

REESTRUCTURACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL ANTE LA QUIEBRA DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE AUTOMÓVILES

La industria automotriz siempre cambiante y a la vanguardia de los principales cambios tecnológicos y de organización industrial, inició un proceso de reestructuración obligado por la crisis financiera y económica global que, particularmente, ha afectado a esa industria.

Con la quiebra de dos de las principales empresas fabricantes de Estados Unidos (General Motors y Chrysler) y la afectación de otras empresas automotrices a nivel mundial, se emprendió un proceso de reestructuración de las empresas orientado a un reordenamiento estratégico a nivel industrial, en el que las alianzas estratégicas, las fusiones y adquisiciones tendrán que realizarse con mayor visión hacia los cambios inherentes a la demanda de vehículos en el mundo, a las regulaciones gubernamentales, incluidas las medioambientales, y a los cambios tecnológicos que ello requiere.

En este contexto, destaca particularmente el caso de General Motors (GM), empresa que ocupa el primer lugar en producción y ventas automotrices a nivel mundial y que se declaró en quiebra el pasado 1o. de junio de 2009, después de haber logrado sostenerse en los últimos meses con el apoyo financiero por 19 mil 400 millones de dólares (mdd) que le otorgó el gobierno estadounidense y, después de las fallidas negociaciones con sus acreedores por el canje de acciones por deuda que ascendían a 27 mil 200 millones de dólares.

Posteriormente, el 54 por ciento de los acreedores de GM aceptaron eliminar la deuda de 27 mil 200 mdd a cambio de tener una participación

accionaria del 10 por ciento de la nueva empresa y garantías para comprar adicionalmente un 15 por ciento de las acciones en el futuro.

Esta declaración de quiebra es la tercera mayor bancarota en la historia de Estados Unidos, después de la quiebra del Banco Lehman Brothers y la empresa de telecomunicaciones Worldcom.

El total de activos declarados por GM ante los tribunales asciende a 91 mil mdd y la deuda total de la empresa es de 176 mil mdd.

Con la declaratoria de quiebra de GM, el gobierno de Estados Unidos se convertirá en el primer accionista de la empresa, adquirirá los activos rentables y otorgará 30 mil 100 millones de dólares para que continúe sus operaciones en los próximos meses.

Ley de Quiebras de Estados Unidos

La Ley Federal de Quiebras es un procedimiento creado y establecido por el Congreso de los Estados Unidos de América. Esta Ley, promulgada en abril de 2005 y conocida como "Ley de Prevención de Abuso de Quiebra y Protección del Consumidor" (*Bankruptcy Abuse Prevention and Consumer Protection Act*), otorga a los deudores un periodo de gracia para pagar sus deudas, a efecto de solucionar sus problemas financieros.

Entre otras acciones, la Ley de Quiebras permite a las empresas:

- ♦ El descargo de todas o la mayoría de sus deudas y una vez saneadas, en la mayoría de los casos, ya no se tendrá ninguna obligación legal de pagar las mismas y da la oportunidad de reiniciar sus operaciones financieras.
- ♦ Detiene inmediatamente acciones judiciales de cobro de adeudos y embargos por parte de los acreedores, además de detener ejecuciones de embargos de propiedades, obligar al acreedor que paralice procedimientos de reposición de las propiedades y dar la oportunidad de pagar mediante un plan de pagos de los atrasos hasta por un plazo de 5 años.

El Capítulo 11 de la Ley permite a las compañías continuar operando, mientras venden sus activos o pasivos, o reorganizan sus operaciones o balance general. También pueden contar con un garante que permita financiar las operaciones en curso o rechazar los contratos y arrendamientos que no son rentables.

La sección 363 de dicho Capítulo le permite a GM conservar las partes más sólidas de la empresa: los empleados, las plantas y los activos materiales que garanticen la proveeduría y mantener a la empresa en operación, así como preservar el capital en sus subsidiarias locales y externas.

La nueva estructura accionaria de GM corresponderá en un 72.5 por ciento al gobierno, el 17.5 por ciento al Sindicato United Auto Workers (UAW) y el 10.0 por ciento a los acreedores.

Con relación a la reestructuración de la empresa, la “Nueva GM” contempla el adelgazamiento de la misma, con costos más competitivos y con una estructura de capital más fuerte orientada a marcas y operaciones más sólidas y rentables.

Entre las medidas que tiene consideradas la empresa se incluyen:

- ♦ Una reducción de 34 por ciento de los empleados sindicalizados en Estados Unidos, lo que

representa una disminución de 62 mil a 40 mil, en el periodo de 2008 a 2010.

- ♦ Una reducción del 42 por ciento en el número de distribuidores en Estados Unidos en el periodo de 2008 a 2010, al pasar de 6,246 a 3,605.

Situación de GM en México

Los directivos de la empresa indican que la declaración de quiebra en Estados Unidos no implica el cierre de la empresa en México, ni en algunos otros países en donde GM tiene operaciones.

No obstante, se han realizado paros técnicos desde el mes de mayo y continuarán en junio y julio en las plantas de Silao, Ramos Arizpe y San Luis Potosí.

En esos tres meses se dejarán de producir 36 mil 200 unidades, acción con la cual se busca ajustar los inventarios y la producción a la demanda actual.²

GM de México emplea alrededor de 12 mil personas de manera directa y con los paros técnicos se busca afectar lo menos posible a la plantilla laboral.

Existe la posibilidad de que ante los cambios que decida GM con sus filiales en México, se trasladen al país algunas líneas de producción, considerando la mano de obra más barata y de calidad. México cuenta con la producción de cuatro de las marcas (Chevrolet, Cadillac, Buick y GMC) que van a permanecer en la “Nueva GM” y que además son plantas que se consideran de las más rentables de la empresa. Sin embargo, analistas de CSM worldwide³ consideran que al tener el Sindicato UAW de Estados Unidos una participación en la empresa éste no permitirá trasladar parte de la producción estadounidense a México.⁴

Por el momento, se anunciaron nuevos lanzamientos en México para 2009 y 2010, destinados a un segmento de consumo medio alto, aunque el mercado aún da señales de una contracción de la demanda que podría mantenerse hasta el tercer trimestre del año. La producción total de GM en México cayó 39.1 por ciento a tasa anual entre enero y mayo de 2009 y sus exportaciones en 40.5 por ciento en el mismo periodo.

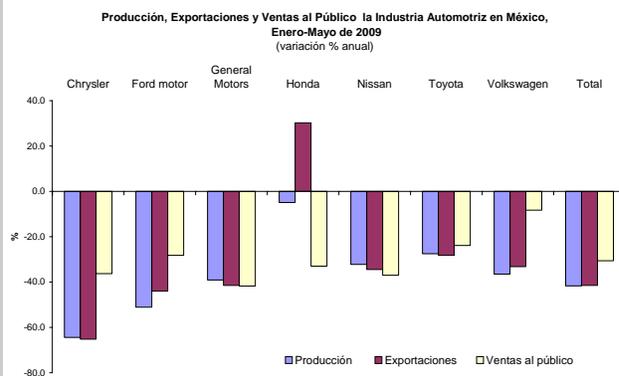
La reestructuración de las empresas, no sólo de GM sino también Chrysler, requerirá de nuevas estrategias competitivas y dirigirse a nuevos patrones de consumo, como lo han hecho las armadoras de automóviles europeas, particularmente si se pretende cubrir un mayor segmento de mercado de clase media, ya que la demanda de autos de lujo tiende a ser más inelástica, es decir que sus ventas no son tan sensibles a los cambios en los ingresos de los consumidores de ese estrato de consumo.

Número de Trabajadores General Motors México, 2009/jun

Plantas	Empleos Directos ^{1/}
Toluca	2,368
Ramos Arizpe	4,660
Silao	3,838
San Luis Potosí	756
Centro de Ingeniería	
Toluca	780
Pistas de prueba	30
Servicios postventa	270
Total	12,702

1/ No incluye personal en oficinas centrales.

Fuente: General Motors de México en http://www.gm.com.mx/content_data/LAAM/MX/es/GMMGM/flash/corporate/_informacion/conozca/plantas.html; 10 de junio de 2009.



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICAS:

1/ Las Mayores Quiebras en Estados Unidos en http://www.finanzas.com/noticias/empresas/2009-06-01/171531_mayores-quebras-estados-unidos.html; 1 junio de 2009.

2/ GM, Boletín de Prensa http://www.gm.com.mx/content_data/LAAM/MX/es/GMMGM/flash/corporate/_informacion/boletines/boletines/2009/mayo_15.pdf, mayo 2009.

3/ Consultora especializada en la industria automotriz.

4/ Reuters.com en <http://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTASIE55301N20090604?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0>, 4 de junio de 2009.

5/ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, (AMIA) en <http://www.amia.com.mx>

Alvarez Medina, Ma. de Lourdes, Cambios en la Industria Automotriz frente a la Globalización: el sector de autopartes en México, Revista de Contaduría y Administración, No. 206, UNAM, julio-septiembre, 2002.

El Economista, General Motors comienza una nueva historia, 1 de junio de 2009, p. 6.

General Motors <http://www.gmreingenieria.com.mx/faq/index.html>

Si está interesado en que este boletín le sea enviado por otro medio (correo electrónico, fax, u otro), favor de indicarlo al Centro mediante oficio y firma autorizada.

Comité del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

Presidente: Dip. Mario Alberto Salazar Madera

Dip. Javier Guerrero García

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

Director General Dr. Héctor Juan Villarreal Páez

Director de Área: Dr. Carlos Augusto Colina Rubio

Elaboró: Lic. Ailyana Barragán Alvarez

Dip. Fco Javier Calzada Vázquez

Dip. Carlos Alberto Puentes Salas