



Espacios Públicos

ISSN: 1665-8140

revista.espacios.publicos@gmail.com

Universidad Autónoma del Estado de México
México

Arenas Rosales, René; Vera Sanjuán, Karla Ericka; Soto Bustos, Elizabeth
La caída del imperio automotriz estadounidense
Espacios Públicos, vol. 13, núm. 27, 2010, pp. 96-112
Universidad Autónoma del Estado de México
Toluca, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67613199007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La caída del imperio automotriz estadounidense

Fecha de recepción: 4 de junio de 2009

Fecha de aprobación: 3 de julio de 2009

*René Arenas Rosales**

*Karla Ericka Vera Sanjuán***

*Elizabeth Soto Bustos****

Para Brenda con todo mi Amor

La mejor manera de saber el futuro, es creándolo

Mike O'Griscol, gerente general de Jaguar

RESUMEN

El propósito del ensayo es conocer cómo la crisis económica actual afecta la otrora poderosa industria automotriz norteamericana, para lo cual analizamos las raíces de la crisis automotriz estadounidense. También delineamos las acciones emprendidas por las tres principales empresas automotrices: General Motors, Chrysler y Ford. Finalmente, ofrecemos las conclusiones que la investigación vertió.

PALABRAS CLAVE: crisis económica, crisis automotriz, General Motors, Chrysler, Ford.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to explain how the current economic crisis is affecting the powerful U.S. automobile industry. Then, we analyse the roots

* Dr. en Economía por la UNAM, Profesor-investigador Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UAEM.

** Lic. en Ciencias Políticas y Administración Pública, Estudiante de la maestría en Administración Pública y Gobierno, UAEM.

*** Lic. en Actuaría Financiera, Estudiante de la maestría en Administración Pública y Gobierno, UAEM.

of the U.S. automobile crisis. We outline some of the actions undertaken by the three largest automobile companies: General Motors, Chrysler and Ford. Finally, we offer the conclusions that the research came up with.

KEY WORDS: economic crisis, automobile crisis, General Motors, Chrysler, Ford.

INTRODUCCIÓN

A mediados del año 2007 se hizo evidente que el modelo neoliberal se encontraba, una vez más, en serios aprietos. Particularmente la esfera financiera mostraba signos de severo agotamiento y la industria, específicamente la automotriz, se desmoronaba lenta pero inexorablemente. A la fecha, es claro que la crisis vive su más álgida magnitud, observándose profundas manifestaciones de su virulencia: desempleo, recesión, depresión y descomposición brutal en las distintas estructuras que sostienen la mundialización.

Ante esta nueva depresión mundial, el siglo XXI enfrenta un doble dilema: reformar el modelo establecido o sustituirlo por uno nuevo que todavía no nace. Los movimientos sociales en ascenso, las presiones de los distintos foros mundiales para que se corrija el rumbo de la globalización y las demandas crecientes de prestigiosos académicos reflejan no sólo el hecho de que nos encontramos ante un cambio de época sino ante la necesidad de corregir el rumbo de la mundialización para que ella trabaje por y para la gente.

Los vientos del cambio hacen eco en varias instituciones y publicaciones internacionales. La prestigiosa revista *The Economist*

(2008: 28 de febrero), sostiene que de no corregirse el sistema financiero mundial, la crisis del sistema bancario será global. Asimismo, Laird (2008) plantea que estamos presenciando el colapso del sistema financiero mundial, hecho que golpea directamente a todas las empresas productivas, entre otras cosas porque la descomposición del sistema incluye la tecnología en desuso. Finalmente, Beinstein (2007) sostiene que el impacto y la escala de la actual crisis serán de mayores proporciones que las conocidas en 1929.

Bajo este contexto, el propósito del ensayo es conocer cómo la crisis económica actual afecta la otrora poderosa industria automotriz norteamericana. En consecuencia, analizamos las raíces de la crisis automotriz estadounidense, además señalamos algunas de las acciones emprendidas por las principales empresas automotrices: General Motors, Chrysler y Ford.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ESTADOUNIDENSE

La industria automotriz tiene una enorme importancia en la economía de Estados Unidos,¹ ya que genera un número importante de empleos directos e indirectos a través de proveedores y productores de insumos para la producción; así, uno de cada 10 empleos en este país está relacionado con esta industria. Las fuentes de empleo en la fabricación de vehículos automotores y de componentes, tiende a concentrarse principalmente en Michigan, Ohio e Indiana, los cuales representan cerca de la mitad de todos los puestos de trabajo del sector. Otros estados

con un volumen de empleo significativo son California, Tennessee, Texas, Kentucky y Missouri.

Sin embargo, el empleo en este sector ha disminuido de manera significativa, ya que las tres grandes empresas automotrices: General Motors (GM), Ford y Chrysler, despidieron alrededor de 600,000 trabajadores durante el primer trimestre de 2009 (<http://www.ajpl.nu/Radio/>). La producción de automóviles estadounidenses ha perdido terreno frente a sus competidores. Las importaciones crecieron de manera sostenida hasta que los Estados Unidos obligaron a su competidor más temible, Japón, a reducir *voluntariamente* sus exportaciones al mercado estadounidense. Japón tuvo que recurrir a la exportación de fábricas en lugar de automóviles, por lo que hoy en día, seis de cada diez automóviles vendidos en el mercado norteamericano son producidos en fábricas trasplantadas a aquel país.

En los últimos años, la industria automotriz ha sufrido serias dificultades, lo cual se percibió cuando Chrysler, una de las compañías más representativas de esta industria, fue salvada de la bancarrota mediante financiación del gobierno de los Estados Unidos, siendo finalmente adquirida por Daimler Benz de Alemania en 1998. Igualmente, esta industria sufrió una reconversión con respecto a su producción, ya que la General Motors producía en 1990, 2.65 millones de automóviles y 1.47 millones de camiones ligeros; para 2003 la producción fue de 1.39 millones para automóviles y 2.48 millones de camiones ligeros. Actualmente, existe una considerable disminución en la producción de ambos tipos de vehículos. Todo ello ha venido generando serias reper-

cusiones en nuestros días, a grado tal, que era posible vislumbrar la bancarrota de las tres empresas más importantes de la industria automotriz. Para fortuna nuestra, también la globalidad permite replantear escenarios y buscar nuevas alternativas, que no sólo pretendan expandir y mejorar mercados; sino encontrar nuevas tecnologías que satisfagan la nueva reconfiguración del poder mundial en términos sustentables.

LAS RAZONES DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ

La economía de Estados Unidos constituye uno de los principales centros de crecimiento global, representando más de la cuarta parte del Producto Interno Bruto (PIB) mundial. La experiencia reciente señala que sus ciclos expansivos se han extendido por periodos prolongados que promediaron más de 8 años de crecimiento sostenido a un ritmo anual del 3.8% (Perrotini: 2009). Parte de ese crecimiento, se debe a que la industria automotriz evolucionó a nivel mundial de manera importante en los últimos años. Sin embargo, el crecimiento fue asimétrico, ya que algunas empresas que crecieron y amenazaron con monopolizar el mercado durante las décadas de los ochenta y los noventa, ahora se tambalean, deprimen y hasta desfilan ante la presencia de la peor crisis mundial que se vive desde los años treinta.

La ilusión frenética de la industria automotriz concluyó a mediados del 2008, además de que desde la década de los ochenta, existía una dura competencia de los modelos japoneses como Honda, Toyota, Mitsubishi, con las marcas estadounidenses. En ese tenor, la tasa de crecimiento promedio

anual de la producción mundial de vehículos era de 2.8% entre 1997 y 2005 y solamente en 2005 la producción mundial de automóviles incrementó más de 3% de acuerdo con la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (OICA, por sus siglas en francés). Tres años después (a finales de 2008) el crecimiento se había esfumado, debido a la difícil situación que se presentó en Norteamérica y que repercutió en todos los países que apostaron por la industria automotriz.

Sin embargo, como la producción de autos también se extendió a China e India, —quienes actualmente representan 11% de la producción mundial, (solo después de Estados Unidos 18% y Japón 16%)—; éstos han tratado de mantenerse adelante de tal situación, haciendo uso de sus avances tecnológicos para producir autos más baratos, de dimensiones menores y que preserven el medio ambiente. Así, mientras que algunas armadoras, principalmente las norteamericanas, enfrentan una situación muy complicada, las armadoras de origen japonés parecen demasiado motivadas. Entre otras razones, porque se han diseñado con base en las preferencias de los nuevos consumidores, han mejorado sus procesos productivos y han logrado reducir los costos por la acumulación de inventarios. Al mismo tiempo, han aprovechado nuevos nichos de mercado, como los automóviles híbridos. Esto no significa que estén exentos de la presencia de la crisis sino únicamente evidencia que se encuentran mejor preparados para sortear la situación actual.

En el caso de GM, la magnitud de sus pasivos y la pérdida de competitividad la han puesto al borde de la quiebra. Para la com-

pañía Ford, la situación de liquidez es menos apremiante y podría resistir durante 2009, por lo cual no fue incluida en la propuesta original del presidente Obama. Sin embargo, al igual que en las demás empresas automotrices americanas, el costo laboral es sustancialmente alto (Cuadro 1), tanto por el resultado de las negociaciones con la poderosa central sindical, United Auto Workers (UAW), fundada en 1935, como por los beneficios de pensiones y salud para los trabajadores jubilados. De hecho, parte de las condiciones que exigían algunos parlamentarios era justamente igualar los salarios americanos con los equivalentes a las empresas japonesas que tienen fábricas en Estados Unidos. Esto fue rechazado por la UAW y con ello murió toda posibilidad de un acuerdo legislativo.

Cuadro 1
EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE ACCIONES
DÓLARES POR ACCIÓN (ÚLTIMAS 52 SEMANAS)

	<i>Mayo valor</i>	<i>Menor valor</i>
GM 29	31	7
Ford 8	81	0
Toyota 117	655	4

FUENTE: Bolsa de Comercio de Nueva York (hasta diciembre 2008).

Por su parte, la falta de liquidez en Chrysler es tan apremiante como en GM, por lo cual fue incluida en la propuesta rechazada en un primer momento por el gobierno de Estados Unidos en diciembre de 2008. Dado que es una compañía que no se transa² en bolsa, no es posible apreciar la magnitud del problema. Ante esta situación, se planteó la similitud entre el apoyo que se entregó al sistema financiero americano y el que se podría otorgar a las automotrices; pero la

falta de liquidez y el exceso en los requisitos para otorgar créditos, complicaron el estado de dicha industria.

Además, el apoyo a las industrias financieras y de cualquier otro giro, no es sólo una cuestión económica sino también política, ya que los sindicatos que controlan la industria juegan un papel muy importante para que las autoridades federales los apoyen. Así, por ejemplo, los miembros de la UAW tienen la reputación de ser la aristocracia laboral de Estados Unidos debido a las altas remuneraciones y los excelentes beneficios adicionales que gozan. Sin embargo, también se observa que el confortable nivel de vida que disfruta la clase media obrera no ha sido acompañado de una mayor competitividad automotriz estadounidense.

La industria automotriz GM estima sus costos laborales en 69 dólares por trabajador, comparado con los 53 dólares de Toyota. Sin embargo, estas cifras no dan cuenta de toda la verdad, debido a que existe una amplia diferencia entre las dos industrias si se incluyen todos los beneficios adicionales: salud, seguros, pensiones y otros. Ante la situación de pánico que vive la industria automotriz, el sindicato UAW hizo tres concesiones: 1) aceptar salarios más bajos para los nuevos trabajadores incorporados a las plantas, correspondiente a 50% de los antiguos obreros, 2) suspender parte importante del *job bank*, que permite a trabajadores desocupados obtener remuneraciones y beneficios adicionales,³ 3) Las tres automotrices (GM, Chrysler y Ford) han negociado algunas flexibilizaciones menores, por ejemplo, la subcontratación para labores de aseo.

Los pasos realizados para rescatar la industria automotriz, tanto del lado gubernamental como de la misma industria, tienen como propósito general convertir a la industria del automóvil estadounidense en la más eficiente y competitiva que se pueda; el riesgo de no lograrlo significaría su ruina. Es decir, si la administración y los sindicatos de las tres automotrices norteamericanas no pueden llegar a un acuerdo para que éstas sean competitivas, vale decir, con costos laborales equivalentes a la industria automotriz extranjera que produce en Estados Unidos para una cierta fecha, la llevaría a la quiebra (*Temas públicos...*, 2008).

La difícil situación que viven las tres grandes empresas automotrices norteamericanas se demuestra con la severa caída en las ventas de automóviles en ese país, la cual es cercana a 40% anual, mientras tanto, las expectativas no son nada prometedoras. Ante tal panorama, los miembros de los dos principales partidos estadounidenses han respondido. Por parte del Partido Demócrata existe la propuesta de que el gobierno inyecte alrededor de 25 mil millones de dólares para rescatar a estas empresas. Esta proposición, sin embargo, enfrenta mucha oposición de los Republicanos, e incluso hay sectores que consideran que dichas empresas no deben ser rescatadas y que deben pagar por sus malas decisiones del pasado, para así evitar problemas de riesgo moral.

Al respecto, el presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, ha prometido hacer algo para ayudar al sector, pero al igual que los bancos, las empresas automotrices viven en la incertidumbre. Sobra justificar la importancia de rescatar a la industria

automotriz estadounidense, debido a que aporta 5% del PIB total de ese país y genera uno de cada siete empleos, tanto directos como indirectos.⁴ Aun con el apoyo, el camino se ha vuelto tortuoso, particularmente para Ford y GM. Con respecto al desempleo en la industria, las empresas de fabricación de vehículos y partes de autos empleaban a 703,900 personas a fines de noviembre del año pasado, según la Agencia de Estadísticas Laborales de ese país; pero el sector perdió 116,500 empleos desde noviembre de 2007, representando un declive de 14%.

Las tres automotrices estadounidenses emplean directamente unos 201,000 trabajadores, según el Centro de Investigación Automotriz, comparado con los 113,000 empleados por automotrices extranjeras como Toyota Motor Corp., Nissan Motor Co. y Honda Motor Co. La industria, en conjunto, emplea indirectamente entre 2.5 y 3 millones de personas; la mayoría en sectores como el almacenamiento, puertos y proveedores de partes. En total, el sector aporta 13% de los empleos manufactureros en Estados Unidos. Por lo que cientos de proveedores, que sirven a otras automotrices, podrían sentir el efecto casi de inmediato.

Dentro de los diferentes factores que explican el mal desempeño de Ford y GM destaca el hecho de que ambas ofrecieron atractivos esquemas de beneficios para sus empleados activos y pensionados. La existencia de sindicatos fuertes en ese país complicó las negociaciones para reducir los costos asociados a estos esquemas. Aunado a ello, el precio de algunos insumos, como el acero, creció de manera importante, lo cual hizo aún más difícil para estas armadoras

reducir sus costos de producción. El presidente ejecutivo de General Motors hasta fines de marzo de 2009, Rick Wagoner, sostuvo que acogerse a la bancarrota implicaría la liquidación de la compañía, ya que los estadounidenses dejarían de comprar autos de GM. Consecuentemente, la decisión de irse a la quiebra no es vista por ninguna compañía como una opción viable.

Así, expertos en bancarrota y algunos miembros del Congreso declaran que la corte de bancarrotas sería la única posibilidad para rescatar a GM y Chrysler, mientras que Ford se encuentra en una situación más ventajosa que las otras.

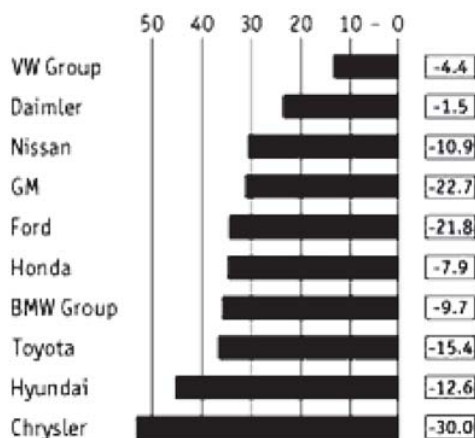
Asimismo, en años anteriores, estas compañías tuvieron éxito cuando centraron sus esfuerzos en la producción de vehículos de uso pesado y semipesado (deportivos-utilitarios o SUVs por sus siglas en inglés), los cuales son menos eficientes en el consumo de combustible. Pero el aumento en el precio del petróleo propició la adquisición de vehículos más eficientes. Aunado a lo anterior, los procesos de manufactura de las armadoras norteamericanas resultaron ser menos flexibles que los de las japonesas, por lo que la capacidad de la industria japonesa para modificar sus líneas de producción resulta más conveniente.

De esta manera, el mal desempeño de Ford y GM obligó a sus ejecutivos a diseñar y poner en práctica planes de reestructuración que incluyen recortes de producción y empleo, incentivos a los clientes, cierre de plantas de ensamble y el lanzamiento de nuevos productos. Incluso se consideró la posibilidad de que Ford y GM constituyeran una alianza estratégica, la cual, sin embargo, no progresó. Como resultado, ambas

armadoras han visto la posibilidad de deshacerse de algunas de sus subsidiarias menos rentables, al mismo tiempo, de generar nuevas alianzas con otras armadoras que han podido resolver sus problemas financieros de manera exitosa, como es el caso de Nissan.

Se puede decir que las ventas de América durante todo 2008, afectaron significativamente a los tres grandes. Ford y GM disminuyeron en más de 20% en 2008, y Chrysler 30%. Toyota, número dos en el mercado, disminuyó en 15%, mientras que Hyundai, Nissan y sobre todo Honda sólo disminuyeron sus ventas en alrededor de 8%. No obstante, para finales de 2008 la baja de ventas se fue uniformando para todas las empresas (Gráfica 1).

Gráfica 1
VARIACIÓN PORCENTUAL EN LAS VENTAS DE
AUTOS EN ESTADOS UNIDOS, DICIEMBRE DE
2007-DICIEMBRE DE 2008



FUENTE: Industria Automotriz, enero de 2009.

La causa de este grave problema automotriz no es ningún misterio. Comenzó hace más de tres años en Estados Unidos con la crisis de las hipotecas basura, así como con los incrementos exorbitantes en el precio del petróleo. Todo ello, aunado al complicado trámite de préstamos para comprar coches nuevos o usados, para el segundo semestre de 2008, el contagio de endurecimiento de crédito incrementó la desconfianza de los consumidores, extendiéndose a otros mercados en Europa y Japón; incluso los BRIC (Brasil, Rusia, India y China), la gran esperanza de la industria automovilística mundial, se vio seriamente afectada.

Sin embargo, el verdadero problema se acrecentó en noviembre de 2008, con el colapso financiero iniciado por el fracaso del *Lehman Brothers*, por el sistema de crédito y por el pánico de los mercados accionarios. Según diferentes estimaciones, el volumen mundial de ventas de automóviles en noviembre de 2008 se redujo entre 20 y 24% (*The economist*). El panorama se complica si consideramos el contexto negativo actual. Ciertamente, la tendencia del mercado de vehículos en Estados Unidos es y continúa yendo hacia la baja. Por ejemplo, en enero de 2009 cayó 36.9%, producto de los efectos de la crisis por la que atraviesa el sector y la incertidumbre de los consumidores.

En el mismo sentido se manifiesta el informe del *Ward's Automotive Reports*. Para enero de 2009 reporta solo un volumen de 655,226 vehículos vendidos. Una idea más precisa de las ventas automotrices se ofrece en el siguiente cuadro.

Cuadro 2
VENTA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN EE.UU.

<i>Origen</i>	<i>2009</i>	<i>2008</i>	<i>Diferencia %</i>
Alemania	27,398	37,437	-26.8
Japón	105,857	139,394	-24.1
Corea	35,652	41,059	-13.2
México	36,046	86,256	-58.2
Otros	17,293	27,01	-36.0
Total importaciones	222,246	331,156	-32.9
Mercado EEUU	432,98	707,981	-38.8
Total	655,226	1,039,137	-36.9

FUENTE: *Ward's Automotive Reports*.

Los países exportadores al mercado norteamericano siguieron en descenso, incluyendo a México, al reportar una baja de 58.2% en sus envíos a ese país. Como se puede observar, la debacle automotriz se presenta en todo el mundo y los signos de recuperación se reducen. Por lo que respecta a la venta de repuestos de automóviles, tuvo una caída de 3% en 2007. La venta de autos norteamericanos en Estados Unidos cayó 10% en febrero de 2008. Mientras que la venta de camiones livianos cayó incluso en un 23%. General Motors vio disminuidas sus ventas en 12.8%; Chrysler en 14% y Ford, en 6.4%, durante 2007 (The US Market, 2008). Lo anterior demuestra que la economía productiva de Estados Unidos se encuentra, desde hace años, en recesión.

Si bien es cierto que el gobierno norteamericano ha manifestado su apoyo, la participación real del Estado en el rescate de esta industria, sólo es un indicador más de una política proteccionista que puede que no resulte efectiva. Por otra parte, la pregunta relevante para los medio ambientalistas es ¿por qué hay que seguir apostando por un sector altamente contaminante y por una clase obrera sobre beneficiada? Para ellos, la crisis ambiental exige un cambio radical de modelo de movilidad y este es el mo-

mento para impulsar otro tipo de reconversión industrial.

CHRYSLER

La expansión de la producción impulsada por las principales armadoras del país, incluidas GM y Ford, contrasta con sus planes en Estados Unidos. Así, la situación por la que atraviesan las tres grandes en Estados Unidos podría favorecer a México para consolidarse en la exportación de automóviles en el nivel mundial. La razón de esta nueva ola de crecimiento en México tiene al menos dos vertientes: la cercanía con el mercado automotriz más grande del mundo y el menor costo operativo. Además, dada su historia en la producción de vehículos para el mercado estadounidense, México ha desarrollado una fuerza de trabajo capacitada y una amplia red de proveedores. A pesar de lo anterior, la visión no es tan alentadora cuando observamos que el efecto de la crisis se trasladó a todos los sectores de la economía, y en ese sentido, puede existir producción, pero si no hay compradores, difícilmente se puede terminar con el ciclo productivo, lo que significa que al caer las ventas, el sector en cuestión se ve seriamente afectado, por tanto, el cierre en algunas plantas y el desempleo se convierte en una realidad cotidiana.

En ese tenor, Chrysler solicitó 5,000 millones de dólares de ayuda a Washington, 2,000 millones más que la cantidad inicial para su plan de reestructuración presentado en el Departamento del Tesoro de Estados Unidos. Esta empresa ya recibió 4,000 millones de dólares en préstamos; sin em-

bargo, necesita al menos otros 3,000 millones para no irse a la quiebra; además, está en negociaciones con el sindicato *United Auto Workers* para conseguir concesiones por parte de sus trabajadores que le permitan fortalecer sus finanzas. También espera suprimir 3,000 empleos, tras recortar 32,000 puestos de trabajo entre 2007 y 2008. Al respecto, representantes de esta empresa, afirmaron que una reestructuración fuera del régimen de quiebras, así como la ejecución de su plan anti-crisis, reforzado por la alianza estratégica con Fiat, será su mejor carta para proteger a sus empleados, sindicatos, concesionarios, proveedores y clientes.

El grupo de trabajo de Obama, considera que Chrysler es demasiado débil y pequeño para sobrevivir por su propia cuenta. Por tanto, el acercamiento con Fiat, realizado el 30 de marzo de 2009, fue crucial debido a que la empresa italiana cuenta, entre otras cosas, con tecnología de vanguardia y plataformas de automatización. A cambio, la italiana espera 35% de las acciones de Chrysler, una base sólida para poder comprar el resto de la empresa, y una base de fabricación y distribución en América (*The Economist*, 2009).

Por esa razón, Chrysler solicitó, el 4 de mayo de 2009, que un juez de Nueva York revisara, el 21 de mayo, la propuesta de venta de sus activos por 2 000 millones de dólares para poderse fusionar con Fiat. Al respecto, la cadena de televisión CNN aseveró que Chrysler presentó documentos en los que estimaba perdería en 2009, 4.700 millones de dólares. En los documentos también señalan que para ese mismo año el coste de la reestructuración de Chrysler sería de

15.700 millones de dólares (*The economist*, 2009).

Por otro lado, el anuncio del presidente Obama de que Chrysler se aliaría con la empresa italiana Fiat implica que el gigante americano se acogerá a la ley de quiebras. Además, sentenció que se trata de una estrategia para asegurar el futuro de uno de los pilares de la industria americana; sostuvo que la política de Fiat apuntando a autos pequeños y de bajo consumo es el cambio de rumbo que la compañía americana necesita. Finalmente, calificó al acuerdo como la clave para recuperar una firma que da trabajo a más de 38 000 personas.

Como parte del plan de reestructuración, Chrysler se adecuará al capítulo 11 del código de quiebras, por lo que recibirá 10 400 millones de dólares en fondos estadounidenses y canadienses para solventar la iniciativa. Según altos responsables del gobierno, la relación con Fiat consiste en una toma de participación inicial de más de 30% por parte de éstos en Chrysler.

La quiebra de Chrysler también golpea severamente a sus concesionarias. Aun a pesar de que la empresa no es dueña de éstas, existe la necesidad de cerrarlas. Pero, ¿por qué es preciso tomar esta medida? debido a que la industria automotriz tiene una producción comprometida con ellas, pero sobre todo porque está obligada a proveer financiamiento en la mayor parte de los casos y dado que Chrysler quiere disminuir su producción, ya no son necesarias, siendo además ineficientes con relación a Honda y Toyota. Al respecto, mientras que GM posee más de 2000 concesionarias, Chrysler tiene 789 en total.

En consecuencia, con la quiebra de Chrysler el fenómeno inflacionario se dispara enormemente, puesto que no es sólo el desempleo directo que produce el cierre de la fábrica sino también el de sus concesionarias. Hay que recordar que en promedio cada una de éstas tiene más de 30 empleados, más los servicios en cadena que genera y que evidentemente van a ser afectados. No obstante, quizá el problema de desempleo no se vea de forma inmediata ya que muchas de las concesionarias intentarán cambiar de formato: vender autos usados, convertirse netamente en servicios a los autos que vendían a Chrysler, etc. Sin embargo, a mediano plazo el impacto va a ser notorio, teniendo varias repercusiones en otros eslabones de la cadena económica.

Po lo tanto, Chrysler se convertirá en una empresa más pequeña y con nuevas responsabilidades, entre las que se encuentran: el gran desafío de continuar garantizando el suministro de autopartes y sobre todo propiciando redituables ganancias.

GENERAL MOTORS

General Motors es una compañía norteamericana que ha estado activa en el mercado por más de 100 años, produce cerca de 450 millones de vehículos en el nivel mundial y tiene operaciones prácticamente en cada país del mundo. Asimismo, ha sido la espina dorsal de la manufactura en Estados Unidos, es una compañía comprometida con la investigación y el desarrollo tecnológico. En la actualidad esta industria emplea a uno de cada 10 norteamericanos y es una de las

más grandes consumidoras de acero, aluminio, plástico y componentes eléctricos.

No es un secreto que GM, al igual que todos los fabricantes norteamericanos, han sido desplazados durante los últimos años por el incremento de competidores extranjeros que ofrecen mayores beneficios y menores costos. GM ha gastado 103 billones de dólares en los últimos 15 años solamente en este legado de costos, obligaciones de inversión y tecnologías de manufactura y productos, lo que ha debilitado significativamente su balance general.

La quiebra de General Motors sería el disparador de un daño catastrófico en la economía de Estados Unidos, anticipando las caídas de los proveedores de componentes y logística, compañías manufactureras de automóviles en la unión americana, proveedores de tecnología e instituciones financieras y crediticias de esta industria. De acuerdo con un estudio elaborado por el Centro de Investigación Automotriz, un estimado de 3 millones de americanos perdería su empleo en caso de que GM colapsara.

Bajo este ensombrecido escenario y en respuesta a la crisis mundial, GM elaboró un plan de reestructuración que busca crear una nueva compañía, más esbelta, confiable, sustentable y completamente competitiva. Los elementos clave de este plan son los siguientes:

- Un cambio radical en el portafolio de la compañía en Estados Unidos, con 22 de 24 lanzamientos de nuevos vehículos durante 2009-2012, dichos vehículos serán más eficientes.
- Cumplimiento del Acta de Independencia Energética y Seguridad y una extensa

investigación de tecnologías avanzadas de propulsión.

- Reducción de marcas, para enfocarse en los recursos disponibles y las estrategias de crecimiento de la compañía en operaciones confiables.
- Reducción de costos de manufactura y estructurales encaminados a incrementar la productividad.
- Balance y reestructuración de liquidez a través de la asistencia Federal temporal.

El efecto neto operacional y financiero de los elementos de reestructuración contenidos en el Plan ayudará a que la compañía sea capaz de generar, dentro de la industria de Estados Unidos, ventas entre los 12.5-13 millones de unidades. Se espera que esto proporcione un apalancamiento significativo en los negocios automotrices y la reestructuración de la GM se traducirá en ganancias de aproximadamente 16 millones de unidades al año, donde la empresa será capaz de autofinanciar sus operaciones en el largo plazo.

El Plan de reestructuración requiere específicamente lo siguiente:

- Un préstamo de más de 4 billones de dólares por parte del gobierno federal, para garantizar los niveles mínimos de liquidez antes del 31 de diciembre de 2008.
- Un segundo préstamo en enero de 2009, de más de 4 billones para asegurar los balances adecuados de liquidez y un tercer préstamo de 2 billones de dólares en el periodo de febrero a marzo, basado en los movimientos del mercado, para un total de 10 billones de dólares para finales del primer cuarto de 2009.

- Un préstamo total de 12 billones, incluyendo los otros tres, para garantizar los niveles mínimos de liquidez para el 31 de diciembre de 2009, bajo una línea base de ventas anuales de la industria de EE.UU. de 12 millones de unidades.
- Una línea de crédito de 6 billones de dólares del gobierno Federal para garantizar la adecuada liquidez bajo las más severas condiciones de la industria de EE.UU.

General Motors necesita estos préstamos debido a las bajas significativas en las órdenes de compra de los distribuidores, mismas que están afectando de manera adversa los programas y pronósticos de producción del primer cuarto de 2009. Esta caída en la demanda refleja la disminución en las ventas de la industria automotriz, así como el derrumbe general de la economía.

FORD

Desde 2007 el grupo Ford comenzó a darse cuenta de la grave situación que enfrentaba. En efecto, tras perder 12,700 millones de dólares en 2006 y 8,700 millones de dólares en junio de 2008, la compañía mostró estar en graves aprietos. Esta realidad se complicó con el estallido de la crisis económica a grado tal de colocar a la corporación en una penosa situación, por lo que para evitar ese escenario, la empresa inició su proceso de reestructuración automotriz.

En este sentido, el primer paso fue el desprendimiento (hacia finales de 2007) de la marca más pequeña y con menos opciones de futuro de su conglomerado, *Aston Martin*, anunciando que la exclusiva marca británica

había sido vendida casi en su totalidad a un grupo de inversores británico-kuwaitíes por alrededor de 925 millones de dólares. El segundo movimiento fue deshacerse de las compañías Jaguar, Land Rover y Volvo.⁵ Es decir, desprenderse de las líneas de lujo que se encontraban en el llamado Premier Automotive Group (PAG), y quedarse exclusivamente con las marcas que garantizaran la supervivencia del núcleo central de la compañía: Ford, Lincoln y Mercury. La tercera maniobra fue realizada en diciembre de 2008, en donde la multinacional presentó un plan que incluyó tres decisiones: a) imponer un salario anual de un dólar para su presidente ejecutivo, b) efectuar nuevas concesiones sindicales y, c) eliminar 10% de los empleos en América del Norte para reducir los gastos de capital en una serie de áreas –incluido el departamento de desarrollo de productos– y continuar explorando la posible venta de activos no esenciales.

Todas estas acciones⁶ de oxigenación financiera tuvieron como propósito capital el que el conglomerado automotriz fuera sujeto de financiamiento. En este tenor, Ford saneó sus líneas de crédito con la esperanza de reunir los requisitos necesarios para entrar en el programa de préstamos de bajo interés de 25,000 millones de dólares, aprobado por el Gobierno estadounidense. Lo anterior, como ya señalamos, es debido a que el coloso automotriz reportó pérdidas netas de 8,700 millones de dólares en el segundo trimestre del 2008. Asimismo, esta empresa contempla en sus planes, convertir en autos más ligeros, parte de la plataforma de producción que sirve para la generación de camionetas americanas, además de comercializar vehículos producidos en Europa.

Con todo, es importante recordar que Ford se encuentra en una posición muy diferente a la de GM. No entró en bancarrota –por el saneamiento financiero realizado a tiempo– y aún tiene alguna libertad de maniobra. Paralelamente, la Ford europea está mucho mejor preparada que la GM del mismo lugar, puesto que en 2008 reportó una ganancia de \$1.06 billones de dólares. En suma, desde 2003 la operación de la Ford con las naciones europeas había sido rentable hasta hace unos pocos meses.

Para fortuna de la industria automotriz, el imperio que inició Henry Ford tuvo su jornada de éxito el pasado mes de abril (2009), al anunciar que después de un programa exitoso de deuda por acciones, redujo su deuda pendiente de \$25.8 billones de dólares, a tan solo \$ 9.9 billones de dólares. Con esta operación, prácticamente la empresa pionera automotriz norteamericana se salva de la debacle por la cual atraviesan sus dos competidoras.

Sin embargo, al momento de escribir estas líneas el problema de la industria automotriz se agudizó severamente. Dos de las empresas automotrices más grandes de Estados Unidos fueron a la quiebra y la gigantesca Ford empezó a tener dificultades. Ante esta situación, el panorama de las empresas se ha tornado negro, complicándose con el ultimátum impuesto el 30 de marzo de 2009 por el presidente Barak Obama. Su famoso Plan de Rescate las hizo palidecer porque estaba lleno de peticiones y condiciones tajantes para que obtuvieran apoyo por parte del gobierno norteamericano. Recomendándoles, al final de cuentas, la idea de que era mejor afianzarse a la ley de quiebras.

En este sentido, el mandatario estadounidense consideró que para ayudar a los fabricantes a sobrevivir, será necesario un esfuerzo sin precedentes de todas las partes (Página 12, 2009), señalando que si General Motors y Chrysler no presentan planes que permitan regresar a la rentabilidad, será preciso recurrir al proceso de bancarrota. Por tal motivo, GM anunció inmediatamente la posibilidad de acogerse a la ley de quiebras. Así, de acuerdo con la presidencia, si esta opción se adopta, las empresas podrán limpiar antiguas deudas, y de este modo volver a la senda del crecimiento económico. En consecuencia, la administración Obama decidió emplazar a GM para que anunciara un nuevo plan de reducción de costos en 60 días. Igualmente, solicitó a Chrysler que lograra un acuerdo definitivo con Fiat en 30 días para obtener una nueva ayuda federal.

Por su parte, el grupo de expertos de Obama, para estudiar el caso del sector automotor, manifiestan que los planes de reestructuración presentados por las dos corporaciones, el 18 de febrero de 2008, no son viables en el estado actual de las cosas. Según el informe, el gobierno considera invertir hasta 6 000 millones de dólares en Chrysler tras los 30 días concedidos para ayudar a su asociación con Fiat. El texto agrega, con respecto a General Motors, que se respaldará el esfuerzo de reestructuración, sin decir nada sobre los 16 600 millones de dólares que solicitó esta empresa.

Al igual que la presidencia, el reporte de trabajo sentencia que a diferencia de una liquidación donde una empresa se desmantela y se vende, o bien una quiebra clásica, donde una institución puede estancarse en

litigios durante años, una quiebra bajo tutela –si fuera necesario en este caso– sería una herramienta que permitiría a GM y Chrysler deshacerse de sus viejas deudas de manera que puedan retomar el camino del éxito. Asimismo, los analistas afirman que el gobierno básicamente está buscando un objetivo de dos vías, ofrecer ayuda a corto plazo y a la vez financiar a largo plazo investigación y desarrollo. Por lo que los fabricantes prometen aumentar su compromiso para desarrollar vehículos verdes, en compensación a los préstamos adicionales del gobierno que los ayudaría a evitar el colapso.

El Gobierno de Obama aceptó en ese momento otorgar financiamiento a General Motors para hacer frente a sus operaciones de corto plazo, mientras el nuevo equipo directivo rediseña su plan de viabilidad. Este proyecto obliga al primer fabricante de automóviles a renegociar la deuda con los acreedores y a reducir los salarios de la plantilla, ya que sólo podrá resurgir si realiza una profunda reestructuración. Al respecto, el nuevo consejero delegado de la compañía, Fritz Henderson, respondió al presidente que la empresa está dispuesta a tomar cualquier medida que sea necesaria para la reestructuración, incluida una posible bancarrota, pero espera poder resolver su situación fuera de los tribunales. En los meses de abril y mayo (2009), la compañía trataría de renegociar la deuda y ponerse de acuerdo con los sindicatos para recortar los sueldos.

De esta forma, resulta irónico que Obama asegurase que el Gobierno no tiene ninguna intención de dirigir General Motors, pero al no concordar con su modo de trabajo, señale que necesita una nueva visión, cuyo

nuevo enfoque estaría diseñado bajo sus propias normas; en caso contrario, sucumbirán ante la actual situación caótica que se vive.

De acuerdo con el reporte estadístico de la Organización Internacional de Constructores de Automotores (OICA), el volumen de producción mundial desde el año 2001 hasta 2008 establece un ritmo de crecimiento anual de 2.4%, con 64.5 millones de vehículos producidos en promedio anual. De conformidad con esta organización, México continúa siendo el 10º fabricante de vehículos ligeros en el nivel mundial.

El volumen de producción mundial de vehículos en 2008 totalizó en 70.2 millones de unidades, siendo 4.1% menor que el resultado de 2007. También, 2008 fue un año en el que la producción de vehículos ligeros en Estados Unidos cayó 22.9%, derivado de la situación adversa en su economía, los problemas financieros y de confianza del consumidor de ese país, así como del aplazamiento del plan de rescate solicitado por la industria, lo cual afectó durante el año la demanda de bienes del sector automotor. Tal como se puede observarse en el siguiente cuadro.

Cuadro 3
PRODUCCIÓN MUNDIAL DE VEHÍCULOS 2001-2008 (MILES DE UNIDADES)

<i>País</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
Japón	9 777	10 257	10 286	10.8	11 596	11 596	11 484	11 564
China	2 334	3 287	4 444	4 444	5 707	8 882	7 278	9 323
Estados Unidos	11 425	12 28	12 078	12 078	11 947	10 781	11 292	8 705
Alemania	5 692	5 469	5 507	5 507	5 758	6 213	5.82	6 041
Corea	2 946	3 148	3 178	3 178	3 699	4 086	3.84	3 807
Brasil	1 817	1 792	1 827	2.21	2 528	2 971	2 611	3.22
Francia	3 628	3 702	3.62	3.62	3 549	3 019	3 169	2 568
España	2.85	2 855	3.03	3.03	2 752	2.89	2 777	2 542
India	815	895	1 161	1 511	1 642	2 307	2 016	2 315
México	1 841	1 805	1 586	1 507	1 646	1979	2 022	2 191
Canadá	2 533	2 629	2 546	2 546	1 688	2 578	2 571	2 078
Rusia	1 251	1.22	1.28	1 388	1 354	1.66	1 503	1.79
Inglaterra	1 685	1 823	1 846	1 856	1 803	1.75	1.65	1 649
Italia	1.58	1 427	1 322	1 142	1 038	1 248	1 211	1 024
Bélgica	1 187	1 057	904	881	895	844	918	761
Subtotal	51 361	53 646	54 615	55 184	57 806	62 84	60 162	59 578
Otros países	4 943	5 408	5 983	5 658	8 638	6 494	13 028	10 614
Total mundial	56 304	59 054	60 598	60 842	66 444	69 334	73.19	70 192

FUENTE: Asociación Mexicana de Industria Automotriz (AMIA, febrero de 2009).

En el cuadro 3 se puede apreciar la evolución de los 15 países con mayores volúmenes de producción; nótese que en los dos últimos años, Japón ocupa el primer puesto en la producción mundial con 11.6 millones

de vehículos aumentando ligeramente (0.7%) su volumen respecto a los 11.5 millones de 2007. En esta lista, China es la segunda nación de países productores de vehículos con 9.3 millones de unidades,

teniendo un incremento de 28.1% respecto a 2007. Por su parte, Estados Unidos (que hasta 2005 encabezaba la lista) cae al tercer sitio con 8.7 millones de unidades, ya que su desempeño fue negativo con respecto a 2007 decreciendo 22.9%.

Los países considerados actualmente economías emergentes han avanzado al cierre de 2008. China ocupa el 2º sitio de la lista; Corea, hasta 2004, producía menos unidades que Francia y en 2008 ocupó el 5º lugar mundial de producción. Por sus volúmenes de producción, Brasil saltó al 6º lugar dejando atrás a India y México, quienes han fluctuado entre el 9º y 10º lugar, dejando abajo a países como Canadá, Inglaterra e Italia que ocupan el 11º, 13º y 14º de la lista, respectivamente.

En fin, las perspectivas para Ford son menos inciertas debido a que se considera que el préstamo de 13 mil 400 millones de dólares, dará mayor fortaleza de negociación con los sindicatos y la parte administrativa, apremiando las necesidades productivas de la empresa antes que los nexos políticos (AMIA, 2009).

CONCLUSIONES

La nueva reconfiguración mundial de la industria automotriz pasa por la redistribución de los centros de producción, así como por el reaprendizaje de la fuerza laboral; particularmente la capacitación para la fabricación de nuevos modelos automotrices como los autos híbridos. Queda claro que nadie es inmune a la crisis, más aún cuando se da de manera tan significativa, como ocurrió en la industria automotriz, a pesar de las

fuertes inyecciones de capital suministradas por los diferentes centros de poder mundial. Tampoco nadie está exento del desempleo, su cáncer estructural continuará a lo largo de nuestras vidas. Lamentablemente no hay duda que, una vez más, las consecuencias funestas de la crisis la vivirá la clase trabajadora.

La crisis mundial dejó al descubierto las debilidades técnicas y económicas que las empresas automotrices americanas acumularon a lo largo del tiempo. Asimismo, los privilegios aristocráticos y la pérdida relativa de competitividad de la clase obrera estadounidense hirieron de muerte la gigantesca y otrora poderosa industria del automóvil. Por su parte, la debacle del imperio es explicada por las fuertes regulaciones estatales y las crecientes restricciones laborales, acompañada de nuevos y poderosos actores automotrices, particularmente los asiáticos.

Es importante destacar que el derrumbe del imperio automotriz no debe implicar, necesariamente, que todos los contribuyentes paguen por los errores cometidos en las políticas públicas emprendidas; igualmente no debe permitirse que se paguen los excesos realizados por la miopía de sus dueños y trabajadores. El quiebre de la industria no significa que sus activos y plantas desaparecerán de la noche a la mañana, sino que serán administrados por un síndico que procurará sacar el mayor valor a esos activos, por lo que es muy probable que varios de éstos se vendan a otros productores más eficientes en su gestión.

A pesar de los esfuerzos, la industria automotriz está herida de muerte. Esperemos que en su agonía se encuentre un nuevo modelo de industria que sea válida para el

siglo XXI, tanto en términos económicos como sustentables. Los nuevos modelos automotores deben cuidar, sobremanera, el impacto ambiental. Se sabe que existen tecnologías menos agresivas para el medio ambiente, las cuales permitirán la producción de autos híbridos. Los motores híbridos ya están en el mercado estadounidense con una excelente demanda interna; sin embargo, el uso masivo de este nuevo tipo automotor depende, entre otras cosas, de elementos estrictamente económicos. Hay que fomentar y propiciar la economicidad de las nuevas fuentes de energía, puesto que si no se realiza, el vaticinio de Al Gore (en *La Verdad Incomoda*) será inevitable y sus efectos dañinos irreversibles para el medio ambiente global.

La caída del imperio automotriz estadounidense puede ser pospuesta, lo cual dependerá de lo que justamente los simpatizantes y defensores del modelo neoliberal no quieren: la presencia del Estado. Consecuentemente, los *policymakers* estadounidenses se encuentran en una disyuntiva: la mayor liberalización del mercado automotriz significaría el derrumbe del imperio; la menor liberalización implicaría la intromisión del estado en la actividad económica. El imperio salvado, una vez más, no por los defensores de las fuerzas del mercado, sino por su eterno rival (según ellos) el Estado.

NOTAS

¹ En Estados Unidos se poseen actualmente 981 autos por cada 1000 personas en edad de conducir.

² Pertenece a Cerberus Capital Management.

³ Sólo por concurrir diariamente a los lugares de trabajo los trabajadores de la GM disfrutaban de este beneficio. Para tener una idea de dicho impacto, la empresa tenía inicialmente 1,000 trabajadores en el *job bank* y para mayo de 2006 llegó a tener 7,600 trabajadores.

⁴ Según datos del Departamento de Comercio de Estados Unidos, 2008.

⁵ Algunos analistas consideran que Ford puede conseguir unos 8,000 millones de dólares por Jaguar y Land Rover, y 7,000 millones de dólares por Volvo. En total 15,000 millones de dólares que Ford sumaría a los 23,000 millones que tiene en efectivo. Es evidente que con esta operación financiera la empresa Ford se alejaría de quedar en quiebra.

⁶ Además, se han realizado acciones adicionales en España y México. En Ford España se lanzó el Plan 2000E dado a conocer a mediados del mes de mayo de 2009, con el propósito central de garantizar créditos a sus clientes para la adquisición de sus vehículos. Asimismo, se incluye un Ecobono que se limita a los coches de la marca Ford con emisiones de menos de 160 gramos de CO2 (dióxido de carbono) por kilómetro. En el caso de México, el presidente de la compañía (Eduardo Serrano Berry) señaló que la multinacional seguirá trabajando arduamente e incluso en diciembre próximo reabrirán la planta en Cuautitlán, Estado de México, que empleará a más de 600 trabajadores. Con respecto al plan de reestructuración, México está contemplando, y es parte importante de él; el nuevo modelo Fusion 2010 para fabricarlo en la planta de Hermosillo. En dicha planta, cada año se producen 285 mil vehículos como parte de la estrategia de la compañía para competir en el mercado nacional e internacional.

BIBLIOHEMEROGRAFÍA

AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz) (2009a), *Boletín del mes de enero*, en <http://www.amia.com.mx/estadisticas.html>, consultada el 15 de marzo de 2009.

——— (2009b), *Boletín del mes de febrero*, en <http://www.amia.com.mx/estadisticas.html>, consultada el 15 de marzo de 2009.

Beinstein, J. (2007), *La profecía de Alan Greenspan, Estados Unidos: la irresistible llegada de la recesión*, Editorial País.

Bolsa de Comercio de Nueva York, Departamento de comercio de USA.

Laird, CH. (2008), *Gold says that Central Banks stop world deleveraging*, en <http://www.prudentsquirrel.com>, consultada el 16 de febrero de 2009.

Página 12 (2009), en <http://www.pagina12.com.ar/diario/ultimas/20-122370-2009-03-30.html>, consultada el 23 de marzo de 2009.

Perrotini, I. (2009), “El Síndrome de Sísifo: estancamiento, financiarización y crisis en Estados Unidos”, en *Revista Economía*, febrero, México, UNAM, en <http://www.economia.unam.mx/publicaciones/econinforma/pdfs/357/08Perrotini.pdf>, consultado el 20 de marzo de 2009.

Radio Café Estéreo, (22 de febrero 2009), en http://www.ajpl.nu/Radio/index.php?option=com_content&view=category&id=73&layout=blog&Itemid=169, consultada el 30 de mayo de 2009.

Temas Públicos Libertad y Desarrollo (enero 2009), en <http://www.lyd.org>, consultada el 15 de febrero de 2009.

The Economist (28 de febrero) (2008), en <http://www.economist.com/>, consultada del 12 al 30 de marzo de 2009.

——— (2009), en <http://www.economist.com/>, consultada del 12 al 30 de marzo de 2009.

The US Market (3 de marzo, 2008), en http://money.cnn.com/data/us_markets/, consultado el 16 de marzo de 2009.

Wards Automotive Reports, en www.wardsauto.com