

La COVID-19 y su impacto en la industria automotriz. Análisis del caso General Motors

José Pablo Colorado Olán¹
Nahum Nolasco Caba²

RESUMEN

La industria automotriz es un sector que genera miles de empleos diarios por todo el mundo; sin embargo, debido a la crisis provocada por el coronavirus, miles de empresas fueron a la quiebra y miles de personas perdieron sus empleos. El objetivo de este trabajo es determinar cómo el confinamiento social declarado por la COVID-19 impactó la oferta-demanda de la armadora americana General Motors. Para esto, se revisaron los antecedentes con el fin de analizar cómo se manejó la empresa General Motors. Para finales de febrero del 2020, la armadora General Motors registró 29.78 millones de dólares al abrir y 30.50 millones de dólares al cerrar el día, lo cual generó una ganancia del 11.98 %. General Motors es de las empresas que más factura en la bolsa de valores. Sin embargo, con la llegada de la pandemia del coronavirus se vio reducida en el ámbito oferta-demanda, de forma particular en los primeros meses de febrero y marzo, al inicio de la crisis sanitaria mundial.

Palabras clave: automóviles, coronavirus, confinamiento, crisis, General Motors.

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz es un sector que genera miles de empleos diarios por todo el mundo; sin embargo, debido a la pandemia provocada por el coronavirus, miles de empresas fueron a la quiebra, lo que generó desempleo, así como una escasa producción de oferta-demanda (Otero, 2020).

Más del 80 % de la cadena de suministro de automóviles del mundo está conectada a China. En enero de 2020 las ventas de automóviles de ese país se desplomaron en un 18 %. La Asociación China de Automóviles de Pasajeros (CPCA, por sus siglas en inglés) considera que las primeras ventas de dos meses podrían disminuir en un 40 % o más en comparación con el mismo periodo en 2019. Se pronostica que los déficits de producción resultantes de las interrupciones de la cadena de suministro en

¹ Alumno del segundo semestre de la Licenciatura en Ingeniería en Diseño Automotriz. Universidad Olmeca. Villahermosa, Tabasco. Correo electrónico: uo20415004@olmeca.edu.mx.

² Docente en la Licenciatura en Ingeniería Biomédica. Universidad Olmeca, Villahermosa, Tabasco, México. correo electrónico: uo18017@olmeca.edu.mx

China afectarán a los fabricantes de automóviles mundiales (Becker, 2020).

Si bien todas las plantas están abiertas nuevamente, las tasas de producción aún son bajas debido a la escasez de pedidos de los fabricantes y a los problemas de logística. Moody's Investor Service ajustó su pronóstico global de ventas de vehículos a un 2.5 % en 2020 en lugar de una caída anterior del 0.9 % debido al brote de la COVID-19, aunque ahora ese cálculo se parece más a un 6 u 8 % para este año, con un golpe sobre los efectos en 2020 (Becker, 2020).

La industria automotriz se enfrenta a un fuerte descenso de la demanda y la inversión. También se ve afectada por el brusco y generalizado parón de la actividad económica, con los trabajadores confinados en sus casas, las cadenas de suministro inmovilizadas y las fábricas cerradas. Se cree que las restricciones a los desplazamientos y la súbita interrupción de la actividad económica provocarán una fuerte contracción de la producción sectorial y del producto interno bruto (PIB) (Organización Internacional del Trabajo, 2020).

ANTECEDENTES

La industria del automóvil, con más de 100 años de actividad, se mantiene como una de las más potentes e influyentes a nivel mundial. Los coches son el tercer producto más comercializado en todo el mundo, tras el petróleo crudo y el petróleo refinado. También se encuentra en el top 10 el comercio de piezas de vehículos, en la octava posición. La industria automotriz comenzó en Alemania y Francia y se extendió a los Estados Unidos de América y más tarde a Japón. A lo largo de la historia los vehículos han mejorado en eficiencia, seguridad, funcionalidad y variedad (Franco, 2016).

La industria automotriz ha sufrido serias dificultades a lo largo de la historia. Ejemplo de ello es el caso de la marca de autos Chrysler, una de las com-

pañías más representativas de esta industria, salvada del cierre mediante financiación por parte del Banco Central del gobierno de los Estados Unidos de América, adquirida por Daimler Benz de Alemania en 1998. Igualmente, esta industria sufrió una reconversión con respecto a su producción. General Motors producía en 1990 2.65 millones de automóviles y 1.47 millones de camiones ligeros y para 2003, 1.39 millones de automóviles y 2.48 millones de camiones ligeros. Sin embargo, como la producción de autos también se extendió a China e India, que en la actualidad representan un 11 % de la producción mundial (después de Estados Unidos de América, 18 % y Japón, 16%); estos han tratado de mantenerse adelante de tal situación, con impresionantes avances tecnológicos para producir autos más baratos, de dimensiones menores y que preserven el medio ambiente. Así, mientras que algunas armadoras como las norteamericanas, enfrentan una situación muy complicada, las de origen japonés parecen demasiado motivadas. En cuanto a la armadora GM, la magnitud de sus pasivos y la pérdida de competitividad la pusieron al borde de la quiebra (Arenas, 2009). Tras la caída de Lehman Brothers en 2008, la economía mundial entró en recesión y tanto el comercio como el PIB mundial se redujeron. Varios sectores se vieron afectados y numerosas empresas cayeron en la bancarrota. Dentro de la industria del motor, todas las empresas notaron una disminución en las ventas, unas en mayor medida que otras. Así, las empresas con una mayor innovación y desarrollo en sus productos y con una mayor adaptación de su oferta a la demanda de los clientes salieron reforzadas, con aumento de su cuota de mercado. Varias fusiones y adquisiciones han cambiado el panorama del sector, lo que representa una reconfiguración de las compañías, diversidad en los grandes grupos empresariales y eliminación de los modelos obsoletos (Franco, 2016). Poco después de la crisis del 2008, China se puso a la cabeza en el sector de producción, duplicando así las cifras de producción

de los EE.UU., Japón, India y Alemania. Aunque esto no significa nada, ya que, a los inicios del coronavirus, el sector de China fue uno de los primeros y más afectados por el virus (Otero, 2020).

La industria automotriz es una pieza clave en la economía mundial. Su cifra de negocios anual equivale al volumen de la sexta mayor economía del mundo. En 2017, el empleo directo a nivel mundial generado por este sector se estimaba en casi 14 millones de trabajadores. Aunque se había logrado recuperar el nivel de empleo tras la crisis financiera de 2008-2009, los empleadores y los trabajadores de las cadenas mundiales de suministro del sector se vuelven a enfrentar a una gran incertidumbre. El impacto de la COVID-19 en la industria automotriz se hizo sentir primero en Asia, pues fue en China donde se inició la pandemia, pero ese impacto se extendió y agudizó al resto del mundo (Organización Internacional del Trabajo, 2020).

JUSTIFICACIÓN

La presente investigación se enfocará acerca de cómo la crisis provocada por la pandemia del coronavirus afectó a la empresa americana General Motors, ya que es la armadora con más marcas dentro de su conglomerado y a su vez, estas mismas son de mayor accesibilidad para todo público en comparación con el resto de armadoras automotrices.

OBJETIVO

Determinar el impacto de la crisis provocada por el coronavirus en cuanto a la oferta-demanda sobre la armadora automotriz General Motors (GM).

MATERIALES Y MÉTODOS

Para realizar esta investigación se revisaron antecedentes con el fin de analizar cómo se ha conducido la empresa General Motors ante las crisis pasadas y compararla con la actual. También se hizo uso de elementos gráficos para mostrar datos empresariales publicados, con la finalidad de revisar con más claridad cada pérdida. La obtención de resultados se hizo a través de la página oficial de General Motors donde muestran resultados de sus ventas sobre cada marca perteneciente a la armadora.

RESULTADOS

Posterior a la revisión de los datos, estos se organizaron en las tablas que se presentan a continuación.

En las **tablas 1.1, 1.2 y 1.3** se aprecian los ingresos generados en la apertura y cierre de la Bolsa de Valores de Nueva York de las empresas General Motors, Volkswagen y Nissan de febrero de 2020.

En las **tablas 2.1, 2.2 y 2.3** se presentan los ingresos generados en la apertura y cierre de la Bolsa de Valores de Nueva York de las empresas General Motors, Volkswagen y Nissan de marzo de 2020.

| Fecha | Apertura | Cierre |
|------------|-----------|-----------|
| 20/02/2020 | 34.66 MdD | 35.29 MdD |
| 26/02/2020 | 32.10 MdD | 32.00 MdD |
| 28/02/2020 | 29.78 MdD | 30.50 MdD |

Tabla 1.1. Ingresos de la empresa General Motors de febrero del 2020, en millones de dólares (MdD)

| Fecha | Apertura | Cierre |
|------------|-----------|-----------|
| 20/02/2020 | 18.51 MdD | 18.44 MdD |
| 26/02/2020 | 17.08 MdD | 16.85 MdD |
| 28/02/2020 | 15.99 MdD | 16.81 MdD |

Tabla 1.2. Ingresos de la empresa Volkswagen de febrero del 2020, en millones de dólares (MdD)

| Fecha | Apertura | Cierre |
|------------|----------|----------|
| 20/02/2020 | 9.19 MdD | 9.06 MdD |
| 26/02/2020 | 8.54 MdD | 8.77 MdD |
| 28/02/2020 | 8.37 MdD | 8.56 MdD |

Tabla 1.3. Ingresos de la empresa Nissan de febrero del 2020, en millones de dólares (MdD)

En las **tablas 2.1, 2.2 y 2.3** se presentan los ingresos generados en la apertura y cierre de la Bolsa de Valores de Nueva York de las empresas General Motors, Volkswagen y Nissan de marzo de 2020.

| Fecha | Apertura | Cierre |
|------------|-----------|-----------|
| 02/03/2020 | 30.52 MdD | 31.42 MdD |
| 04/03/2020 | 31.00 MdD | 31.52 MdD |
| 09/03/2020 | 26.00 MdD | 24.54 MdD |

Tabla 2.1. Ingresos de la empresa General Motors de marzo del 2020, en millones de dólares (MdD)

| Fecha | Apertura | Cierre |
|------------|-----------|-----------|
| 02/03/2020 | 17.13 MdD | 17.25 MdD |
| 04/03/2020 | 17.38 MdD | 17.60 MdD |
| 09/03/2020 | 15.47 MdD | 15.09 MdD |

Tabla 2.2 Ingresos de la empresa Volkswagen de marzo del 2020, en millones de dólares (MdD)

| Fecha | Apertura | Cierre |
|------------|----------|----------|
| 02/03/2020 | 8.46 MdD | 8.58 MdD |
| 04/03/2020 | 8.41 MdD | 8.49 MdD |
| 09/03/2020 | 7.48 MdD | 7.44 MdD |

Tabla 2.3 Ingresos de la empresa Nissan de marzo del 2020, en millones de dólares (MdD)

DISCUSIÓN

De acuerdo con la , el día que se reportó la última cifra beneficiaria para la empresa fue el 20/02/2020 con un inicio de 34.66 MdD, pero al cerrar ese día reportó 35.29 MdD, una ganancia del 1.85 %. No obstante, seis días después presentó cifras de 32.10 MdD al abrir y 32 MdD al cerrar, lo que implica una pérdida del 2.45 %. Para finales de febrero del 2020 se registraron 29.78 MdD al abrir y 30.50 MdD al cerrar el día, lo cual generó una ganancia del 7.22 %. Sin embargo, a principios de marzo del 2020 la empresa perdió ingresos ya que, a pocos días, se dio inicio al confinamiento provocado por el coronavirus, lo cual afectó a gran parte a la industria. De acuerdo con la tabla 1.2, a principios de marzo se registró en la apertura del día 30.52 MdD y para el cierre fueron 31.42 MdD, lo cual simboliza una ganancia del 5.77 %. A medida que transcurrían los días y el virus se expandía, los ingresos comenzaron a bajar, hasta registrar una pérdida del -9 % y en la fecha en las cuales se dio de manera oficial el comunicado de resguardarse en casa, la empresa perdió hasta un -28.74 % en ganancias sólo en marzo, con 26 MdD al abrir y 24.54 MdD al cierre del 9/03/2020. En comparación con los ingresos de otras empresas como Volkswagen que son clara competencia para la General Motors a nivel mundial, de acuerdo con la tabla 1.2 muestra que en las mismas fechas de febrero presentaron cifras mucho menores que la ensambladora americana. El 20 de julio de 2020 en la apertura del día empezaron con

18.51 MdD y cerraron con 18.44 MdD lo que significa una pérdida del 1.44 %, seis días después iniciaron con 17.08 MdD y cerraron con 16.85 MdD, lo cual significó otra pérdida del 2.73 %, al cierre de febrero, en la fecha del 28/02/2020 abrieron con 15.99 MdD y cerraron con 16.81 MdD lo que simbolizó una ganancia del 1.9 %. Para marzo la empresa alemana Volkswagen continuó con cifras aún más bajas que en febrero y que General Motors. De acuerdo con la tabla 2.1, el 2 de marzo de 2020 abrieron con 17.13 MdD y cerraron con 17.25 MdD, lo que representó una ganancia del 0.13 %, cuatro días después iniciaron actividades con 17.38 MdD y clausuró con 17.60 MdD, una ganancia del 2.99 % y simbolizó el día que más facturaron después de anunciarse el confinamiento. Posterior a esa fecha, el 9/03/2020 abrieron con 15.45 MdD y cerraron con 15.09 MdD lo cual representó una pérdida del 11.69 %. En la revisión de los números de la marca Nissan, empresa que ocupa un lugar importante dentro del mercado y de la industria automotriz, presentó cifras aún más bajas que General Motors y Volkswagen. De acuerdo con la tabla 2.3, en febrero tuvo cifras bajas, a finales de este mes, el día 20/02/2020 en su apertura en la bolsa de valores presentó cifras de 9.19 MdD y en su cierre 9.06 MdD lo que representa una pérdida de un 6.71 %; para la fecha del 26/02/2020 en su apertura presentaron cifras de 8.54 MdD y en su cierre obtuvieron una ganancia de 8.77 MdD, lo cual significó que la empresa generará una ganancia de 0.29 %. Para finales de febrero la empresa abrió la bolsa con 8.37 MdD y cerró

con 8.56 MdD lo cual simbolizó una ganancia de 0.54 %. Para marzo, las ganancias de la compañía siguieron disminuyendo, empezando por la fecha 02/03/2020 registraron en su apertura 8.46 MdD y para su cierre 8.56 MdD, una ganancia de 0.55 %. En ese mes, la empresa Nissan presentó números bajos con la llegada del confinamiento. Según la **tabla 2.2** en la fecha del 02/03/2020 en su apertura en la bolsa de valores presentó una cantidad de 8.46 MdD y en su cierre 8.56 lo cual simboliza una ganancia del 0.31 %, dos días después, en la fecha de 04/03/2020 presentó en su apertura 8.41 MdD y en su cierre 8.49 MdD, una recuperación del 0.51 %, a la fecha de 09/03/2020 se vio afectada la empresa, ya que presentó números por debajo de lo que venían generando. Así en la apertura registraron 7.48 MdD y en su cierre 7.44 MdD lo cual significó una pérdida del 4.4 % de ganancias.

Es un hecho que la pandemia ha sido un obstáculo para cualquier empresa o negocio, en particular para General Motors; cuando se anunció el confinamiento por parte de los gobiernos de todos los países, la armadora registró pérdidas y sus acciones en la bolsa disminuyeron demostrado en la tabla 1.2. Sin embargo, en comparación de los resultados de la empresa alemana Volkswagen y la empresa japonesa Nissan, competencia para la empresa americana GM, los resultados de la **tablas 2.1 y 2.2**, muestran que Volkswagen presentó cifras menores a las de GM mientras que la que se vio más afectada fue Nissan, como se aprecia en las **tablas 2.3 y 2.2**, es la que presentó cifras aún más bajas en comparación a sus dos empresas rivales (Volkswagen a y b, 2020).

CONCLUSIONES

La empresa General Motors ocupa un gran lugar en el mercado, ya que sus marcas y autos poseen un alcance para todo público, por lo que es la empresa que más factura en la bolsa de valores en el campo de la industria automotriz. Por otra parte, la empresa alemana Volkswagen y la japonesa Nissan son las que se vieron

afectadas de forma significativa durante esta crisis. Respecto a pérdidas de ganancias, los efectos negativos sobre la empresa americana no fueron tan graves por su amplio portafolio de marcas y autos. Sin embargo, ocurrió lo contrario con Volkswagen y Nissan. En definitiva, la crisis provocada por la pandemia de la COVID-19 es una crisis que deja marca en la historia de la industria automotriz tal y como se ha señalado en este artículo. No obstante, para General Motors no es su primera crisis, ya que cuentan con experiencia relacionada con el manejo de estas a lo largo de la historia y con el pasar de los años han sabido adaptarse a cada una de ellas, por lo que quedará como antecedente dentro de la empresa y servirá para saber manejar eventos similares en un futuro.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arenas, R., Karla Ericka Vera Sanjuán, Elizabeth Soto Bustos** (Eds.). La caída del imperio automotriz estadounidense. 2009 [Citado el 25 agosto de 2021]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/676/67613199007.pdf>
- Otero, D.** (2020). Las otras crisis de la industria automotriz. [Citado el 22 agosto 2021]. Disponible en: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/crisis-industria-automotriz/34031>
- Becker, Dieter.** (2020). Impacto de COVID-19 en la industria automotriz. [citado 21 agosto 2021]. Disponible en: <https://home.kpmg/ar/es/home/insights/2020/04/impacto-de-covid-19-en-la-industria-automotriz.html>
- Franco, A.** (2016). Crisis automovilística del 2008. [citado 21 agosto 2021]. Disponible en: https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/5511/71459074Y_GCI_julio16.pdf;jsessionid=15BDE7322611632D3B489C6C61AE0A97?sequence=1
- General Motors.** (2020). Estadísticas de la empresa General Motors. [citado el 15 octubre 2021].

Disponible en: <https://www.gm.com.mx/corporativo/estadisticas/>

Nissan. (2020). Reporte financiero de Nissan en 2020. [citado el 27 noviembre 2021]. Disponible en: <https://mexico.nissannews.com/es-MX/channels/mx-mexico-reportes-financieros#>

Organización Internacional del Trabajo. (2020). La COVID-19 y la industria automotriz. [citado 21 de agosto 2021]. Disponible en:

https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_744619/lang--es/index.htm

Volkswagen (2020a). Ventas de la empresa Volkswagen 2020. [citado el 23 octubre 2021] Disponible en: <https://volkswagen-mexico.prezly.com/>

—**2020b.** Reporte anual de la empresa en 2020. [citado el 27 noviembre 2021] Disponible en: https://www.volkswagenag.com/en/InvestorRelations/news-andpublications/Annual_Reports.html

