

¿Al Rescate de las Empresas Automotrices?

El sustancial cambio en la evolución de la economía mundial ha generado una caída de la demanda por todo tipo de productos, desde materias primas hasta automóviles, con el consiguiente efecto en los precios y en la supervivencia de las compañías.

Justamente, la industria automotriz americana se encuentra en graves problemas frente a la caída en las ventas de los últimos meses, 41% en noviembre pasado, lo cual se puede apreciar, también, al observar la evolución del precio de las acciones de las principales compañías en los últimos 52 semanas (Cuadro N° 1).

Ante la quiebra inminente, el Senador (D) Barney Frank propuso la ayuda financiera gubernamental a ciertas empresas fabricantes de automóviles en Estados Unidos. Dicha propuesta fue rechazada finalmente en el Congreso el viernes pasado.

Una alternativa, dado el rechazo parlamentario, es que la administración Bush usara parte del paquete de rescate de US\$700.000 millones del Tesoro para las instituciones financieras, para sostener a las tres grandes automotrices de Estados Unidos en el corto plazo, mientras se busca una solución de largo plazo.

Las Razones de Esta Crisis

En el Cuadro N° 2 se pueden observar el balance y estado de resultados de General Motors, en adelante GM, Ford y Toyota. En el caso de GM, la magnitud de sus pasivos y la pérdida de competitividad ha puesto dicha compañía al borde de la quiebra.

En el caso de Ford, la situación de liquidez es menos apremiante y podría resistir durante el 2009, por lo cual no fue incluida en la propuesta original.

Sin embargo, al igual que en las demás empresas automotrices americanas, el costo laboral es sustancialmente alto (Gráfico N° 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 de las empresas japonesas que tienen fábricas en Estados Unidos. Esto fue rechazado por la UAW y con ello murió toda posibilidad de

En la medida que el mundo se globalizaba y entraban nuevos actores a dicha industria, las empresas americanas debieron enfrentar la creciente pérdida de mercados, pero las regulaciones estatales y las crecientes restricciones laborales les impidieron hacerlo y hoy las ponen al borde de la extinción.

En esta Edición:

- ¿Al Rescate de las Empresas Automotrices?
- Crisis y Posibles Efectos en el Empleo

Cuadro N°1
Evolución Precio de Acciones En dólares por acción
Últimas 52 semanas

	Mayor Valor	Menor Valor
GM	29,3	1,7
Ford	8,8	1,0
Toyota	117,6	55,4

Fuente: Bolsa de Comercio de Nueva York

un acuerdo legislativo.

En Chrysler, por su parte, la falta de liquidez es tan apremiante como en GM, por lo cual fue incluida en la propuesta rechazada el viernes pasado. Dado que es una compañía que no se transa en bolsa¹ no es posible apreciar la magnitud del problema.

¿Debe Intervenir el Estado?

En esta situación, se ha planteado la similitud entre el apoyo que se ha entregado al sistema financiero americano y el que se podría otorgar a las automotrices.

El mercado de capitales tiene un rol de interconexión entre los oferentes de capitales y aquellos que los demandan para financiar sus proyectos o consumos.

El sistema de bancos genera un efecto multiplicador del dinero, por lo que la evaluación de riesgo es fundamental y debe garantizarse que no habrá “corridas bancarias”, que es el fenómeno que se produce cuando todos los depositantes concurren a los bancos a retirar sus depósitos y se encuentran con que su dinero no está disponible.

Es rol de Estado proveer la liquidez al sistema financiero, no con el objeto de salvar a los dueños de los bancos, ni de sus trabajadores, sino mantener activo el sistema de pagos en la economía.

En la medida que el mercado financiero deja de funcionar, se propaga la crisis de liquidez a toda la economía y el país se hunde en una recesión, tal como ocurrió hace 80 años atrás, durante la Gran Depresión de los años 30.

Así, es rol del Estado proveer la liquidez al sistema financiero, no con el objeto de salvar a los dueños de los bancos, ni de sus trabajadores, sino mantener activo el sistema de pagos en la economía. El Estado, cuando crea los bancos centrales se reserva para sí el monopolio de la emisión de medios de pago y debe asegurar que esos medios de pago estén disponibles. Por ello es legítimo intervenir el mercado financiero, aunque esa intervención debiera procurar que los recursos que destina el Estado no vayan a los accionistas de los bancos, quienes debieran perder parte o la totalidad de la propiedad, sino a garantizar la cadena de pagos.

Pero la posible quiebra de las grandes empresas automotrices no generan los mismos efectos que el colapso de la banca comercial y de inversiones y por lo tanto no corresponde un tratamiento igual..

¿Cuál es la Situación Efectiva de las Expectativas de Rescate?

Después que el proyecto legislativo por US\$ 14 mil millones para rescate de la industria automotriz fracasó en el Congreso, pese al fuerte apoyo de los demócratas y de la Casa Blanca, tanto esta última como la Secretaría del Tesoro han dado indicaciones que es posible persistir en la idea del rescate, bajo ciertas estrictas condiciones, diferentes al proyecto legislativo fracasado, usando fondos del TARP (Troubled Assets Relief Programme) de US\$ 700 mil millones.

Los republicanos han intensificado los llamados al Presidente Bush para ir más allá de la legislación, que se presentó al Congreso y fue rechazada hace unos días, y aumentar las exigencias a General Motors y Chrysler, para bajar los costos laborales y efectuar canjes de deuda por acciones (debt/equity exchange).

De este modo, tanto la administración de las automotrices como los sindicatos (UAW) United Auto Workers están bajo presión por parte de los republicanos y de la administración Bush para bajar los costos laborales, al nivel de los de plantas no sindicalizadas, de los estados del Sur de Estados Unidos, operados por Toyota, Honda y otras automotrices.

Los miembros de la UAW tienen una reputación de ser la aristocracia laboral de Estados Unidos. Las altas remuneraciones y los beneficios adicionales, se dice que llevan a los trabajadores de las automotrices miembros de la UAW, a un nivel confortable de clase media, en desmedro de la competitividad.

General Motors estima sus costos laborales en US\$ 69 por trabajador, comparado con US\$ 53 de Toyota. Pero estas cifras no cuentan toda la verdad, porque hay una diferencia importante, si se incluyen todos los beneficios adicionales, como salud, seguros, pensiones, beneficios de salud, para pensionados y otros.

El Sindicato UAW ha hecho algunas concesiones en 3 aspectos: a) aceptar salarios más bajos para los nuevos trabajadores incorporados a las plantas con un salario cercano al 50% de los antiguos, y b) ofrecer suspender parte importante del "job bank", que permite a trabajadores desocupados obtener pago de remuneraciones y beneficios adicionales, sólo

Cuadro N°2
Antecedentes Financieros Comparativos
En miles de mills. De US\$
Balance al 30 de sept. 2008

	GM	Ford	Toyota
Activos	110	242	324
Pasivos	170	244	205
Capital	-60	-2	119
Estado de Resultados 2007			
	GM	Ford	Toyota
Ingresos	181	172	262
Costos Oper.	-169	-142	-214
Margen Bruto	12	30	48
otros costos	-51	-33	-31
Margen Final	-39	-3	17

Fuente: Bolsa de Comercio de Nueva York

por concurrir diariamente a los lugares de trabajo (General Motors tiene 1.000 trabajadores en el "job bank" y llegó a 7.600 en Mayo del 2006) c) las tres automotrices (GM, Chrysler y Ford) han negociado algunas flexibilizaciones menores, como por ejemplo un "outsourcing" para labores de aseo.

Se estima que el préstamo de US\$ 13 mil 400 millones, a través de la Tesorería, tendrá más fuerza de negociación con los sindicatos y el management, porque serán condiciones relacionadas con el préstamo y no políticas.

Si la administración y los sindicatos de las tres automotrices norteamericanas no pueden llegar a 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, deberán ir a la quiebra.

La idea subyacente del préstamo de la Tesorería es que, dada la frágil situación de crisis financiera de Estados Unidos y global, para evitar un nuevo “shock”, derivado de una quiebra “desordenada” de la industria automotriz, se daría un plazo breve, hasta Marzo, con el préstamo, para una readecuación o quiebra ordenada de las automotrices.

Conclusiones

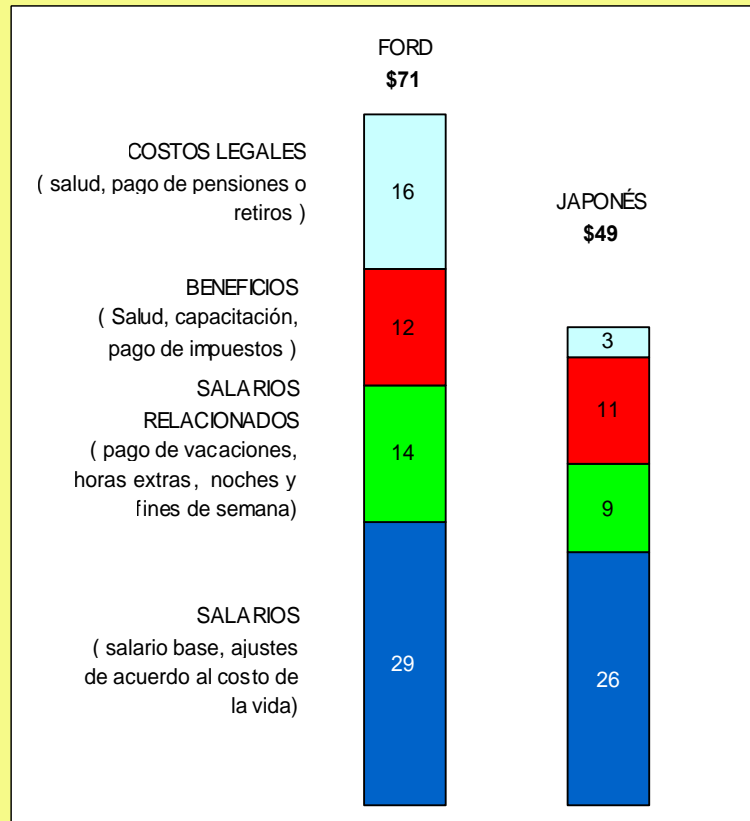
La crisis mundial ha dejado al descubierto debilidades que las empresas automotrices americanas han acumulado con el tiempo, luego de decenas de negociaciones colectivas con el sindicato monopolístico, con la consiguiente pérdida de competitividad.

En la medida que el mundo se globalizaba y entraban nuevos actores a dicha industria, las empresas americanas debieron enfrentar la creciente pérdida de mercados, pero las regulaciones estatales y las crecientes restricciones laborales les impidieron hacerlo y hoy las ponen al borde de la extinción.

No corresponde, por tanto, que todos los contribuyentes deban pagar por esos errores de políticas públicas, así como por la miopía de sus trabajadores. Si estas empresas quiebran, sus activos y plantas no desaparecerán de la noche a la mañana, sino que serán administradas por un síndico que procurará sacar el mayor valor a esos activos, con lo que es muy probable que varios de éstos se vendan a otros productores que serán más eficientes en administrarlos. No habrá entonces un desastre en que se perderán todos los empleos relacionados con la industria automotriz sino un cambio de mano de los activos que pasarán de sus actuales accionistas, que lo perderían todo, a otros que volverán a poner en movimiento esta industria.

La economía de mercado debe funcionar sobre la base de la existencia de negocios exito-

Gráfico N°1
Remuneraciones Trabajadores Sector Automotriz
EE. UU / Japón



Fuente: Ford, New York Times

sos y las correspondientes utilidades y otros que fracasan y originan pérdidas. Ambas, utilidades y pérdidas, tienen un rol que jugar en la economía, como lo expresó con tanta claridad el economista austríaco Ludwig Von Mises, pues hacen posible que los recursos fluyan hacia quienes los administran de manera más eficiente.

En el caso de la industria automotriz, al contrario de lo que pasa con el sistema financiero, no hay razones de fe pública que ameriten la intervención del Estado.

¹ Pertenece a Cerberus Capital Management.