

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, LINGÜÍSTICA Y LITERATURA  
ESCUELA MULTILINGUE DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**DISERTACIÓN DE GRADO PREVIA A LA OBTENCION DEL  
TITULO DE LICENCIADA MULTILINGUE EN NEGOCIOS E  
INTERCAMBIOS INTERNACIONALES**

**ANÁLISIS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ EN ESTADOS UNIDOS Y EL PLAN DE  
RESCATE IMPLANTADO EN EL GOBIERNO DE GEORGE W. BUSH PERIODO 2000-  
2009**

**PAMELA ESTEFANÍA GUAÑA ESTRELLA**

**QUITO, 2011**

## INDICE

1.	TEMA	1
2.	INTRODUCCIÓN	1
<b>CAPITULO I</b>		
<b>SECTOR AUTOMOTRIZ ESTADOUNIDENSE</b>		
1.1.	Historia del Sector Automotriz	7
1.1.1.	Antecedentes del mercado automotriz estadounidense	9
1.1.2.	Historia de General Motors, Ford y Chrysler	
	11	
1.1.3.	Historia de la UAW	15
1.2.	General Motors, Ford y Chrysler	
	17	
1.2.1.	Características generales de General Motors, Ford y Chrysler	
	18	
1.2.2.	Producción y venta de vehículos en Estados Unidos 1999-2009	
	22	
1.2.3.	Exportaciones e Importaciones	
	25	
1.3.	Desarrollo de la Industria Automotriz	
	27	
1.3.1.	Perfil de la economía estadounidense	
	28	
1.3.2.	Peso económico de la industria automotriz	
	30	
1.3.3.	Cuadro de fortalezas y debilidades	
	34	
<b>CAPITULO II</b>		
<b>CAUSAS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ</b>		
2.1.	Crisis económica origen e influencia en la industria automotriz	
	36	
2.1.1.	Inestabilidad creada durante la crisis crediticia y efecto en la industria automotriz	37
2.1.2.	Rol de las agencias de calificación crediticia en la crisis automotriz	
	39	
2.1.3.	Crisis petrolera y el efecto en la crisis automotriz	
	41	
2.2.	Manejo de la Industria Automotriz	42
2.2.1.	UAW	
	43	
2.2.2.	Empleados Retirados	
	47	
2.2.3.	Administración y Estilo en autos fabricados	
	50	
2.3.	Competencia Internacional	51
2.3.1.	Industria asiática vs. Industria Americana	
	53	

2.3.2. **Industria Europea vs. Industria Americana**

56

2.3.3. **Rol de la OMC**

59

### **CAPITULO III**

## **CONSECUENCIAS ECONOMICAS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ Y LA INFLUENCIA DEL GOBIERNO DE GEORGE W. BUSH**

3.1. **Consecuencias Económicas**

62

3.1.1. **Fabricantes de Autos Americanos**

63

3.1.2. **Concesionarios**

65

3.1.3. **Trabajadores**

67

3.2. **Influencia del Gobierno de George W. Bush**

69

3.2.1. **The Auto Industry Financing and Restructuring Act**

70

3.2.2. **El TARP y la ayuda económica dada por el presidente George W. Bush**

73

3.2.3. **Condiciones, compromiso del plan de rescate del gobierno**

76

3.3. **Acciones de la Cámara de Representantes y el Senado en el plan rescate automotriz y reacciones de organismos internacionales**

78

3.3.1. **Proceso realizado por la cámara de representantes y el Senado en el plan rescate**

79

3.3.2. **Influencia de ideologías del Partido Republicano del Senado y la cámara de representantes de EEUU**

80

3.3.3. **Reacciones con respecto al plan rescate automotriz**

82

3. **ANÁLISIS**

84

4. **CONCLUSIONES**

87

5. **RECOMENDACIONES**

90

**BIBLIOGRAFÍA.**

92

**INDICE DE TABLAS**

**TABLA 1**

**FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE GENERAL MOTORS**

34

**TABLA 2**  
**FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE FORD**  
**35**

**TABLA 3**  
**FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE DAIMLER-CHRYSLER**  
**35**

**INDICE DE GRÁFICOS**

<b>GRÁFICO 1</b> <b>VEHÍCULO MODELO T FORD COMPANY</b>	<b>7</b>
<b>GRÁFICO 2</b> <b>PRIMER AUTO FABRICADO POR DURYEA MOTOR COMPANY</b>	<b>7</b>
<b>GRÁFICO 3</b> <b>AUTOMÓVILES FABRICADOS EN ESTADOS UNIDOS DESDE</b> <b>EL AÑO 1999-2009</b>	<b>22</b>
<b>GRÁFICO 4</b> <b>NÚMERO DE VEHÍCULOS VENDIDOS EN ESTADOS UNIDOS POR</b> <b>UNIDADES AÑO 1999-2001</b>	<b>23</b>
<b>GRÁFICO 5</b> <b>VEHÍCULOS VENDIDOS EN ESTADOS UNIDOS EN EL MES DE</b> <b>SEPTIEMBRE DEL AÑO 2008 Y SEPTIEMBRE DEL AÑO 2009 POR</b> <b>UNIDADES</b>	<b>24</b>
<b>GRÁFICO 6</b> <b>IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR LOS ESTADOS UNIDOS</b>	<b>25</b>
<b>GRÁFICO 7</b> <b>EXPORTACIÓN DE VEHICULOS DESDE LOS ESTADOS UNIDOS</b> <b>EN EL AÑO 2001-2009</b>	<b>26</b>
<b>GRÁFICO 8</b> <b>IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN</b> <b>ESTADOS UNIDOS DESDE EL AÑO 2001-2009</b>	<b>26</b>
<b>GRÁFICO 9</b> <b>TASA DE DESEMPLEO</b>	<b>29</b>
<b>GRÁFICO 10</b> <b>EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE ESTADOS UNIDOS</b>	<b>29</b>

<b>GRÁFICO 11</b> <b>PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE LAS INDUSTRIAS EN EL PIB</b> <b>EN EL AÑO 2008</b>	<b>30</b>
<b>GRÁFICO 12</b> <b>PRODUCCIÓN BRUTA POR INDUSTRIA EN EL AÑO 2004-2008 EN</b> <b>MILES DE MILLONES DE DÓLARES</b>	<b>31</b>
<b>GRÁFICO 13</b> <b>NÚMERO DE EMPLEADOS CONTRATADOS EN PRINCIPALES</b> <b>INDUSTRIAS EN MAYO DEL 2005</b>	<b>32</b>
<b>GRÁFICO 14</b> <b>FINANCIAMIENTO PARA DESARROLLO E INVESTIGACIÓN POR PARTE</b> <b>DEL GOBIERNO ESTADOUNIDENSE A LAS INDUSTRIAS AÑO 2007</b>	<b>33</b>
<b>GRÁFICO 15</b> <b>PRESTAMOS OTORGADOS PARA LA ADQUISICIÓN DE AUTOMOVILES</b> <b>AÑO 2008-2009</b>	<b>40</b>
<b>GRÁFICO 16</b> <b>PRECIO DEL PETRÓLEO WTI- EN US POR BARRIL AÑO 2008</b>	<b>41</b>
<b>GRÁFICO 17</b> <b>COMPARACIÓN DE COSTOS DE LOS TRES GRANDES CON</b> <b>INDUSTRIAS EXTRANJERAS EN DÓLARES</b>	<b>44</b>
<b>GRÁFICO 18</b> <b>COSTO PROMEDIO POR HORA DE TRABAJADORES DEL</b> <b>SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL AÑO 2007</b>	<b>45</b>
<b>GRÁFICO 19</b> <b>SUELDO PROMEDIO POR HORA DE EMPLEADOS DEL SECTOR MANUFACTURERO</b> <b>EN EL AÑO 2005</b>	<b>46</b>
<b>GRÁFICO 20</b> <b>PORCENTAJE DE EMPLEADOS ACTIVOS Y RETIRADOS DE LOS</b> <b>TRES GRANDES DE DETROIT AÑO 2007</b>	<b>48</b>
<b>GRÁFICO 21</b> <b>NÚMERO DE EMPLEADOS ACTIVOS Y RETIRADOS DE CHRYSLER,</b> <b>GM, FORD AÑO 2007</b>	<b>48</b>
<b>GRÁFICO 22</b> <b>COSTO POR HORA POR MIEMBROS RETIRADOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN</b> <b>EL AÑO 2007</b>	<b>49</b>
<b>GRÁFICO 23</b>	

**PORCENTAJE DE CONFIABILIDAD EN LOS AUTOMÓVILES POR  
PARTE DE LOS CONSUMIDORES EN EL AÑO 2008**

**55**

**GRÁFICO 24  
PÉRDIDAS DE VENTA DE AUTOS AÑO 2008 EN MILLONES DE  
56  
DÓLARES**

**GRÁFICO 25  
UTILIDAD EN MILLONES DE DOLARES EN EL AÑO 2008  
57**

**GRÁFICO 26  
COSTO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHICULOS  
59  
AÑO 2009**

**GRÁFICO 27  
ARANCEL APLICADO EN LAS IMPORTACIONES DE VEHICULOS A  
ESTADOS UNIDOS AÑO 2007-2009  
60**

**GRÁFICO 28  
DISMINUCIÓN DE VENTA DE VEHÍCULOS EN ESTADOS UNIDOS  
61**

**GRÁFICO 29  
PORCENTAJE DE COMPARACION ENTRE VENTAS DICIEMBRE 2008 -  
DICIEMBRE 2007  
63**

**GRÁFICO 30  
VENTAS DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES LIVIANOS AÑO 2008-2009  
64**

**GRÁFICO 31  
NÚMERO DE AUTOS PRODUCIDOS AÑO 2008-2009  
64**

**GRÁFICO 32  
EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS AMERICANOS AL MUNDO  
65**

**GRÁFICO 33  
PÉRDIDAS EN LAS VENTAS DE NOVIEMBRE DEL AÑO 2008 EN  
COMPARACIÓN CON LAS VENTAS DEL MISMO MES DEL AÑO 2007**

**66**

**GRÁFICO 34**

**NÚMERO DE EMPLEOS EN LA PARTE MANUFACTURERA DEL SECTOR  
AUTOMOTRIZ DESDE EL AÑO 2007 AL AÑO 2009** 67

**GRÁFICO 35**  
**NÚMERO DE EMPLEOS EN LA PARTE MANUFACTURERA DEL SECTOR  
AUTOMOTRIZ DESDE EL AÑO 2007 AL AÑO 2009** 68

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**

**DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

**Yo, PAMELA ESTEFANÍA GUAÑA ESTRELLA, C.I. 1716583115, autor del trabajo de graduación intitulado: “ANÁLISIS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ EN ESTADOS UNIDOS Y EL PLAN DE RESCATE IMPLANTADO EN EL GOBIERNO DE GEORGE W. BUSH PERIODO 2000-2009”, previa a la obtención del grado académico de LICENCIADA MULTILINGUE EN NEGOCIOS Y INTERCAMBIOS INTERNACIONALES en la Facultad de Comunicación, Lingüística y Literatura:**

**1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENECYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.**

**2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.**

**Quito, 31 de agosto del 2011-08-31**

**Pamela Guaña Estrella  
C.I. 1716583115**

## 1. TEMA

### **ANÁLISIS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ EN ESTADOS UNIDOS Y EL PLAN DE RESCATE IMPLANTADO EN EL GOBIERNO DE GEORGE W. BUSH PERIODO 2000-2009**

## 2. INTRODUCCIÓN

Estados Unidos ha sido considerado como potencia económica por el PIB anual que registra ubicándose en el primer lugar a nivel mundial seguido por la economía china. Los productos exportados son el área industrial, tecnológica y de investigación como maquinaria, reactores nucleares, equipos electrónicos y vehículos, siendo los automóviles la segunda en tamaño e importancia de los americanos después de las viviendas. La industria automotriz ha contribuido históricamente al 3% del total del PIB, además el desarrollo e investigación del sector tiene financiamiento propio. Se encuentra representado por General Motors, Chrysler y Ford reconocidos a nivel mundial por las características técnicas, variedad y experiencia en los autos fabricados.

El sector automotriz estadounidense inició con la creación de Ford en el año 1903 y 5 años más tarde esta empresa se destacó a nivel nacional e internacional por la ideología implementada como la creación del primer vehículo económico enfocado para la clase media, y la remuneración a los empleados. En el mismo periodo, pequeñas empresas norteamericanas se encontraban en bancarrota razón que motivó a que se fusionen y creen en el año 1908 la empresa General Motors, enfocándose en la fabricación de automóviles mejorados al modelo T creado por Ford. El desempeño de estas empresas condujo a que se forme una nueva compañía que se focalice en brindar servicios adicionales a sus clientes estableciéndose de ésta manera la compañía Chrysler en el año de 1925 reemplazando a la empresa automovilística Maxwell Motors. El desenvolvimiento económico de las industrias impulsó a que los trabajadores reclamen beneficios económicos y sociales a las compañías. Tras varias protestas por parte del personal y junto con la presidencia de Franklin Roosevelt se aprobó el derecho para que existan relaciones directas entre el gobierno y los empleados.

Las compañías automovilísticas han contribuido a la economía estadounidense como efecto de las exportaciones del sector; este auge duró hasta el año 2008 fecha en que Estados Unidos atravesó por problemas económicos desatando aumento en los precios del petróleo, crisis crediticia por consiguiente el quiebre de entidades bancarias, miles de empleos perdidos y empresas privadas en banca rota. Como la economía tiene un efecto cadena, los sectores manufactureros de los Estados Unidos mostraron déficits económicos.

Debido a que los automóviles en Estados Unidos representan una fuente de ingreso al país y ocupaba históricamente el primer lugar a nivel internacional en la fabricación de autos, la crisis en esta industria desencadenó, falta de solvencia, inestabilidad económica y desempleos que afectó no solo la economía americana sino también la extranjera como a Japón, China, Alemania.

Los problemas económicos y administrativos, el manejo de la industria automotriz, la competencia internacional ha ido en contra del objetivo americano de aumentar productividad, reconocimiento y ganancias financieras en éste sector.

La economía de éste país se ha visto amenazada por los efectos cadena que comenzó con la crisis económica y desató problemas financieros petroleros, hipotecarios, inseguridad, insolvencia perjudicando lentamente la industria automotriz y todas las áreas que la comprenden. Incluso las organizaciones que produjeron parte de la crisis financiera como las instituciones crediticias habían otorgado confiabilidad a empresas que tiempo después quebraron afectando de ésta manera la liquidez de los actores que inyectaban dinero para el desarrollo normal de la industria como son los inversionistas.

El manejo administrativo y económico de la industria del automóvil ha provocado que General Motors, Ford y Chrysler conocidos como los tres grandes de Detroit muestren pérdidas económicas en sus balances y mayor cantidad en pasivos que en activos como efecto de los desembolsos de dinero hechos para el pago de beneficios, sueldos, bonificaciones a miembros activos y retirados. Además, el estilo de autos fabricados en Estados Unidos ha originado que los

fabricados en Asia y Europa se ajusten de mejor manera a las necesidades del consumidor.

La competencia internacional representada por Japón, China y Alemania ha golpeado la producción anual de automóviles americanos y la venta de los mismos porque la industria asiática se ha basado en la fabricación de vehículos compactos, híbridos, ahorradores de energía mostrando así ventaja competitiva con el mercado estadounidense.

Por otra parte, el número de empleados despedidos, las fábricas en bancarota y la desactivación de la economía que implicaría el cierre de las compañías automotrices en Estados Unidos impulsó a que el gobierno de George W. Bush de un giro en la manera de administración de la economía de este país y ponga en marcha el plan de rescate financiero automotriz inyectando dinero para evitar la banca rota de los tres grandes de Detroit.

Existieron sectores que también se encontraron amenazados por los problemas financieros de la industria del automóvil como los fabricantes de autos americanos y concesionarios quienes estimulaban por medio de ofertas a la adquisición de vehículos y enfrentaron una reducción en los niveles de productividad. Los trabajadores también soportaron las secuelas de la crisis porque tuvieron reducciones de horas de trabajo, bonificaciones, salarios, incluso recorte de personal.

Con el objetivo de analizar la realidad que Estados Unidos vivió durante la crisis automotriz y cuál fue el rol del gobierno de George W. Bush, la presente investigación tiene como enfoque principal del estudio analítico de la industria automotriz y la crisis durante los años 2000 a 2009.

De igual manera, se realizó un estudio de los causales de los problemas económicos y administrativos que atravesó la industria automotriz así como las organizaciones que tuvieron influencia en la crisis por ejemplo el desempeño de las agencias crediticias como efecto del declive en la economía de las industrias General Motors, Chrysler y Ford. Además se dio un enfoque internacional al

estudio de esta investigación porque se ha estudiado las reacciones internacionales frente al plan financiero de rescate automotriz del gobierno de George W. Bush y se ha realizado comparaciones entre los principales competidores con el fin de conocer cuáles fueron las debilidades de la industria americana y cuáles fueron las fortalezas de la industria asiática y europea.

También, se buscó analizar la influencia del gobierno de George W. Bush específicamente en las tres compañías de Detroit y cómo esto ha impactado en la idea neoliberal dentro de los partidos tanto republicanos como demócratas del gobierno de Estados Unidos y se pudo comprobar el efecto cadena de la economía, se verificó la influencia de la crisis económica americana, petrolera y crediticia en el sector automotriz.

Así mismo, se conoció y se estudió la relación que existió entre el principio del sistema neoliberal que es la libre competencia y el origen del aumento de competencia internacional en el mercado estadounidense así como se pudo conocer por medio de hechos reales como éste principio afectó a la economía del principal sector manufacturero de éste país que es el automotriz. Se analizó las falencias del manejo económico y administrativo de los tres grandes y como esto influyó en las preferencias del consumidor.

La línea de pensamiento que se utilizó de manera crítica es el neoliberalismo porque es una ideología que se ha implantado, utilizado en este país por décadas y se basa en que el estado no toma acción alguna en las decisiones y desenvolvimiento de las empresas independientes. Incluso, se tomó las ideas de uno de los pensadores del neoliberalismo Friedrich von Hayek quien defiende que la intervención estatal no debe ser rechazada totalmente.

El neoliberalismo se asocia con este tema porque la crisis automotriz económica se dio en los Estados Unidos país donde éste pensamiento se aplica. Dice que es necesario una libertad en los capitales y una libre competencia principios que se han respetado en el mercado automotriz americano, país donde la presencia de competidores como Japón, Alemania, China ha afectado el desenvolvimiento de la economía. Si se analiza esta ideología en el problema de

Estados Unidos se puede concluir que la libre competencia abre oportunidades de expansión pero hace a los mercados más competitivos; es por esto que al aplicar el neoliberalismo en la crisis automotriz se vio como ha afectado la aplicación de la misma en la economía de manera negativa y positiva tanto para Estados Unidos como para el mercado extranjero.

Por otra parte, el neoliberalismo rechaza cualquier política social y a las medidas proteccionistas y defiende la privatización, la competitividad, por ende la producción constante de automóviles en los Estados Unidos. Pero su debilidad fue el no tomar en cuenta las consecuencias sociales y ambientales de la fabricación americana de vehículos y se enfocaron en crear autos cada vez más modernos y sofisticados para poder pagar los gastos operacionales de la fabricación de automóviles, satisfacer los gustos del consumidor y propagar el consumismo. Por esta razón, la creación de los vehículos ecológicos fue realizada por Japón, estrategia que motivó a que la población estadounidense se endeude en la adquisición de vehículos híbridos, como efecto éste país se ubicó en el primer lugar por el número de autos ecológicos vendidos.

Esta ideología además sirvió para analizar la teoría de Hayek y verificó la factibilidad de aplicación de los principios planteados por éste pensador porque en Estados Unidos hubo la ayuda económica del estado al sector; contrariamente al fundamento dominante del país pues las acciones y resoluciones tomadas por el gobierno se aproximan a los fundamentos de Hayek.

La teoría del pensamiento de Hayek ayudó a que el análisis de la investigación tenga un enfoque económico-político y mostrará la necesidad de inyección de dinero que se hizo por parte del Tesoro de los Estados Unidos al ver que el congreso no llegó a ninguna resolución.

La hipótesis del presente trabajo plantea que la crisis económica mundial del año 2008 y la competencia internacional fueron las principales causas de la crisis automotriz siendo barreras para el progreso del sector del automóvil y ubicando a las industrias extranjeras por delante de las estadounidenses lo que

habría llevado al gobierno presidido por George W. Bush a inyectar liquidez para evitar la quiebra mesurada de este sector.

Además con la presente hipótesis se pudo demostrar las consecuencias económicas en Estados Unidos donde la producción de autos es considerada como una fuente importante de ingresos. También se pudo ver las causas que motivaron al gobierno estadounidense a dejar a un lado sus principios neoliberales para poder inyectar dinero y salvar ésta industria así como estudiar el efecto que ha tenido en el país y principalmente en los partidos políticos republicanos y demócratas.

Se quiso mostrar por medio de la presente investigación que ningún país considerado potencia mundial está a salvo incluso de atravesar por crisis que afecte su economía ya que ésta incluso afectó a los mercados más solventes como China, Japón, Alemania, Francia, y Estados Unidos. De igual manera se comprobó que ante momentos de crisis donde están en juego millones de empleos, las ideologías de un país deben ser adaptadas a la necesidad apremiante para poder salvar la economía.

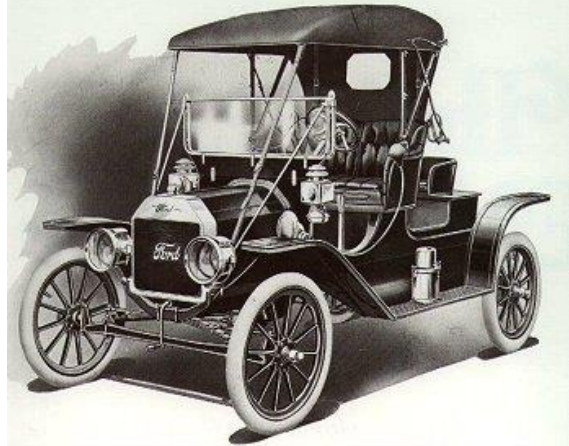
También con el estudio de la investigación se entendió las razones por lo que se debe de implementar un sistema de actualización en la producción de vehículos americanos que se sujete a las necesidades del consumidor nacional y extranjero en un mundo competitivo, la tecnología avanza y la desactualización se convierte en un enemigo para la empresa. Además, se pudo conocer como el consumismo de la población americana ha hecho que los ingresos de una familia estadounidense de nivel económico medio se destine al pago de hipotecas, créditos para automóviles y de tarjetas de crédito, factor que ha repercutido en el desarrollo económico

# CAPITULO I

## SECTOR AUTOMOTRIZ ESTADOUNIDENSE

### 1.1. Historia del Sector Automotriz

**GRÁFICO 1**  
**VEHÍCULO MODELO T FORD COMPANY**



Fuente: Mundo Automotor  
Elaborado por: Mundo Automotor  
Recopilado por: Pamela Guaña E.

**GRÁFICO 2**  
**PRIMER AUTO FABRICADO POR DURYEA MOTOR COMPANY**



Fuente: The Henry Ford  
Elaborado por: The Henry Ford  
Recopilado por: Pamela Guaña E.

La industria automotriz americana se originó en Ohio con la creación del primer vehículo a gasolina y de la “Duryea Motor Wagon Company”, la primera compañía fabricante de autos. En 1904<sup>1</sup>, las ventas de automóviles Oldsmobile de tres caballos de fuerza que incrementaban junto con alianza de firmas manufactureras crearon la Ford Motors Company, empresa caracterizada por la creación del auto económico americano enfocado para la clase media llamado modelo T, tuvo auge durante 18 años y cambió la ideología americana de que los automóviles sean destinados para gente acaudalada<sup>2</sup>. Este hecho hizo que se aumenten las ventas y que se establezcan impuestos a los combustibles lo que motivó a que Alfred P. Sloan junto con sus estudios de mercado a crear un auto mejorado al modelo T posesionando a General Motors como la industria automotriz reconocida a nivel internacional. GM fue el resultado de la fusión de pequeñas empresas como Cadillac, Oldsmobile, Ewin entre otras<sup>3</sup>. Por otra parte, se establecía la compañía Chrysler mediante la contratación de los ingenieros Fred Zeder, Carl Breer y Owen Skelton con el fin de fabricar un nuevo automóvil de seis cilindros y fue la primera compañía que brindaba servicios adicionales a sus clientes como tapizado, cambio de motor, adornos de pintura y se enfocaba en la creación de autos espaciosos y lujosos.

Los efectos de la Primera Guerra Mundial y la Gran depresión se reflejaban en las ventas de automóviles que disminuían pero en el año 1933<sup>4</sup> crecieron nuevamente, factor que hizo que las compañías representadas por General Motors, Ford y Chrysler se vuelvan independientes económicamente y que las empresas pequeñas queden en banca rota. La compra de unidades modificó la vida americana, la economía se expandió y se activó como efecto de la movilización de la población de ciudad en ciudad promoviendo la creación de nuevas plazas de trabajo, construcción de carreteras, gasolineras.

---

<sup>1</sup> Cfr. Unique cars and parts, *A brief history of the automobile*,  
[http://www.uniquecarsandparts.com.au/heritage\\_automobile.htm](http://www.uniquecarsandparts.com.au/heritage_automobile.htm), Fecha de acceso: 9 de marzo 2011, 08:00

<sup>2</sup> Cfr. BOYER Paul, *The Oxford Companion to United States History 2001, Automotive Industry*,  
<http://www.encyclopedia.com/doc/1O119-AutomotiveIndustry.html>, Fecha de acceso: 10 de marzo 2011, 8:00

<sup>3</sup> Cfr. FUTURE CAST online magazine, BLATT Daniel, *Descent Into the Depths*,  
[http://www.futurecasts.com/Depression\\_descent-beginning-'30.htm](http://www.futurecasts.com/Depression_descent-beginning-'30.htm), Fecha de acceso: 11 de marzo del 2011, 18 :00

<sup>4</sup> Cfr. BOYER Paul, Op. Cit.

Las industrias americanas automotrices contaban con la unión de trabajadores automovilísticos o el UAW desde el año de 1936<sup>5</sup> que ha tenido y tiene un peso específico decisivo en el desarrollo y producción de las industrias automotrices cuando fueron reconocidos como agentes de negociación y lograron un aumento de sueldos para los empleados, beneficios como el dar programas educativos, promover los derechos de votar, la igualdad de género y pago entre hombres y mujeres.

### 1.1.1. Antecedentes del mercado automotriz estadounidense

La industria automotriz comenzó en la ciudad de Ohio, Estados Unidos por John W Lambert con la creación del primer automóvil a gasolina en 1891, cuatro años después se creó la primera compañía fabricante de autos la “Duryea Motor Wagon Company” que exportó una serie de vehículos a Gran Bretaña<sup>6</sup>.

En el año 1901 se vendieron 435 automóviles Oldsmobile de tres caballos de fuerza y para el año 1904 fueron 4000 unidades.<sup>7</sup> El incremento en las ventas de ésta marca y en alianza con 241 firmas de manufacturación de automóviles entró al negocio estadounidense la Ford Motors. Se organizó en 1903, un mes después vendió su primer automóvil y fabricó 1700 ejemplares en el primer año de funcionamiento<sup>8</sup>. En el año 1908, la Ford Motors Company creó el modelo T<sup>9</sup>, un auto económico. La entrada de éste vehículo al mercado cambió la ideología de ese tiempo que hacía que los automóviles sean destinados únicamente para gente acaudalada. Además, Ford estableció precios accesibles para la clase media y una técnica para la venta de los automóviles basada en pagar a sus trabajadores lo suficiente para que puedan adquirir los autos que ellos mismos fabricaban y así convertirse en los primeros clientes<sup>10</sup>. Se establecieron impuestos para combustibles<sup>11</sup> Mientras se fortalecía la empresa Ford Company, Alfred P Sloan junto con su administración profesional y sus estudios de mercado de General

---

<sup>5</sup> Cfr. UAW, *UAW History*, <http://uaw.org/node/271>, Fecha de acceso: 19 de marzo del 2011, 21:00

<sup>6</sup> Cfr. Unique cars and parts, Op. cit.

<sup>7</sup> Id.

<sup>8</sup> Cfr. BRANCHEAU Josh, WHARTON Abi, and KAMALOV Firuz, *The history of the automobile*, <http://13d.cs.colorado.edu/systems/agentsheets/New-Vista/automobile/>, Fecha de acceso: 9 de marzo 2011, 10:00

<sup>9</sup> Cfr. BOYER Paul, Op. Cit.

<sup>10</sup> Id.

<sup>11</sup> Cfr. BRANCHEAU Josh, WHARTON Abi, and KAMALOV Firuz Op. Cit.

Motors introdujeron un nuevo modelo de auto mejorado que benefició a las ventas de General Motors y lo posesionó como un fabricante reconocido a nivel mundial<sup>12</sup>. Por otra parte, en 1924 se creó la corporación Chrysler junto con la administración de Walter Chrysler ex presidente de la industria<sup>13</sup> automovilística Buick.

La venta de automóviles se sujetaba a la economía de los estados que crecía durante el boom después de la Primera Guerra Mundial y disminuyó 46%<sup>14</sup> en la Gran Depresión junto con el empleo esto hizo que GM, Chrysler and Ford suspendan su producción durante el año 1932 y un año después esta caída terminó, sus ganancias crecieron nuevamente hasta ser económicamente independientes mientras que otras instituciones estaban en banca rota como los “Little five” compañías automovilísticas integradas por Nash, Hudson, Packard, Willys-Overland y Studebaker.<sup>15</sup> Los americanos adquirieron 21.4 millones de vehículos<sup>16</sup> hecho que modificó la vida y dio una expansión en la economía, y en los ciudadanos quienes ya se podían movilizar de ciudad en ciudad y así vieron la necesidad de crear nuevas plazas de trabajo como restaurantes de comida rápida, construcción de carreteras, gasolineras, mecánicas.<sup>17</sup> esto activó la economía de los Estados Unidos

En la década de 1960 la competencia internacional creció y el congreso creó el primer control nacional de emisiones<sup>18</sup>. En 1973 la OPEP elevó los precios de gasolina en un 30% acción que afectó a los automóviles fabricados por General Motors que tenían un rendimiento de 12 millas por galón y generaban un gasto a los consumidores, por ende el descontento<sup>19</sup>. Las ventas de autos disminuyeron mientras que las importaciones aumentaron hecho que hizo que el gobierno se sienta obligado a que se tome como medida el mejoramiento en la eficiencia del combustible en especial en los autos americanos. Durante el siglo XXI, el sector

---

<sup>12</sup> Cfr. BOYER Paul, Op. Cit.

<sup>13</sup> Cfr. KLEPPER Steven, *The Evolution of the U.S. Automobile Industry and Detroit as its Capital*, [http://www.druid.dk/uploads/tx\\_picturedb/dw2002-440.pdf](http://www.druid.dk/uploads/tx_picturedb/dw2002-440.pdf), Fecha de acceso: 11 de marzo del 2011, 13:00

<sup>14</sup> Cfr. FUTURE CAST, Op. Cit.

<sup>15</sup> Cfr. BOYER Paul, Op. Cit.

<sup>16</sup> Id.

<sup>17</sup> Id.

<sup>18</sup> Id.

<sup>19</sup> Id.

automotriz ha sido considerado como un instrumento básico e indispensable para la economía, movilidad y mercado.

### 1.1.2 Historia de Ford, General Motors y Chrysler

#### Ford

El modelo T fabricado por la Ford, tuvo un costo de 850 dólares y vendió 1708 ejemplares<sup>20</sup>. El interés de la compañía se basó en la velocidad del automóvil y creó el primer auto de carreras de esta marca llamada 999 que alcanzó 91.4 millas por hora, un año después se creó un vehículo económico llamado "N" que costaba 500 dólares y destruyó a los negocios Oldsmobile. En 1909 se fabrica el modelo T, popular durante los próximos 18 años sustituyendo al modelo N debido a los beneficios que daba como precio, consumo del combustible, tamaño del motor, y velocidad.

En 1914, Ford aplica una estrategia para mejorar la producción de sus automóviles basada en dar valor al trabajo aumentando el sueldo a los empleados a 5 dólares el día<sup>21</sup> quienes en comparación con fabricantes de otras industrias ganaban 2.66 dólares adicionales. En 1920, Ford vende un millón de automóviles<sup>22</sup>, esta cantidad representaba el 60% del total de autos en el mercado. La Ford produjo 15 millones<sup>23</sup> de vehículos en 30 años, industria considerada como el fabricante del auto de todos los americanos.

La producción aumentó y se expandió. En el año 1922 se fabricó 1 millón de automóviles<sup>24</sup>, esta marca se vendió a nivel mundial en países como Gran Bretaña, Francia y Alemania. Después de la segunda guerra mundial, la producción disminuyó hasta la entrada de la nueva línea en 1949<sup>25</sup> que creó autos cada vez sofisticados y de velocidad como los convertibles o deportivos incluso existió alianza con General Motors y Chrysler.

---

<sup>20</sup> Cfr. Bryant University, *History of Ford Motor Company*, [http://web.bryant.edu/~ehu/h364proj/fall\\_97/lushing/Ford.html](http://web.bryant.edu/~ehu/h364proj/fall_97/lushing/Ford.html), Fecha de acceso: 14 de marzo del 2011, 10:00

<sup>21</sup> Cfr. University of Michigan-Dearborn students, *The Ford Five Dollar Day*, <http://www-personal.umd.umich.edu/~ppennock/L-FiveDollarDay.htm>, Fecha de acceso: 14 de marzo del 2011, 15:00

<sup>22</sup> Cfr. AllSands, *The history of the Auto Industry*, [http://www.allsands.com/history/objects/autosindustryh\\_zlt\\_gn.htm](http://www.allsands.com/history/objects/autosindustryh_zlt_gn.htm), Fecha de acceso: 12 de marzo del 2011, 12:00

<sup>23</sup> Id.

<sup>24</sup> Cfr. Bryant University

<sup>25</sup> Id.

Las acciones administrativas de la Ford fueron: la creación de la línea ensambladora la misma que fue la base en la producción de automóviles<sup>26</sup>. El aumento de salario a los trabajadores motivando a que se valore el trabajo realizado y que sean ellos los primeros clientes de los vehículos fabricados. Además, cambió la ideología norteamericana con respecto al sector automovilístico con la creación del Modelo T debido a que los autos fueron destinados no únicamente para gente acaudalada sino para la clase media también.

En el siglo XXI, se crean automóviles como Bronco, Jeep, F series de distintos colores que buscaban satisfacer las necesidades, demandas del consumidor y lo ha convertido en uno de los líderes a nivel mundial de automóviles<sup>27</sup>

### **General Motors**

Los primeros autos americanos producidos fueron los Oldsmobile fabricados por Olds Motor Vehicle Company creada por Ransom Olds en 1892 quien utilizando sus ahorros quiso convertir la industria de su padre dedicada a motores navales e industriales en una compañía automovilística. En 1895, se creó el primer modelo de autos caracterizados por la velocidad y sus ventas que alcanzaron a 1400 unidades<sup>28</sup>. En 1903 hubo inestabilidad económica en las industrias manufactureras y en el mercado como efecto las industrias con menor estructura organizativa quebraron y las que quedaron formaron consorcios y es así que General Motors fue el resultado de la unión de dos empresas pequeñas llamadas Oldsmobile y Buick en 1908<sup>29</sup>. En 1918 ésta caída continuó, fueron 9 empresas adicionales las que pertenecían a GM entre ellas Oakland, Cadillac, Ewin, Scripps-Booth, Sheridan, Eldmore, Marquette, Welch, Chevrolet y en 1920 fueron 30 compañías las adquiridas<sup>30</sup>. A diferencia de las otras industrias

---

<sup>26</sup> Cfr. AllSands

<sup>27</sup> Cfr. Bryant University

<sup>28</sup> Cfr. Fundinguniverse, *General Motors Corporation*, <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/General-Motors-Corporation-Company-History.html>, Fecha de acceso: 15 de marzo del 2011, 14:00

<sup>29</sup> Cfr. About.com, HAMER Tony and Michele, *It Wasn't Always This Bad*,

<http://classiccars.about.com/od/classiccarsaz/a/GM.htm>, Fecha de Acceso: 18 de marzo del 2011, 14:00

<sup>30</sup> Id.

automovilísticas, en el año 1917 y 1919 General Motors fabricaba material de guerra, el 90% de la producción de camiones fueron destinados al mismo sector<sup>31</sup>.

En 1941, las ventas de automóviles de GM aumentaron cuatro veces en comparación al año 1921<sup>32</sup> debido a que la empresa ofertaba variedad en marcas, modelos y colores en sus autos fabricados. El periodo de 1950 marcó el mercado automovilista, los americanos tenían interés en autos pequeños europeos como efecto Ford, Chrysler y GM mostraron pérdidas del 15%<sup>33</sup>.

Las pérdidas económicas lleva a que GM adquiriera en 1980 la empresa Hughes Aircraft y Electronic Data System e inviertan 60 mil millones de dólares en el proceso de modernización y rediseño de la planta como efecto de la amenaza de la competencia extranjera quienes contaban con maquinaria de última tecnología y ofrecían automóviles diferentes en variedad, colores y funcionalidad. En noviembre del 2005, enfrenta una crisis con pérdidas de 4 mil millones de dólares, desempleo de 30000 persona y cierre de 12 fábricas<sup>34</sup>.

## **Chrysler**

En el año 2007, la compañía Chrysler realizó una alianza con la industria alemana Daymleer hecho que la fortaleció en el mercado europeo. Fue creada en 1923 cuando Walter P. Chrysler contrató a los ingenieros Fred Zeder, Carl Breer y Owen Skelton para fabricar un nuevo automóvil de seis cilindros quienes trabajaron para Chrysler por 2 décadas. En 1924, se vendió 32000 unidades de autos producidos y 3 años después Chrysler reemplaza a la empresa automovilística Maxwell Motors<sup>35</sup>.

En 1928, fabrica nuevas líneas de autos como el DeSoto, Plymouth y adquiere la compañía hermanos Dodge Inc. Durante la gran depresión esta empresa al igual que Ford y GM pasa por una época de crisis económica y

---

<sup>31</sup> Cfr. MCGUIGAN Brendan, WiseGEEK, *What is the History of General Motors*, <http://www.wisegeek.com/what-is-the-history-of-general-motors.htm>, Fecha de Acceso: 19 de marzo del 2011, 07:00

<sup>32</sup> Cfr. HAMER Tony and Michele, Op. Cit

<sup>33</sup> Cfr. MCGUIGAN Brendan,, Op. Cit.

<sup>34</sup> Cfr. HAMER Tony and Michele, Op. Cit.

<sup>35</sup> Cfr. Orbita, *La Historia de Chrysler*, <http://orbita.starmedia.com/fargorn/phistcrhysler.htm>, Fecha de Acceso: 22 de marzo del 2011, 14:00

empieza a fabricar autos económicos, se ofrece automóviles a 7000 concesionarios. Cuatro años después, se crea el primer automóvil llamado Airlow, considerado veloz por el kilometrado obtenido de 156.91. Entre el año 1939 y 1941 las ventas de automóviles Chrysler aumentan por lo tanto escala del puesto 11 al 8 en producción americana y ocupa el 24%<sup>36</sup> del mercado automotriz.

En 1942, la empresa brindó servicios a sus clientes diferentes a los ofrecidos por otras industrias como de tapizado, cambio de motor, adornos de pintura<sup>37</sup> dándole una ventaja competitiva a esta empresa. Al igual que la General Motors, Chrysler fabricó armas antiaéreas, motores de aviones, tanques y camiones de guerra.

En 1953, se creó el auto Saratoga y vendió 37000 unidades<sup>38</sup>, la demanda de los automóviles crecía al punto que Chrysler no podía satisfacerla y fabricó un tipo de autos que afectó a la imagen de esta compañía.

Durante los años 60, la estrategia de marketing de Chrysler se enfocaba en la oferta de autos espaciosos y lujosos dejando a un lado la fabricación de autos compactos que fueron producidos por Dodge y Plymouth quienes resultaron ser sus amenazas competitivas. En 1964, la industria adquirió la fábrica de automóviles de Francia Simca. Diez años después debido a que los países árabes retienen su petróleo, Chrysler sufre consecuencias negativas, la venta de sus autos caen, y la OPEP termina con 5 meses de embargo del petróleo, la venta de vehículos compactos aumenta y la de autos grandes como los fabricados por Chrysler disminuyen<sup>39</sup>. En 1985 se une junto con Mitsubishi y abre una fábrica en Illinois al igual que adquiere la corporación American Motors y su marca Jeep en 1987, veinte años después la compañía Cerberus adquiere una participación mayoritaria del 80.1% de Chrysler y deja 19.9% a la empresa alemana Daimler AG:<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup>Id.

<sup>37</sup>Id.

<sup>38</sup>Cfr. Autopasion, *Chrysler*, <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-CHRYSLER.htm>, Fecha de acceso: 18 de marzo del 2011, 12:00

<sup>39</sup>Id.

<sup>40</sup>Cfr. JB car pages, *Chrysler History*, <http://www.jbcarpages.com/chrysler/history/>, Fecha de acceso: 19 de marzo del 2011, 18:00

### 1.1.3 Historia de la UAW

La unión de trabajadores automovilísticos tiene un peso específico decisivo en el desarrollo y producción de las industrias automotrices no solo en el siglo XXI sino a principios del siglo 19. Su influencia comenzó el año 1920 cuando la producción de la industria automovilística aumentó al doble y se solicitaba tener empleados especializados en la construcción de automóviles a quienes se les aumentó 8% en sus sueldos mientras que los beneficios económicos de la productividad no fueron repartidos y los accionistas monopolizaron estos ingresos<sup>41</sup>

Nueve años después, la falta de solvencia económica fue una causal de la Gran Depresión de 1930 que dejó a 4 millones de americanos desempleados y 1300 bancos quedaron en “banca rota” la crisis continua durante uno y dos años, y fueron 3800 bancos los que quebraron.<sup>42</sup>

La Gran Depresión de 1929 fue una crisis que los Estados Unidos atravesó al igual que la del año 2008 Los dos periodos se caracterizaron por saturación de los mercados, el exceso de producción, la contracción de la demanda y la especulación financiera que hacia que el valor real de las acciones de las empresas industriales en el año 1929 y de las viviendas en el año 2008 sea mayor al precio real. La compra de las acciones seguía creciendo y basándose en la especulación, con el fin de evitar una explosión de la misma, se aumentó el tipo de interés lo que hizo que no se encuentre compradores y que los inversores, quienes se endeudaron en la adquisición de acciones, sean los sufren pérdidas de miles de dólares. Además, compradores de las acciones como de los inmuebles se encontraban endeudados con créditos que no podían pagar por lo que se declararon con falta de liquidez. Estos factores hicieron que en ambos periodos las instituciones financieras se declaren en banca rota y que la economía estadounidense atravesase por problemas económicos desencadenando desempleo y desconfianza mundial<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Cfr. UAW, Op. cit.

<sup>42</sup> Id

<sup>43</sup> Cfr. Planeta Educativo, *La crisis de 1929*, <http://www.portalplanetasedna.com.ar/crisis29.htm>, Fecha de Acceso: 16 de agosto del 2011, 18:00

Grupos conservadores, empresarios y los líderes del gobierno estaban convencidos que la falta de empleo era un problema personal y no del sistema así que los trabajadores fueron categorizados como “vagos” mientras que Henry Ford recalca constantemente que existía trabajo. Esto obligó a que los desempleados formaran grupos de ayuda a desalojados y grupos que distribuyan comida<sup>44</sup>. También organizaron protestas y en 1932 los manifestantes se dirigieron a la planta de Ford para reclamar por puestos de trabajo acción aceptada por los ciudadanos americanos. En 1932 Franklin D Roosevelt sube a la presidencia y hace reformas para emplear a los ciudadanos abriendo bancos y ayudando a agricultores como el “National Industrial Recovery Act”<sup>45</sup> que eliminó las prácticas competitivas en precio, el recorte de sueldo y así dio beneficios a empresas y a colaboradores. Se aprobó el derecho a que existan relaciones directas entre el gobierno y los empleados organizando a los trabajadores en industrias solventes. Los trabajadores de Chrysler fueron los primeros que formaron una asociación de la industria automovilística que tenía acogida y en 1935<sup>46</sup> fue nombrada por la Federación de Trabajadores americanos.

En los años 1936 y 1937, las manifestaciones realizadas en las industrias automovilísticas lograron que la UAW sea agente de negociación, exista un aumento de sueldos y mejorías en las condiciones en el trabajo<sup>47</sup>. Además, se logró firmar el primer contrato entre GM y UAW pero fue Henry Ford quien no reconoció a las asociaciones y tomó acciones para ellos como despidos y maltratos a quienes se creían miembros gestiones que no afectaron a la organización de las asociaciones. Al ver los beneficios dados por GM y Chrysler, los trabajadores de Ford empezaron a inscribirse en masa hasta lograr ser reconocidos tras manifestaciones.

Debido al peso que tenía la UAW en las industrias automovilísticas se dio servicios a los empleados como el de dar programas educativos, promover los derechos de votar, la igualdad de género y pago entre hombres y mujeres. La

---

<sup>44</sup> Id

<sup>45</sup> Id.

<sup>46</sup> Id.

<sup>47</sup> Cfr. Reuters, *TIMELINE: History of the UAW and the U.S. automakers*, <http://uk.reuters.com/article/2009/02/18/us-uaw-timeline-sb-idUKTRE51H7SP20090218>, Fecha de acceso: 24 de marzo del 2011, 18:00

influencia que tenía la UAW hizo que en el año 1950<sup>48</sup> se logre tener un acuerdo para pagar un mensual a jubilados que tenían 30 años de servicio, seguro médico para empleados activos pagado por la compañía y el pago de maternidad.

En 1980, los Estados Unidos atravesaron por una recesión<sup>49</sup>, un tercio de los miembros de la UAW fueron desempleados, esto hizo que la asociación de trabajadores cuyo fin era garantizar el trabajo a sus miembros firmará un convenio de dar un porcentaje de sus ingresos a desempleados.

En julio de 1983 surge una manifestación de empleados que duró 9 años y la que logró conseguir un seguro de salud de por vida para los jubilados. Los beneficios dados a los trabajadores se hacían a través de manifestaciones continuas es así que en 1990<sup>50</sup> esta asociación logra tener una mejoría en los beneficios dados por las industrias automovilísticas especialmente en lo relacionado a beneficios de salud. El poder de la unión de trabajadores llegó al punto que en el siglo XXI<sup>51</sup> tienen asociaciones con organizaciones de trabajadores de otros países.

## 1.2 General Motors, Chrysler y Ford

El sector automotriz de Estados Unidos está conformado por General Motors, Ford y Chrysler conocidos como los tres grandes de Detroit. Las operaciones de estas compañías se han visto reflejadas en el crecimiento, reconocimiento y expansión a nivel nacional e internacional que ha llegado a Europa, Asia, África e incluso formaron fusiones entre países. Los automóviles fabricados se caracterizan por la variedad que ofrecen a los consumidores desde Cruiser, Convertibles, Jeep, Dodge, GEM, Ram, Chevrolet, Pontiac, Cadillac hasta Buick y SUV's<sup>52</sup>. Las compañías brindan beneficios de financiamiento para la adquisición de vehículos y los empleados forman parte del sindicato de trabajadores conocidos como el UAW. Los países considerados como

---

<sup>48</sup> Id.

<sup>49</sup> Cfr. UAW, Op. Cit.

<sup>50</sup> Id.

<sup>51</sup> Id.

<sup>52</sup> Cfr. Chrysler Group, *Our Company Overview*, [www.chryslergroupllc.com/company](http://www.chryslergroupllc.com/company), Fecha de acceso : 27 de marzo del 2011, 12:00

competencia son Japón, China, Alemania con sus marcas Honda, Toyota, BMW, Audi, Volkswagen.

En el año 2008 y 2009, en Estados Unidos se produjeron 8693541 y 5731397 vehículos respectivamente<sup>53</sup>, cantidad que los ubicó en el puesto tercero de fabricantes de automóviles a nivel mundial después de China y Japón. Las ventas de los tres grandes en el año 2009 tuvieron una diferencia del 13% de unidades vendidas con respecto a las ventas de las marcas japonesas en el mercado americano.

En el mismo periodo, las importaciones de vehículos en los Estados Unidos provinieron de Asia representadas por Japón, China y Corea del Sur y de Europa representada por las marcas alemanas. Las exportaciones de vehículos americanos fueron destinados a Canadá, México, Alemania y China siendo éste último el país que registra incremento en la adquisición de vehículos procedentes de Estados Unidos por lo tanto su principal socio comercial<sup>54</sup>.

La balanza comercial estadounidense en el sector automotor ha sido negativa durante el año 2008 y 2009 cuando las importaciones tuvieron una diferencia del 80%<sup>55</sup> aproximadamente con respecto a las exportaciones en ambos años.

### **1.2.1 Características Generales de General Motors, Chrysler y Ford**

#### **Compañía General Motors**

- La operaciones de General Motors se han visto reflejadas en el crecimiento y expansión de la industria enfocándose en cuatro regiones a nivel mundial<sup>56</sup> como GM de Norte América, GM de Europa, GM de América Latina, África y medio este, y General Motors en Asia y el Pacífico.

---

<sup>53</sup> Crf. Oica, Op. Cit

<sup>54</sup> Cfr. Trade Map, *Exports and Imports*, [www.trademap.org](http://www.trademap.org), Fecha de acceso : 24 de marzo del 2011, 12 :00

<sup>55</sup> Id.

<sup>56</sup> Cfr Forbes, *General Motors Company*. <http://finapps.forbes.com/finapps/BuyHoldSellAnalysis.do?tkr=gm>, Fecha de Acceso: 24 de marzo del 2011, 14:00

- Creó automóviles considerados estables como: Chevrolet, Pontiac, Cadillac y Buick<sup>57</sup>.
- General Motors fabrica sus automóviles en 34 países, los vende en 140 países y emplea a 209000 personas cada año a nivel mundial
- Sus competidores a nivel nacional son Chrysler y Ford Motor, y a nivel mundial son las marcas japonesas y chinas como Honda y Toyota.
- Provee beneficios de pensiones, atención médica y seguros de vida a 400000<sup>58</sup> jubilados y a sus familias al igual que brinda beneficios de salud, social, económica a sus trabajadores.
- Accionista de GM Daewoo Auto & Technology Co. De Corea del Sur y trabaja junto con Suzuki Motor Corp y Isuzu Motors del Japón<sup>59</sup>
- Su mercado en el período de investigación es China<sup>60</sup> en donde cuenta con siete asociaciones y sus ventas han aumentado positivamente a un 66.9%<sup>61</sup>
- Se encuentra retrasado en lo respecta a la tendencia de energía alternativa porque no cuenta todavía con ésta línea de automóviles.
- Su estrategia de venta se basa en brindar beneficios a los vehículos antiguos, como dar mejores precios a los vehículos de clientes que traen su automóvil antiguo y adquieren uno nuevo.

---

<sup>57</sup> Cfr. Marketing Teacher, *SWOT Analysis General Motors*, <http://www.marketingteacher.com/swot/general-motors-swot.html>, Fecha de Acceso: 25 de marzo del 2011, 10:00

<sup>58</sup> Cfr. Forbes, Op. Cit.

<sup>59</sup> Cfr. General Motors, Op. Cit.

<sup>60</sup> Cfr. Mundo & Motor, LARRAZÁBAL Néstor, *Los tres Grandes de Detroit*, <http://www.mundomotor.com/mm124/108125116520.htm>, Fecha de Acceso: 26 de marzo del 2011, 10:00

<sup>61</sup> Cfr. Global Asia, *General Motors y Ford aumentan sus ventas en China*, [http://www.globalasia.com/revista/index.php?option=com\\_content&view=article&id=853%3Agm-y-ford-aumentaron-sus-ventas-en-china-en-2009&catid=7%3Anoticias-empresa&Itemid=45&lang=es](http://www.globalasia.com/revista/index.php?option=com_content&view=article&id=853%3Agm-y-ford-aumentaron-sus-ventas-en-china-en-2009&catid=7%3Anoticias-empresa&Itemid=45&lang=es), Fecha de Acceso: 26 de marzo del 2011, 21:00

- General Motors cuenta con financiamiento propio y bancario<sup>62</sup>, da ventajas a clientes en la compra de automóviles como ampliación de créditos y años de gracia.

### **Ford Motor Company**

- Emplea a 163000 personas y opera en 70 plantas a nivel mundial.
- Su mercado es Estados Unidos, América del Sur, Europa y Asia, las marcas que fabrican son Ford, Lincoln, Mercury y Volvo<sup>63</sup>.
- Ford opera en dos sectores: servicio automovilístico y financiero<sup>64</sup>. El sector automovilístico se basa netamente en la venta de unidades de marca Ford y Lincoln. Vende automóviles, camiones y piezas a través de comerciantes en todo el mundo y brinda servicios como renta de autos, mantenimiento, reparación de vehículos.
- El sector financiero tiene una filial llamada Ford Motor credit<sup>65</sup> que ofrece servicios de financiamiento de automóviles a través de concesionarios como contratos de ventas a plazos de autos usados y nuevos, servicios de seguridad y facilidades para financiar la compra, éste servicio opera en 36 países a nivel mundial y en 12500 concesionarios.<sup>66</sup>
- Los empleados son miembros de la UAW y cuentan con los beneficios dados por esta organización.

---

<sup>62</sup> Cfr. MOLINA Rosa, ALIAGA Solange, Hurtado Elias, Op. Cit.

<sup>63</sup> Cfr. Visionale, *Ford Motor Company-SWOT Analysis, Market Research Reports*, <http://www.visionale.net/2010/08/ford-motor-company-swot-analysis-market-research-reports-on-aarkstore-enterprise/>, Fecha de Acceso: 26 de marzo del 2011, 18:00

<sup>64</sup> Cfr. Bloomberg Businessweek, *Ford Motor Co*, <http://investing.businessweek.com/research/stocks/snapshot/snapshot.asp?ticker=F:US>, Fecha de Acceso: 26 de marzo del 2011, 20:00

<sup>65</sup> Id

<sup>66</sup> Cfr. Wikinvest, *Ford Motor Company*, [http://www.wikinvest.com/stock/Ford\\_Motor\\_Company\\_\(F\)](http://www.wikinvest.com/stock/Ford_Motor_Company_(F)), Fecha de Acceso: 27 de marzo del 2011, 8:00

- Ford es dueño de un tercio de Mazda y ha vendido la marca Volvo a la industria automotriz China Geely<sup>67</sup>.

## Chrysler

- Nació en Auburn Hills, Michigan con el nombre de Corporación Chrysler.
- Chrysler y sus filiales fueron compradas por la compañía alemana Daimler-Benz AG, crearon una empresa combinada DaimlerChrysler Ag, la compañía fue llamada Daimler Chrysler Motors Company LLC debido al 19.9% de participación que existía por parte de Daimler y el 80.1%<sup>68</sup> por parte de Chrysler.
- Tiene una asociación con la industria automovilística Fiat que tiene el 20% de participación con opción de aumento al 35% y al 51%<sup>69</sup> y dicha alianza le permite participar en el mercado europeo.
- Chrysler cuenta con 47 millones de dólares<sup>70</sup> asignados para la investigación y el desarrollo de la empresa, hace que sea competitiva a nivel internacional.
- Las marcas de autos fabricadas son Cruiser, Convertibles, Jeep, Dodge, GEM, Mopar SUV, Ram.<sup>71</sup>
- Tiene la UAW o asociación de trabajadores americanos por lo que existen desembolsos de dinero en los beneficios que brinda a los empleados.
- Debido a la alianza con Daimler<sup>72</sup>. Es considerada como una compañía solvente y produce autos reconocidos, lujosos y costosos como Mercedes Benz y Maybanch.

---

<sup>67</sup> Id.

<sup>68</sup> Id

<sup>69</sup> Id

<sup>70</sup> Id

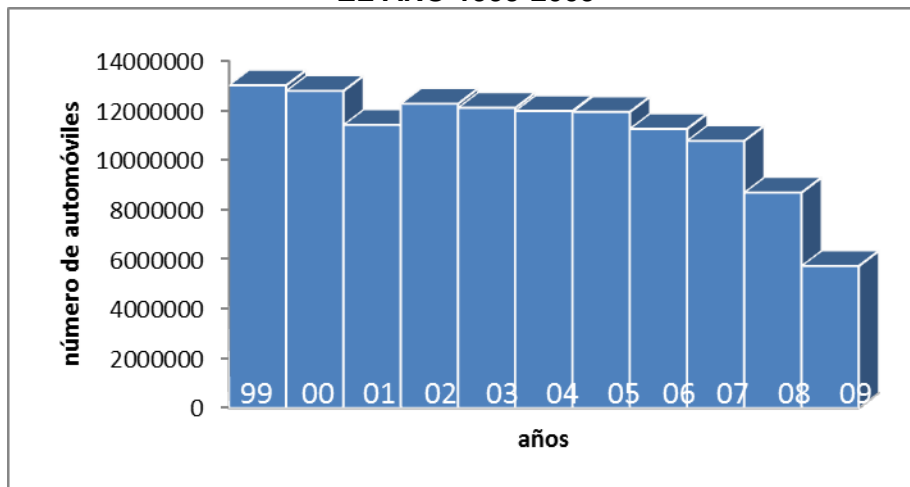
<sup>71</sup> Cfr. Chrysler Group, Op. Cit.

<sup>72</sup> Cfr. Academic Mind, HIGHFILL David, *Automotive Industry Analysis- GM, DaimlerChrysler, Toyota, Ford, Honda*, <http://www.academicmind.com/unpublishedpapers/business/management/2004-11-000aaa-automotive-industry-analysis.html>, Fecha de acceso: 28 de marzo del 2011, 10:00

- Tiene asociación con la industria japonesa Mitsubishi<sup>73</sup>, hecho que ha dado prestigio y reconocimiento de esta empresa en Asia país en donde la industria automotriz americana no tenía peso.

### 1.2.2 Producción y venta de vehículos en Estados Unidos desde 1999 hasta 2009

**GRÁFICO 3  
AUTOMÓVILES FABRICADOS EN ESTADOS UNIDOS DESDE  
EL AÑO 1999-2009**



AÑO	1999	2000	2001	2002	2003	2004
#	13024978	12799857	11424689	12279582	12114971	11989387
	2005	2006	2007	2008	2009	
	11946653	11263986	10780729	8693541	5731397	

Fuente: [www.oica.net](http://www.oica.net)  
Elaborado por: Pamela Guaña E.

Durante el año 1999, la industria automotriz producía 13024978<sup>74</sup> autos incluyendo los vehículos comerciales. En el año 2001, este número bajo 13.8% en la producción americana. Un año después en Estados Unidos aumentó este porcentaje en 7.5%<sup>75</sup>, en el año 2009 cayó 46.7% debido a la subida de los precios de la gasolina que en el año 1999 fue de menos de un dólar y en el año 2008 llegó a 4 dólares<sup>76</sup>. Esto hizo que en el año 2009, China registre un

<sup>73</sup> Id.

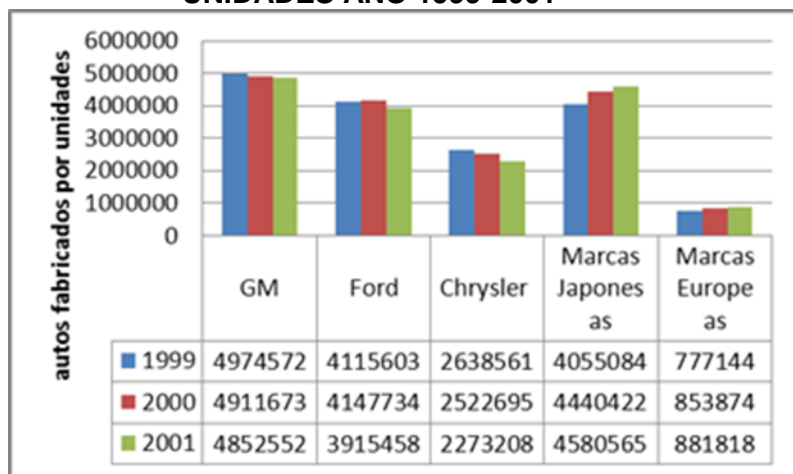
<sup>74</sup> Cfr. OICA, *Production Statistics*, <http://oica.net/category/production-statistics/2001-statistics/>, Fecha de acceso: 29 de marzo del 2011, 9:00

<sup>75</sup> Id.

<sup>76</sup> Cfr. GOLIATH, *A decade of change for the U.S. auto industry: the internet, promotions, and rising gasoline prices*, [http://goliath.ecnext.com/coms2/gi\\_0199-13653374/A-decade-of-change-for.html](http://goliath.ecnext.com/coms2/gi_0199-13653374/A-decade-of-change-for.html), Fecha de acceso: 29 de marzo del 2011, 18:00

aumento de producción del 48.3%<sup>77</sup>, y tenga el 22.3% de la producción total de vehículos, seguido por Japón quien representó el 12.9% y Estados Unidos con el 9.3% de producción de vehículos a nivel mundial en comparación con el año 1999, cuando Estados Unidos llevaba la cabeza en la producción de 23.1% en el mercado mundial, seguido por Japón con 17.6%, Alemania con 10.1% y China con el 3.25%<sup>78</sup>

**GRÁFICO 4**  
**NÚMERO DE VEHÍCULOS VENDIDOS EN ESTADOS UNIDOS POR UNIDADES AÑO 1999-2001**



Fuente: United States International Trade  
Elaborado por: Pamela Guaña E.

La industria automotriz en el año 1999 registró un aumento en las ventas de vehículos americanos fabricados por los tres grandes de Detroit. En Estados Unidos, ésta representó el 69%, mientras que las marcas japonesas fueron el 24% y Europa el 4.6%<sup>79</sup>. Dos años después en el año 2001 la venta de vehículos americanos en Estados Unidos bajó al 64%, mientras que la venta de vehículos japoneses aumentó al 27% y de vehículos europeos aumentó al 5%<sup>80</sup>

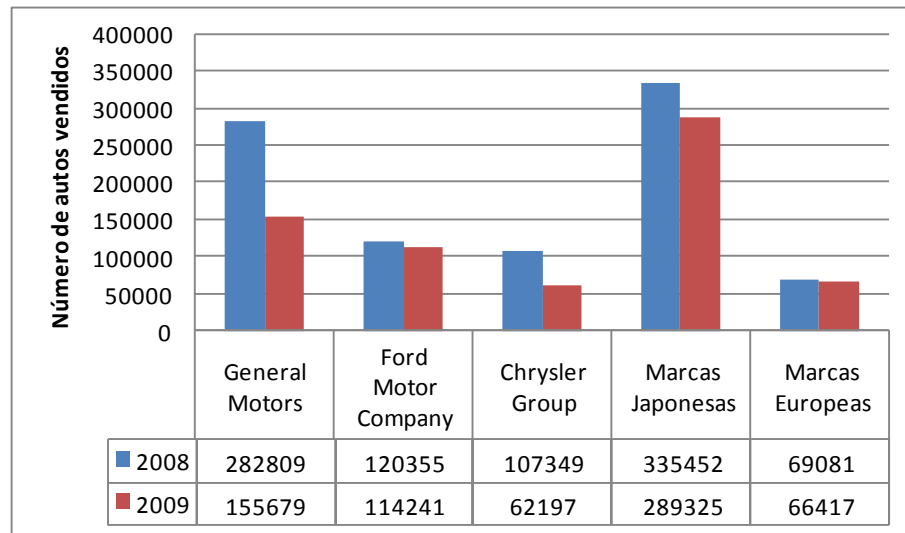
<sup>77</sup> Cfr. OICA, *Production Statistics*, <http://oica.net/category/production-statistics/2009-statistics/>, Fecha de acceso: 29 de marzo del 2011, 21:00

<sup>78</sup> Id.

<sup>79</sup> Cfr. United States International Trade Commission, POLLY Laura, *Industry and Trade Summary*, <http://www.usitc.gov/publications/332/pub3545.pdf>, p.50, Fecha de acceso: 30 de marzo del 2011, 21:00

<sup>80</sup> Id.

**GRÁFICO 5**  
**VEHÍCULOS VENDIDOS EN ESTADOS UNIDOS EN EL MES DE**  
**SEPTIEMBRE DEL AÑO 2008 Y SEPTIEMBRE DEL AÑO 2009 POR UNIDADES**



Fuente: The Detroit Bureau  
 Elaborado por: Pamela Guña

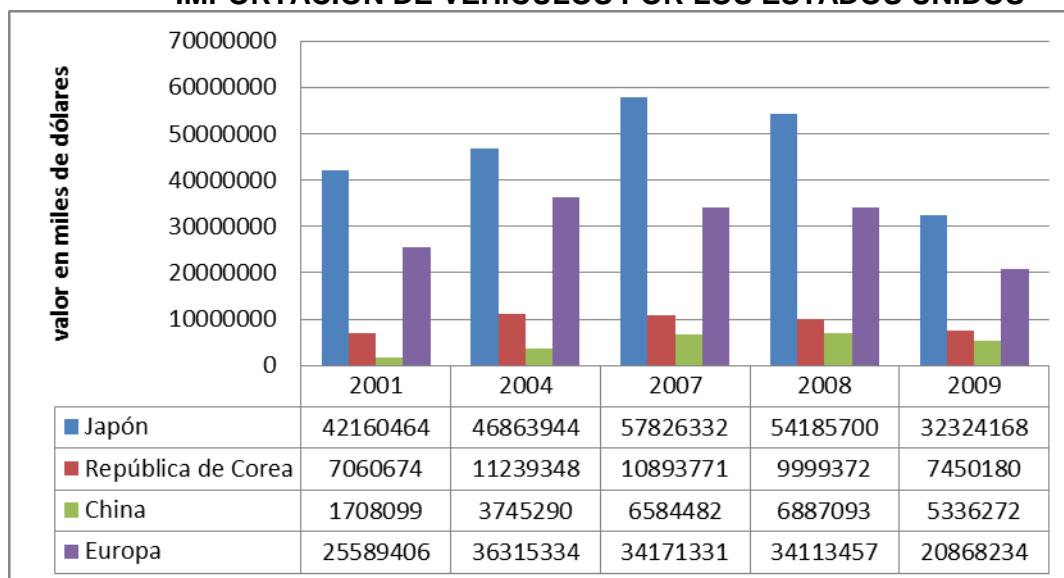
En el año 2008, la venta de los tres grandes de Detroit representaba el 52% del total de autos vendidos y las marcas japonesa como las europeas fueron del 34.7% y 7.2% respectivamente<sup>81</sup>. En el año 2009, la venta de GM, Ford y Chrysler cayó a 44%, mientras que las japonesas seguían creciendo al 39% aproximadamente y las marcas europeas al 9% del total de las ventas en Estados Unidos.<sup>82</sup>

<sup>81</sup> Cfr. The Detroit Bureau, ZEN Kino, *U.S. Light Vehicle Sales Fall in September by 27%*  
<http://www.thedetroitbureau.com/2009/10/u-s-light-vehicle-sales-fall-in-september-by-27/>, Fecha de acceso: 1 de abril del 2011, 08:00

<sup>82</sup> Id.

### 1.2.3 Exportaciones e Importaciones

**GRÁFICO 6**  
**IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR LOS ESTADOS UNIDOS**



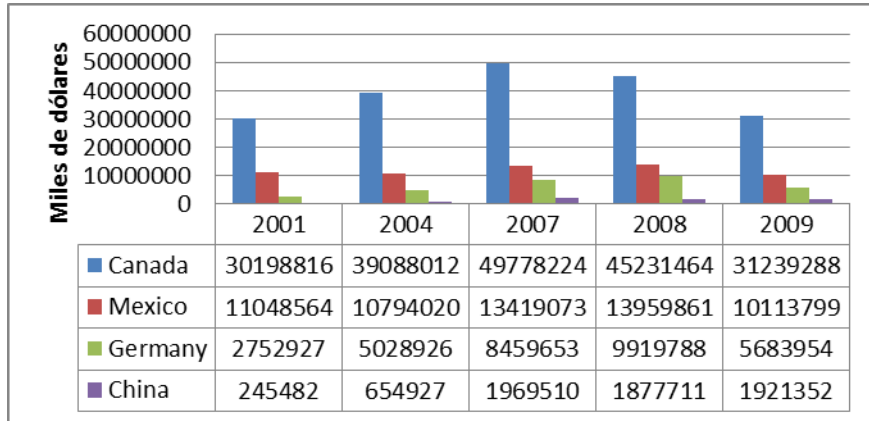
Fuente: TradeMap  
Elaborado por: Pamela Guña E.

Desde el año 2001 hasta el año 2009 Estados Unidos ha importado automóviles desde Japón, Europa, República de Corea y China siendo Japón y Europa los socios comerciales. En el año 2007, las importaciones de Estados Unidos desde Japón creció un 37%, mientras que en el año 2009 las importaciones bajaron un 44% desde el mismo país<sup>83</sup>. Al igual que Japón, las importaciones de Europa también bajaron en el año 2009 en un 44%, a diferencia de lo sucedido con China cuyo mercado ha crecido desde el año 2001 al año 2007 en un 34% aproximadamente y en el año 2009 cayó en un 39% comparado con el año 2007<sup>84</sup>.

<sup>83</sup> | Cfr. TradeMap, *List of supplying markets for a product imported by United States of America*, [http://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx), Fecha de acceso 2 de abril del 2011, 09:00

<sup>84</sup> | Id.

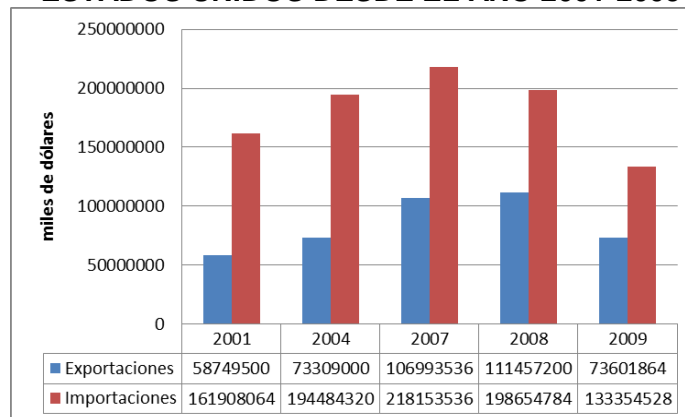
**GRÁFICO 7  
EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS DESDE LOS  
ESTADOS UNIDOS EN EL AÑO 2001-2009**



Fuente: TradeMap  
Elaborado por: Pamela Guaña E.

Las exportaciones de vehículos americanos durante el año 2007 y 2008 crecieron, en Canadá se registró un aumento de importaciones de autos estadounidenses del año 2004 al año 2007 en un 26%, de igual manera en Alemania creció en el mismo año en un 68% y en China en 200%. En el 2009, las exportaciones cayeron en Canadá en un 37%, y en China en un 2.5%.

**GRÁFICO 8  
IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN  
ESTADOS UNIDOS DESDE EL AÑO 2001-2009**



Fuente: Trade Map  
Elaborado por: Pamela Guaña E.

En Estados Unidos las importaciones de vehículos desde el año 2001 hasta el año 2008 han aumentado en un 35% aproximadamente y disminuyó en un 33% el año 2009. Por otra parte las exportaciones del año 2001 al 2007 aumentaron en un 90% aproximadamente pero en el año 2009 disminuyó en un 34%. El mercado automotriz en Estados Unidos en el año 2009 importó 90% más de las exportaciones.

### 1.3 Desarrollo de la Industria Automotriz

Estados Unidos ocupa el tercer lugar de los países extensos y su economía tiene peso a nivel mundial por el PIB<sup>85</sup> que presenta anualmente ubicándolo en el primer lugar en comparación con otros países como Japón y China considerados como segunda y tercera potencia mundial. Durante el año 2005 – 2009 la tasa de inflación no ha superado el 4% y el desempleo alcanzó un máximo del 7.20% <sup>86</sup>durante la crisis económica del año 2008 Las posesiones de los estadounidenses están representadas por la vivienda seguida por los automóviles que contribuyen al ingreso económico americano.

El capital estadounidense se ha basado en el sector de servicios, industrial y agrícola, siendo la industria manufacturera que incluye el sector automotriz aquella que tuvo la segunda participación después del sector inmobiliario que ocupó el primer lugar en el Producto Interno Bruto del año 2008<sup>87</sup>. Los productos de exportación son los de consumo, materias primas y automóviles.

El desarrollo del sector del automóvil estadounidense se ha visto reflejado en las industrias que representan a éste país y en la producción bruta de las mismas, la industria química, automotriz y la de productos electrónicos en el año 2008 produjeron 698.4, 402.8 y 400.5 mil millones de dólares respectivamente y fueron las que representaron al sector manufacturero<sup>88</sup>. Además la industria del

---

<sup>85</sup> Cfr. Asociación Iberoamericana de Cámaras de comercio, Estados Unidos de América,

<http://www.aico.org/aico/Default.aspx?tabid=2390>, Fecha de acceso 2 de abril del 2011, 10:00

<sup>86</sup> Cfr. IndexMundi, *Estados Unidos*, [http://www.indexmundi.com/es/estados\\_unidos/](http://www.indexmundi.com/es/estados_unidos/), Fecha de acceso: 2 de abril del 2011, 7:00

<sup>87</sup> Id.

<sup>88</sup> Cfr. US. Department of Commerce, *Gross Output*, <http://www.commerce.gov/>, Fecha de acceso: 9 de abril del 2011, 7:00

automóvil fue la que mayor número de gente empleó seguido del sector de la construcción y de computadores hecho que comenzó desde el año 2005.

La industria del automóvil se ha ganado reconocimiento a nivel nacional e internacional como efecto de los vehículos fabricados que han sido caracterizados por la calidad, tecnología, y su independencia en el financiamiento para el desarrollo e investigación de la misma. Además, se ha posesionado en el mercado debido a las estrategias implementadas como la formación de alianzas con marcas extranjeras como Suzuki, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, y las fortalezas ganadas como la variedad en autos producidos, la experiencia ganada, y filiales ubicadas en todo el mundo.

### 1.3.1 Perfil de la economía estadounidense

Estados Unidos es el tercer país después de Rusia y Canadá con respecto a extensión, cuenta con una población de 313 millones de habitantes aproximadamente. Los productos de exportación son los bienes de capital, consumo, agrícolas, materias primas y automóviles<sup>89</sup>. Es el tercer productor agrícola después de China y la India<sup>90</sup> y sus industrias fueron la química, computadoras, productos eléctricos y vehículos.

El producto interno bruto en el año 2008 fue de 14.72 billones de dólares y en el año 2009 fue de 14.33 billones de dólares<sup>91</sup>. Esta cantidad es un tercio más elevada que el PIB de la siguiente economía del mundo que es China, El PIB per capita fue de 48300 y 46700 dólares en el año 2008 y 2009 respectivamente. Los sectores que aportaron al PIB fueron el de servicios que incluye los inmobiliarios, profesionales empresariales, seguros y financieros representando el 78.5%, el industrial que representó el 20.6% que incluía el sector manufacturero, construcción y minas, y el agrícola con un 0.9%<sup>92</sup>

---

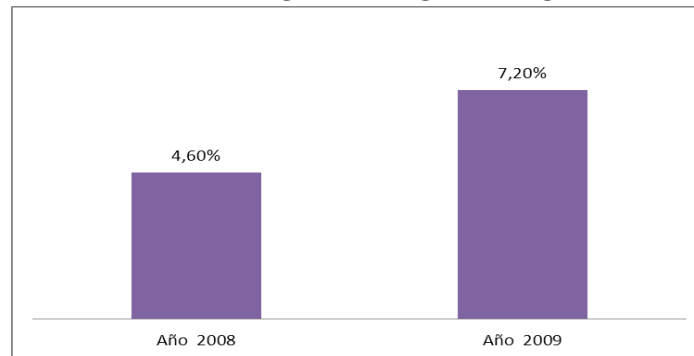
<sup>89</sup> Cfr. Asociación Iberoamericana de Cámaras de comercio, Estados Unidos de América, Op. Cit.

<sup>90</sup> Cfr. Economy Watch, *US Economy*, [http://www.economywatch.com/world\\_economy/usa/](http://www.economywatch.com/world_economy/usa/), Fecha de acceso 2 de abril del 2011, 14:00

<sup>91</sup> Cfr. US Department of State, *Economy in Brief*, [http://photos.state.gov/libraries/krakow/231771/PDFs\\_002/US\\_Econ\\_Brief\\_2011.pdf](http://photos.state.gov/libraries/krakow/231771/PDFs_002/US_Econ_Brief_2011.pdf), Fecha de acceso 3 de abril del 2011, 07:00

<sup>92</sup> Cfr. Economy Watch, Op. Cit.

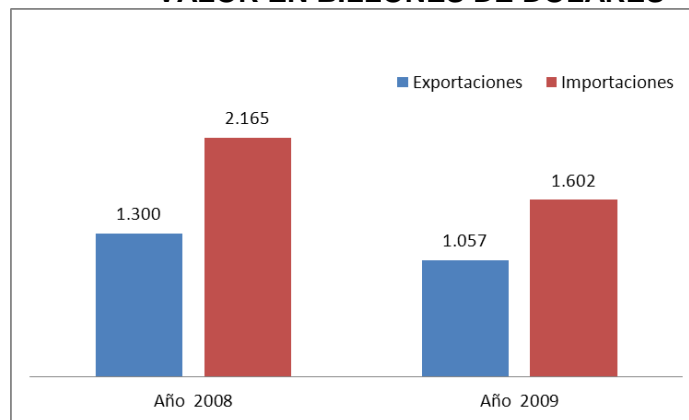
### GRÁFICO 9 TASA DE DESEMPLEO



Fuente: Indexmundi  
Elaborado por: Pamela Guaña E

La tasa de desempleo aumentó en el año 2009 en un 57% y 137 millones<sup>93</sup> de personas fueron empleadas en trabajo a medio tiempo y tiempo completo. La tasa de inflación fue de 2.90% en el 2008 y 3.80% en el 2009<sup>94</sup>, indicando el aumento de precios del 30% de un año al otro. La deuda pública fue del 60.80% en el año 2008 y en el año 2009 y la tasa de crecimiento de la producción industrial fue negativa de 1.70% y 2%<sup>95</sup> en el año 2008 y 2009

### GRÁFICO 10 EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE ESTADOS UNIDOS VALOR EN BILLONES DE DÓLARES



Fuente: Trade Map  
Elaborado por: Pamela Guaña E

<sup>93</sup> Cfr. US Department of State, Op. Cit.

<sup>94</sup> Cfr. Index Mundi, *Estados Unidos*, [http://www.indexmundi.com/es/estados\\_unidos/tasa\\_de\\_inflacion\\_\(precios\\_al\\_consumidor\).html](http://www.indexmundi.com/es/estados_unidos/tasa_de_inflacion_(precios_al_consumidor).html), Fecha de acceso 4 de abril del 2011, 9:00

<sup>95</sup> Id.

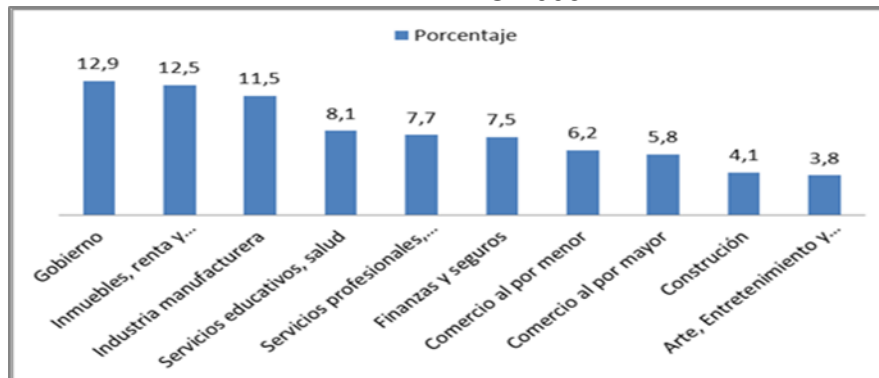
La balanza comercial de los Estados Unidos durante el año 2008 y 2009 no fue positiva porque las importaciones fueron mayores que las exportaciones. En el primero y segundo año las importaciones fueron 66% y 51% más que las exportaciones.

Los productos exportados fueron maquinaria y reactores nucleares, equipos electrónicos y vehículos. Los productos importados fueron combustibles minerales, maquinaria eléctrica y electrónica y maquinarias y reactores nucleares<sup>96</sup>. Los socios comerciales son China, Canadá, México y Japón.

### 1.3.2. Peso económico de la Industria Automotriz

Los automóviles en los Estados Unidos son la segunda posesión de los americanos después de las viviendas, dicha industria ha contribuido históricamente del 3 al 3.5 por ciento del total del PIB y emplea 1.7 millones de personas encargadas en sectores como diseño, ingeniería, manufacturación, ensamblaje<sup>97</sup>. Es el consumidor de otros sectores como la construcción, maquinaria, computación entre otros

**GRÁFICO 11**  
**PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE LAS INDUSTRIAS EN EL PIB**  
**EN EL AÑO 2008**



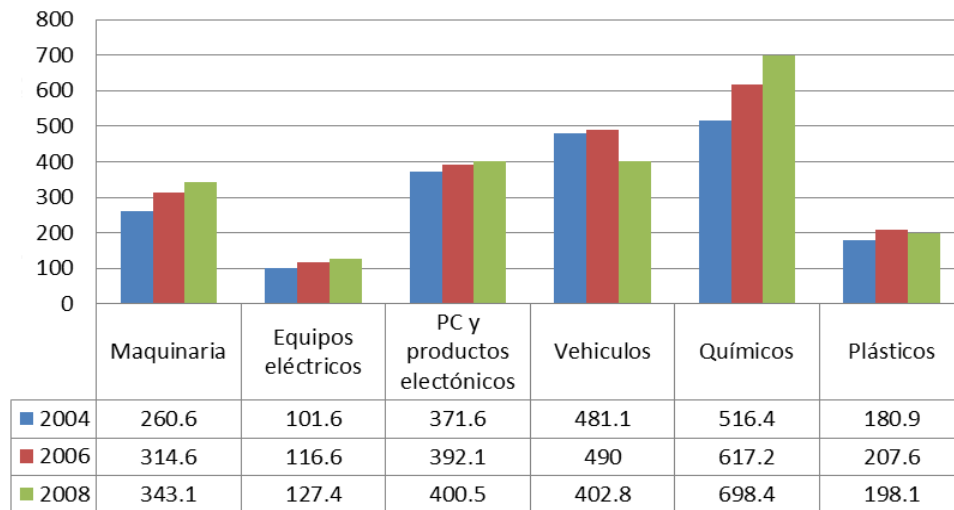
Fuente: Center for automotive research  
Elaborado por: Pamela Guaña

<sup>96</sup> Cfr. International Trade Center, *Exportaciones e Importaciones*, [http://www.trademap.org/Product\\_SelCountry\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx), Fecha de acceso 4 de abril del 2011, 15:00

<sup>97</sup> Cfr. Center for Automotive Research, ARBOR Ann, *Contribution of the automotive industry to the economies of all fifty states and the United States*, <http://www.dailybust.com/The-United-States-automotive-industry-is-a-critical-component-of-...html>, Fecha de acceso: 4 de abril del 2011, 16:00

Dentro de los ingresos del PIB clasificado por sectores se encuentra el gobierno con una aportación del 12.9%, seguido de los inmuebles con un 12.5% y finalmente la industria manufacturera con un 11.5%, se puede decir que la industria automotriz representó el 2.2% del total del PIB americano durante el año 2008.

**GRÁFICO 12**  
**PRODUCCIÓN BRUTA POR INDUSTRIA EN EL AÑO 2004-2008 EN**  
**MILES DE MILLONES DE DÓLARES**



Fuente: US Department of Commerce  
Elaborado por: Pamela Guña E

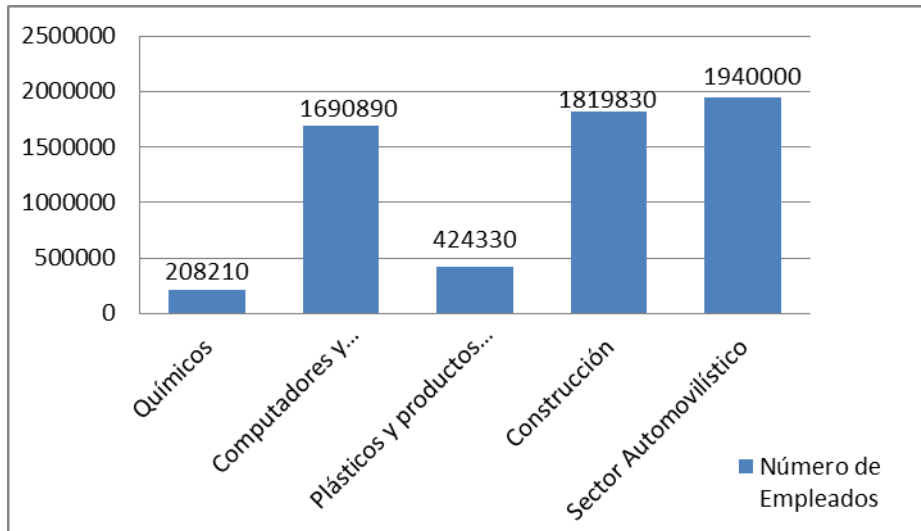
Las industrias en los Estados Unidos están representadas por la química y la automotriz y productos electrónicos. En el año 2004, la producción de vehículos fue de 481.1 mil millones de dólares que representaba el 11.34% del total de las industrias manufactureras. En el año 2008 la producción de vehículos disminuyó en un 17% pero aun así se ubicó nuevamente en segundo lugar y representó el 8% del total de las industrias manufactureras<sup>98</sup>.

Por otra parte, el peso económico que tiene la industria automotriz americana se ve reflejada en el número de empleos que este sector ofrece en todas las áreas de la industria automotriz como en la fabricación de automóviles,

<sup>98</sup> Cfr. Bureau of Economic Analysis, *Gross-Domestic-Product-by-Industry Accounts, 1947-2010*  
[http://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo\\_action.cfm?anon=868276&table\\_id=26758&format\\_type=0](http://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo_action.cfm?anon=868276&table_id=26758&format_type=0), Fecha de acceso : 5 de abril del 2011, 11 :00

fabricación de carrocerías, fabricación de partes de automóviles, venta de automóviles y piezas, distribuidores, y tiendas de accesorios y partes automovilísticas.

**GRÁFICO 13**  
**NÚMERO DE EMPLEADOS CONTRATADOS EN PRINCIPALES**  
**INDUSTRIAS EN MAYO DEL 2005**



Fuente: U.S. Bureau of Labor Statistics  
 Elaborado por: Pamela Guaña E

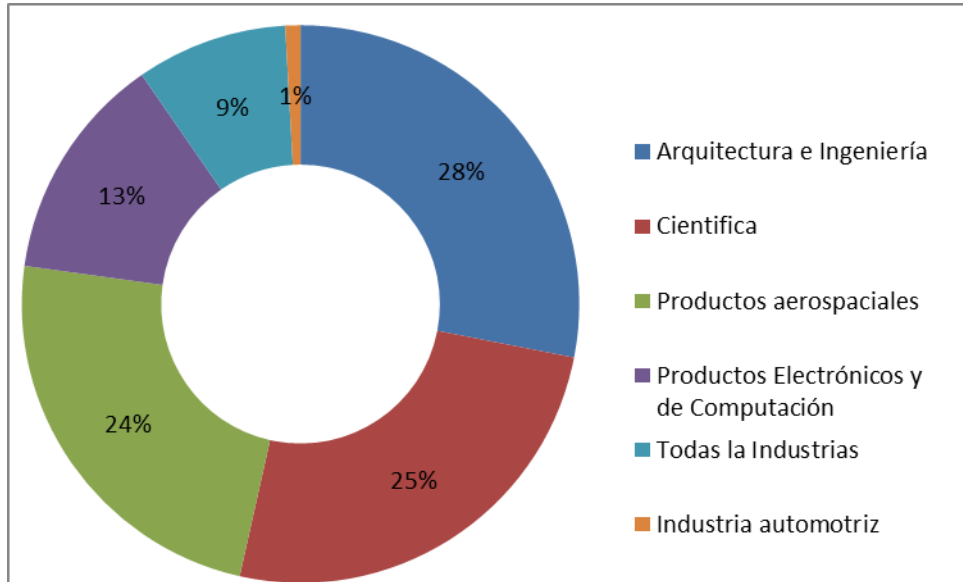
En los Estados Unidos, en mayo del 2005 en el sector automotriz 1940000 personas fueron contratadas un equivale al 7% más que el sector de la construcción y 14.7% más que el sector de computadoras y electrodomésticos, 830% más que el sector químico.

Los trabajadores de la industria automotriz recibieron en el año 2005 salarios del 11% adicionales en comparación con trabajadores de otras industrias, ganaron 20.53 dólares la hora mientras que el sueldo general promedio fue de 18.21<sup>99</sup> dólares la hora, el sector automotriz tiene peso en la economía de los Estados Unidos, paga mejores sueldos y familias viven del desarrollo económico de esta industria.

<sup>99</sup> Cfr. U.S. Bureau of Labor Statistics, *Wages and Employment of Workers in Automobile Manufacturing*, <http://www.bls.gov/oes/2005/may/cars.pdf>, p. 2, Fecha de acceso : 14 de abril del 2011, 09 :00

Otro factor que hace que la industria automotriz tenga peso en la economía de los Estados Unidos es el financiamiento por parte del gobierno para la investigación y el desarrollo de la misma.

**GRÁFICO 14**  
**FINANCIAMIENTO PARA DESARROLLO E INVESTIGACIÓN POR PARTE DEL GOBIERNO ESTADOUNIDENSE A LAS INDUSTRIAS AÑO 2007**



Fuente: Center for Automotive Research  
Elaborado por: Pamela Guaña E

Es la única industria que tiene un financiamiento por parte del gobierno del 1% para desarrollo e investigación, el 99% de los gastos e inversiones en tecnología, ingeniería, diseño, pruebas y ejecución y todo lo relacionado son financiados por sí mismos. Cuenta con el capital suficiente para no ser dependiente y lo vuelve competitivo económicamente.

### 1.3.3 Cuadro de Fortalezas y Debilidades

**TABLA 1  
FORTALEZAS Y DEBILIDADES GENERAL MOTORS**

<b>General Motors</b>	
<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
Primer productor de la industria automovilística del mundo	Paga un sueldo de 29 dólares por hora a trabajadores sin contar con beneficios adicionales.
Los productos y vehículos son fabricados en 31 países y tiene negocios en 120 países, emplea a 209000 personas	La compañía cuenta con UAW quienes se sienten en la potestad de imponer sueldos, horas de trabajo y todo lo relacionado con beneficios a empleados
Enfoque de mercado es China en donde cuenta con asociaciones comerciales y mayor porcentaje de participación	Se encuentra retrasado en lo referente a energía alternativa
Las ventas anuales en el año 2008 fue de 150% con respecto a Ford y Chrysler	Gran dependencia en el mercado estadounidense
Tiene financiamiento propio y bancario	Competencia extranjera
GM lidera la industria de publicidad	
Tiene experiencia en la industria automotriz por casi un siglo	
Tiene amplia variedad de marcas de autos de calidad	
Cuenta con tecnología Satélite OnStar en todos sus autos el cual permite rastrearlos de cualquier robo	
Produce productos de calidad por lo que ha sido calificado como una de las marcas que satisface las necesidades del cliente	
Tiene alianzas con Suzuki y Isuzu	

Fuente: Georgia Institute of Technology, General Motors  
 Elaborado por: Pamela Guña E.  
 Recopilado por: Pamela Guña E.

**TABLA 2  
FORTALEZAS Y DEBILIDADES FORD**

<b>Ford</b>	
<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
Ford tiene variedad en vehículos fabricados que incluye automóviles, camiones y vehículos deportivos	La compañía cuenta con UAW que para la empresa representa un gasto económico por los sueldos y beneficios implantados por el sindicato
Propietario de Hertz Rent-a Car	Poca confianza en los automóviles ya que en el 2001 retiro casi dos millones de vehículos para brindar seguridad a los consumidores
Opera en dos sectores: automovilístico y el financiero	Competencia extranjera principalmente Japonesa y europea
Tiene filiales para el financiamiento en la compra de vehículos	
Líder en innovaciones de tecnología para la fabricación de autos	
Buena relación con la UAW	
Incentivos y beneficios dados a trabajadores los cuales los vuelven más competitivos	
Relación con inversionistas debido a que muestra reportes de las ganancias y pérdidas de la compañía abiertamente	
Tiene participación con Mazda	

Fuente: University of North Carolina, Ford Company  
 Elaborado por: Pamela Guaña E.  
 Recopilado por: Pamela Guaña E.

**TABLA 3  
FORTALEZAS Y DEBILIDADES DAIMLER-CHRYSLER**

<b>DaimlerChrysler</b>	
<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
Es el cuarto productor a nivel mundial	Acceso Limitado y poca representación en los mercados asiáticos
Sus productos son vendidos a 200 países y los vehículos son producidos en 17 países	Alianza inestable con Mitsubishi
Cuenta con 12 diferentes marcas automovilísticas	La compañía cuenta con la UAW que para la empresa representa un gasto económico por los sueldos y beneficios implantados por el sindicato
Tiene una alianza entre empresa estadounidense y alemana	
Es el líder en la tecnología de combustible de hidrogeno	
Representación en el mercado Europeo y Americano	
Tiene participación del 30 % en la industria automotriz japonés Mitsubishi	

Fuente: Georgia Institute of Technology  
 Elaborado por: Pamela Guaña E.  
 Recopilado por: Pamela Guaña E.

## CAPITULO II CAUSAS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ

### 2.1. Crisis económica y la influencia en la industria automotriz

La crisis económica creó falta de liquidez, inseguridad, insolvencia lo que afectó a la industria automotriz como efecto de la baja de interés fijados por la reserva federal y de los créditos hipotecarios otorgados a familias consideradas como insolventes llamados créditos subprime acciones que hicieron que el precio de los bienes inmuebles aumenten y que la burbuja inmobiliaria continúe en crecimiento obligando a la FED a cambiar el tipo de interés en un 425%<sup>100</sup> más lo que generó incremento en el impago de deudas, embargos e insolvencia en la población americana, se vio reflejada en las compras de bienes de primera necesidad y no en la compra de bienes de consumo como los vehículos. Además, la crisis económica hizo que las empresas que otorgaban préstamos anuncien pérdidas económica e incluso banca rota afectando así a inversionistas quienes inyectaban cantidades de dinero en entidades que se declararon en quiebra y no podían invertir en otros sectores industriales.

Además, durante la crisis financiera del año 2008, el rol de las agencias de calificación crediticia en la crisis financiera tuvo efecto en la industria automotriz porque las valoraciones emitidas por Standard & Poor's crearon inseguridad económica y afectaron a la liquidez económica de los inversionistas quienes frenaron la inyección de crédito necesaria para que funcione normalmente la economía acción que afectó a los préstamos destinados para tarjetas de crédito, medio utilizado en el 90%<sup>101</sup> de las compras de vehículos, así como los préstamos brindados a personas solicitantes consideradas solventes económicamente y que deseaban adquirir vehículos.

La crisis petrolera fue otro causal que hizo que el sector automotriz caiga. Esta se originó en el año 2008 junto con la crisis económica en donde la demanda

---

<sup>100</sup> Cfr. EUMED, BARCELATA Hilario, *La Crisis Financiera en Estados Unidos*, <http://www.eumed.net/ce/2010a/hbc.htm>, Fecha de acceso : 5 de abril del 2011, 14 :00

<sup>101</sup> Cfr. RM José, *Crisis automotriz en los Estados Unidos*, <http://www.barandilleros.com/crisis-automotriz-en-los-estados-unidos.html>, Acceso: 13 de abril del 2011, 18:00

del crudo era superior a la oferta y los países productores no lograban satisfacer. Hecho que hizo que el precio del petróleo aumente 6 veces en 6 años<sup>102</sup> y por lo tanto el costo de combustible lo que obligó a los consumidores americanos a adquirir menos vehículos nuevos o que los vehículos adquiridos sean los que gastan menos cantidad de gasolina por lo que los autos asiáticos cumplían con estas expectativas.

### **2.1.1 La inestabilidad creada durante la crisis crediticia afectó a la industria automotriz**

La crisis automotriz de los Estados Unidos fue la consecuencia de la crisis económica que atravesaba este país debido a la inestabilidad, insolvencia, y desconfianza que ésta generó. Comenzó con los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001. Esto impuso un ambiente de inestabilidad obligando a la reserva federal a que baje los tipos de interés de 6 a 1.75% con el fin de evitar una recesión económica<sup>103</sup>. Esta baja hizo que la actividad económica crezca y que los bancos concedieran créditos hipotecarios incluso a familias que tenían bajos ingresos o eran consideradas insolventes y riesgosos llamados créditos Subprime que fueron destinados para comprar casas. El precio de los créditos hizo que se aumente la demanda de bienes inmobiliarios así como el costo porque el dinero otorgado se lo podía recuperar con el precio de los bienes que incrementaban. Por otra parte, la burbuja inmobiliaria seguía creciendo y la FED con el fin de evitar una explosión de la misma subió el tipo de interés al 5.25%, un aumento del 425% de lo planteado anteriormente acción que generó incremento en el impago de deudas que en el 2007 alcanzó a 180000 personas y embargos como efecto del precio mensual que se debía pagar por créditos hipotecarios que paso de 400 dólares a 1500 dólares y del total de la población americana, un 2.2%<sup>104</sup> estuvieron endeudadas. Los créditos subprime otorgados fueron otro causal de la crisis, los actores que debían pagar las hipotecas tenían un bajo historial crediticio y escasa

---

<sup>102</sup> Cfr. Iar Noticias, *Aumento del petróleo: Protestas y estallidos sociales se multiplican en el mundo*, [http://www.iarnoticias.com/2008/secciones/europa/0020\\_protestas\\_suba\\_petroleo\\_28may08.html](http://www.iarnoticias.com/2008/secciones/europa/0020_protestas_suba_petroleo_28may08.html), Fecha de acceso: 16 de abril del 2011, 08:00

<sup>103</sup> Cfr. La Finanza, *El Origen de la crisis económica*, <http://lafinanza.es/el-origen-de-la-crisis-economica/>, Fecha de acceso : 3 de abril del 2011, 11 :00

<sup>104</sup> Id.

confiabilidad de pago que como consecuencia hubo una caída del precio de las casas en un 25%<sup>105</sup>.

Estos factores fueron los causantes de la insolvencia y de que los activos de bancos y fondos de inversión se encuentren en riesgo por las hipotecas otorgadas. En el 2007, las empresas que otorgaban préstamos estuvieron en quiebra incluso Ameriquest, empresa de préstamos subprime cerró definitivamente y esto significó un despido de 3200 empleados. También Citigroup banco de Estados Unidos anuncio pérdidas de 9800 millones de dólares y cuentas incobrables de 18000 millones de dólares<sup>106</sup>.

Como consecuencia inversionistas se vieron afectados con la insolvencia económica porque sus acciones fueron dadas a instituciones que se declararon en quiebra, dinero que no pudo ser recuperado. Por ejemplo, el banco de inversiones Merrill Lynch empresa de corredores bursátiles mostró deudas incobrables que representaba 7000 millones de dólares y pérdidas de 5000 millones de dólares. Wachovia, institución financiera de Estados Unidos, también mostro pérdidas de 1100 millones de dólares. Estos déficits económicos causaron inseguridad, desconfianza y falta de solvencia a inversionistas antiguos y nuevos quienes estaban interesados en sectores del mercado. Aquellos que se enfocaron en invertir su dinero en el sector automotriz al ver la inestabilidad y el constante cambio en las tasas de intereses dados por la Reserva Federal, que variaba en un periodo de 6 años, y la banca rota de las instituciones consideradas como estables, fue un detonante para que inviertan en países en desarrollo donde la industria del automóvil era sólida a futuro como por ejemplo China<sup>107</sup>.

La falta de liquidez, el endeudamiento de los consumidores americanos y la pérdida de empleos que alcanzó a 153000 personas durante el año 2007<sup>108</sup> fueron factores que repercutieron en los productos adquiridos por los americanos, la insolvencia fue un factor para que los consumidores inviertan en bienes de

---

<sup>105</sup> Cfr. EUMED, Op.Cit

<sup>106</sup> Id.

<sup>107</sup> Cfr. Diario Diario CRI, *Industria Automotriz China en carril express*, <http://espanol.cri.cn/1161/2009/08/21/1s182860.htm>,

Fecha de Acceso: 4 de abril del 2011, 15:00

<sup>108</sup> Id.

primera necesidad y no en la compra de bienes de consumo como los automóviles.

### **2.1.2 El rol de las agencias de calificación crediticia en la crisis financiera y el efecto en la industria automotriz**

Las agencias de calificación crediticia miden la solvencia y la capacidad que tienen las organizaciones, instituciones y gobiernos para cumplir con obligaciones financieras<sup>109</sup>. La agencia de calificación americana de Estados Unidos Standard & Poor's, en el año 2008 publicó 1000000 de calificaciones, cubrió 30 mercados y 70 % del total de calificaciones<sup>110</sup>. Fue considerada confiable, concentraban el 95%<sup>111</sup> de éste negocio pero este hecho no aseguraba la eficiencia en los resultados dados debido a que las calificaciones y evaluaciones se los realizaba de manera independiente y no existía entidad alguna que los supervise.

Las valoraciones emitidas por Standard & Poor's fueron el detonante de la inseguridad económica que se dio en Estados Unidos porque las calificaciones dadas representaron pérdidas de 250000 millones de dólares<sup>112</sup>. Daban una máxima calificación de solvencia a instituciones que poco después quebraron como el Lehman Brothers y Wall Street<sup>113</sup>. Estas valoraciones hizo que los inversionistas sean afectados, en el caso del mercado inmobiliario Standard & Poor's dio una calificación positiva y aseguró que dicho sector iba a crecer razón por los inversionistas hicieron préstamos para créditos subprime, el 1% de las inversiones eran financiados con dinero propio y el 99% con dinero prestado. Esto afectó a que la economía disminuya debido a que el precio de los inmuebles cayó y al hecho de que los créditos otorgados fueron financiados con dinero prestado, perdieron dinero e incluso quedaron endeudados<sup>114</sup>.

---

<sup>109</sup> Cfr. STANDARD & POOR'S, *Calificaciones Crediticias - definiciones y preguntas frecuentes*, <http://www.standardandpoors.com/ratings/definitions-and-faqs/es/la>, Fecha de Acceso: 7 de abril del 2011, 13:00

<sup>110</sup> Id.

<sup>111</sup> Id.

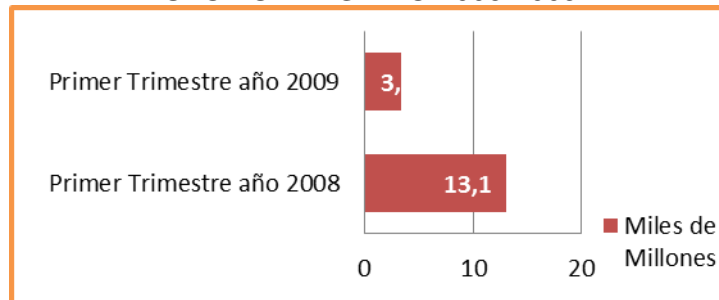
<sup>112</sup> Cfr. Riesgos y Morosidad, *La crisis subprime y las agencias de rating*, <http://www.riesgomorosidad.com/las-subprime-la-tesis-y-los-pecados-de-las-agencias-de-rating/>, Fecha de acceso: 8 abril del 2011, 9:00

<sup>113</sup> Cfr. CNN Expansión, GONZÁLEZ Luis Miguel, *Las calificadoras un trio que desafina*, <http://www.cnnexpansion.com/expansion/2010/06/01/agencias-calificadoras-desafinan>, Fecha de acceso: 10 abril del 2011, 15:00

<sup>114</sup> Cfr. ECONLINK, *Crisis Financiera internacional*, <http://www.econlink.com.ar/crisis-financiera-internacional>, Acceso: 12 de abril del 2011, 11:00

Los inversores extranjeros fueron golpeados por la crisis financiera afectando al sector automotriz debido a que inversionistas extranjeros que se enfocaron en este mercado no contaban con la liquidez necesaria para participar en la industria. Además, estos provocaron que “nuevos inversores sean conservadores y frenen la inyección de crédito necesaria para que funcione normalmente una economía”<sup>115</sup> acción que ha afectado a los prestamistas calificados como solventes y a los préstamos que son destinados para tarjetas de crédito. Los consumidores que buscaban un automóvil no tenían maneras de financiación y los préstamos brindados descendieron y fueron menos fáciles de adquirir. En el año 2008, el 90%<sup>116</sup> de la compra de vehículos se lo realizaban a través de créditos, porcentaje que disminuyó en el año 2009.

**GRÁFICO 15**  
**PRESTAMOS OTORGADOS PARA LA ADQUISICIÓN DE**  
**AUTOMÓVILES AÑO 2008-2009**



Fuente: Organization Rebuild  
Elaborado por: Pamela Guaña E.

Por esta razón, en el año 2009, según la compañía que presta servicios financieros GMAC los préstamos otorgados para la adquisición de un vehículo fueron 400% menos que los préstamos dados en el año 2008 como efecto de la falta de liquidez por parte de las entidades financieras y los requisitos solicitados por estas compañías que en comparación del año 2008, solicitaban que el prestamista tenga al menos el 20%<sup>117</sup> en efectivo del costo del vehículo

<sup>115</sup> Id.

<sup>116</sup> Cfr. RM José, Op. Cit

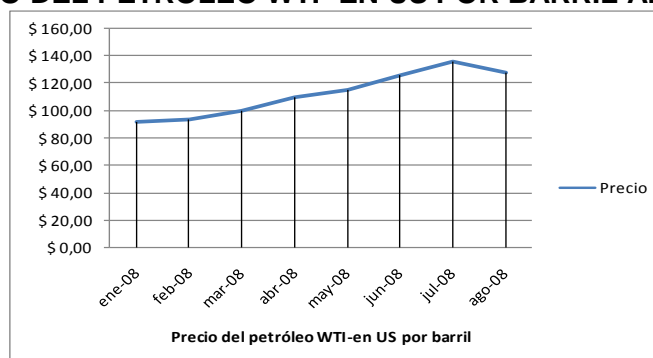
<sup>117</sup> Cfr. ENZINE, JANE Anthony, *Today's Economy is Making it Hard to Get a Loan - Even If You Have Good Credit*, <http://EzineArticles.com/1864790>, Fecha de Acceso: 14 de abril del 2011, 10:00

### 2.1.3 Crisis Petrolera y el efecto en la crisis automotriz

En el año 2007, Estados Unidos atravesó por sucesos como el debilitamiento del dólar generado por el déficit de cuenta corriente que superó al 6% del PIB<sup>118</sup> americano causando desaceleración en la economía de este país y que según miembros de la OMC una caída del dólar de 1% representaba un alza de cuatro dólares por barril de crudo<sup>119</sup>. En el año 2008, los movimientos especulativos influían en las decisiones de inversionistas quienes se enfocaban en invertir en materias primas especialmente en el crudo dando origen a una burbuja en este sector. En el mismo año, se incrementa la demanda de petróleo por parte de países emergentes fecha en que China se convierte consumidor junto con Estados Unidos, la demanda superó los 87 millones de barriles por día<sup>120</sup>, valor que no lograba ser cubierta por los países productores

Estos elementos y el efecto cadena hicieron que el precio del petróleo aumente 6 veces en 6 años, de 20 dólares el barril del crudo a principios del año 2002 a 135 dólares el barril hasta mayo del 2008<sup>121</sup>

**GRÁFICO 16**  
**PRECIO DEL PETRÓLEO WTI- EN US POR BARRIL AÑO 2008**



Fuente: [www.economia.iprofesional.com](http://www.economia.iprofesional.com)  
Elaborado por: Rubén Ramallo  
Recopilado por: Pamela Guaña E.

<sup>118</sup>Cfr. Espectador, LEMA Alfonso, *Razones del debilitamiento del dólar*,

[http://www.espectador.com/1v4\\_contenido.php?id=109141&sts=1](http://www.espectador.com/1v4_contenido.php?id=109141&sts=1), Fecha de Acceso: 14 de abril del 2011, 13:00

<sup>119</sup> Cfr. EL Economista, SOLBES Pedro, *Solbes cree que las subidas del petróleo no serán efímeras porque responden a factores estructurales*,

<http://www.eleconomista.es/economia/noticias/592586/06/08/Solbes-cree-que-las-subidas-del-petroleo-no-seran-efimeras-porque-responden-a-factores-estructurales.html>, Fecha de Acceso: 16 de abril del 2011, 08:00

<sup>120</sup> Cfr. La Nación, MONTAMAT Daniel, *La crisis del petróleo*, <http://www.lanacion.com.ar/1357440-la-crisis-del-petroleo>, Fecha de Acceso: 16 de abril del 2011, 10:00

<sup>121</sup> Cfr. Iar Noticias, Op. Cit

En este mismo año la industria automotriz fue afectada por el precio del petróleo como efecto se dio un aumento en el costo de gasolina a \$ 4 dólares y según el estudio de Polk (empresa que se dedica al estudio de mercado), los compradores de vehículos en Estados Unidos retuvieron 56. 3 meses los autos usados en lugar de comprar uno nuevo en comparación de hace seis años que los retenían 49 meses. Un 70 % de los consumidores prefirieron comprar un auto usado en lugar de endeudarse con la compra de uno.<sup>122</sup>

Además, el precio de la gasolina motivó a los consumidores americanos a adquirir vehículos compactos y ahorradores de combustibles como las marcas japonesas que en junio del año 2009 vendieron 20954 unidades de automóviles Honda en comparación con 12573 unidades de marca Ford, un 65% más. Por este mismo motivo se adquirió menos SUV's considerados como consumidores de combustible, se vendieron 13720 unidades<sup>123</sup> Honda, un 50% menos que los autos compactos adquiridos.

## 2.2 Manejo de la Industria Automotriz

La industria automotriz americana atravesó por la crisis como efecto del manejo que ha tenido con la unión de trabajadores automovilísticos conocido como UAW, los empleados retirados y el estilo de autos fabricados.

La UAW tuvo influencia en el desarrollo económico del sector por el desembolso de dinero que los trabajadores activos y pasivos representan a los tres grandes. La UAW cuenta con empleados pasivos y activos y tiene un total de 600000 miembros. El poder de la UAW se ha visto reflejado en el continuo aumento de sueldos de sus trabajadores y en los beneficios exigidos y otorgados como los seguros de salud que equivale a 1220 dólares<sup>124</sup> adicionales por cada vehículo fabricado para la industria americana y que en comparación con empleados extranjeros, la industria americana desembolsa 22 dólares más por

---

<sup>122</sup> Cfr. *La crisis obliga a los estadounidenses a mantener sus autos durante más tiempo*,

<http://www.doctorshoper.com/contenido.html?drnid=8627>, Fecha de acceso: 17 de abril del 2011, 08:00.

<sup>123</sup> Cfr. AOL Automóviles, ULLOA Fernando, *Estados Unidos: Mira cuales fueron los carros más vendidos en junio del 2009*, <http://autos.aollatino.com/2009/07/27/estados-unidos-mira-cuales-fueron-los-carros-mas-vendidos-en-junio/>, Fecha de acceso: 18 de abril del 2011, 11:00

<sup>124</sup> Cfr. New York Times, David Leonhardt, *\$73 an hour: Adding it Up*,

<http://www.nytimes.com/2008/12/10/business/economy/10leonhardt.html>, Fecha de acceso: 18 de abril del 2011, 10:00

hora y por miembro que cualquier industria automotriz extranjera establecida en Estados Unidos. Además, el sueldo de los trabajadores de la industria automotriz son 13%<sup>125</sup> más que el sueldo promedio percibido por un trabajador de otras industrias americanas.

El costo de los empleados retirados americanos en la industria automotriz significó desembolsos de miles de millones de dólares mensuales a las compañías norteamericanas en donde los miembros pasivos son 70% y los miembros activos son 30%. El gasto de remuneración a empleados jubilados son considerados como gastos fijos y cuesta 16 dólares<sup>126</sup> más por hora y por empleado a la industria estadounidense mientras que 3 dólares adicionales le cuesta a la industria extranjera valor reflejado en el precio de los automóviles.

Por otra parte, el estilo en autos fabricados en los Estados Unidos ha sido otra causa de la crisis automotriz ya que enfocándose en satisfacer las gustos del consumidor la producción se basó en crear autos espaciosos, lujosos y consumidores de combustible llamados los SUV's dejando a un lado los autos compactos y la calidad de los sedanes debilidad aprovechada por las marcas extranjeras.

### **2.2.1 UAW**

La United Auto Workers (UAW) influye en el desarrollo de la industria automotriz en Estados Unidos desde el año 1935 y ésta representa a todos los trabajadores de General Motors, Ford y Daimler Chrysler. Solo en Estados Unidos en el año 2007, 180681 personas son miembros activos y pertenecen al sindicato entre los que se incluye ingenieros, diseñadores, ensambladores. La UAW cuenta con 419621 miembros retirados que representan el 230% aproximadamente más que los miembros activos, y 120723 personas son las que miembros que pertenecen a la UAW y dependen de la economía de la industria automotriz americana, debido al poder que tiene la UAW en el sector se ha registrado durante el periodo 2003-2006 un aumento del sueldo a sus trabajadores en un

---

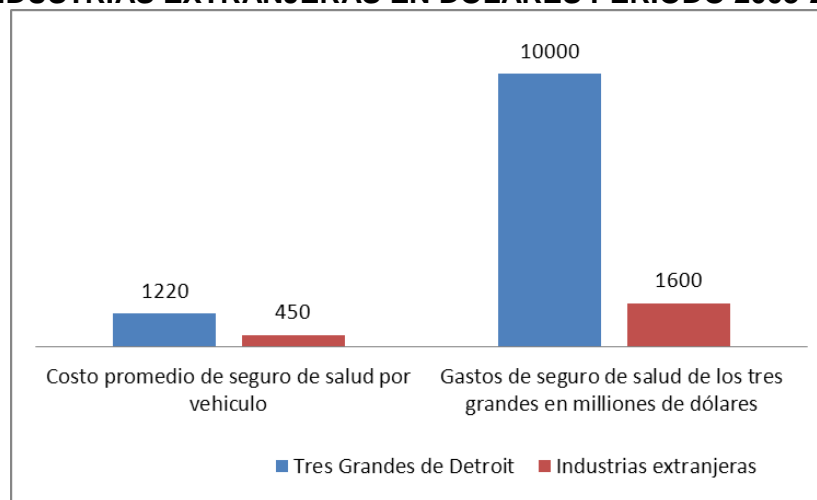
<sup>125</sup> Id.

<sup>126</sup> Id.

9%<sup>127</sup>. La influencia de la UAW cuenta con 11 directores regionales que se encuentran distribuidos en todos los estados del país y se encargan de presionar a la industria en todo lo referente a beneficios de los empleados.

Con la intervención de la UAW, las industrias automovilísticas norteamericanas han tenido desembolsos de dinero con respecto a los beneficios de salud dados a los empleados.

**GRÁFICO 17**  
**COMPARACIÓN DE COSTOS DE LOS TRES GRANDES CON**  
**INDUSTRIAS EXTRANJERAS EN DÓLARES PERIODO 2003-2004**



Fuente: New York Times.  
Elaborado por: Pamela Guaña

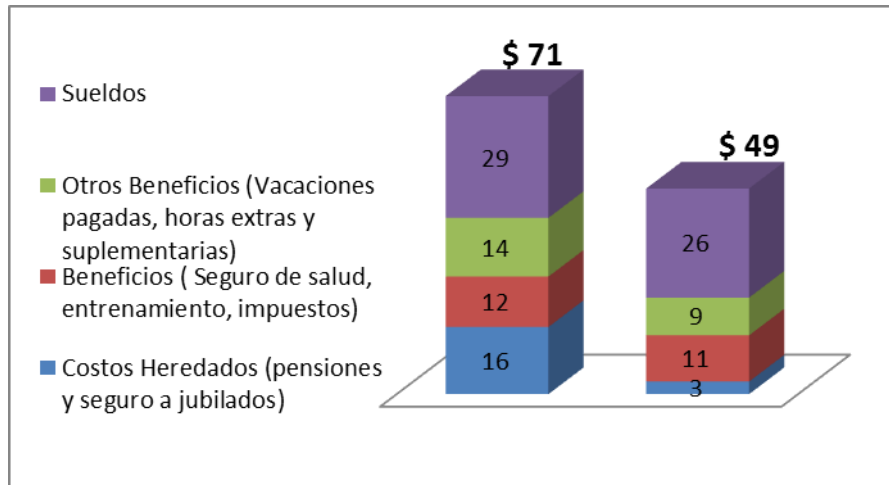
En el año 2003 el costo promedio de seguro de salud de los empleados fue de 1220 dólares por vehículo, valor adicional para cada auto fabricado que en comparación con industrias extranjeras es el 170% mas lo cual hace que los autos americanos tenga un costo elevado. Los seguros de salud de los empleados representan a los tres grandes un desembolso de 10000 millones de dólares, 8400 millones de dólares más que la industria extranjera.

Es un sector que emplea a 721025 personas, y a diferencia de otras industrias, los sueldos pagados a los empleados con la intervención de la UAW

<sup>127</sup> Cfr. United Auto Workers, *Wages and Labor costs*, <http://www.uaw.org/node/287>, Fecha de acceso: 18 de abril del 2011, 14:00

van aumentando cada año y son casi el doble<sup>128</sup> comparados con los sueldos pagados a productores de la misma industria pero de diferente país especialmente los productores japoneses.

**GRÁFICO 18  
COSTO PROMEDIO POR HORA DE TRABAJADORES DEL  
SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL AÑO 2007**



Fuente: New York Times  
Elaborado por: David Leonhardt  
Recopilado por: Pamela Guaña E.

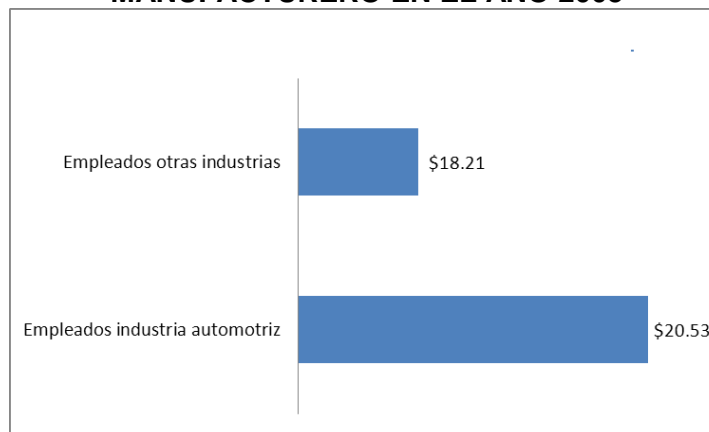
Este cuadro refleja que por cada hora de trabajo de cada empleado sindicalizado la industria americana gasta 71 dólares, 22 dólares adicionales que la industria japonesa. El sueldo que percibe por hora cada trabajador de la industria automotriz americana como Ford, Daimler Chrysler o General Motors es 12% más que los recibidos por un trabajador de la industria japonesa cantidad poco significativa en comparación de la competencia extranjera. Si a esta cantidad se aumenta los beneficios que la industria americana brindó a los trabajadores miembros de la UAW en el año 2007 incluyendo seguros médicos, entrenamiento, vacaciones pagadas, horas extras así como suplementarias, el sueldo por hora que recibirá este trabajador aumenta un 45% que el recibido por un trabajador japonés. Los beneficios dados a los empleados miembros de la UAW le cuesta 9 dólares adicionales por hora y por cada empleado a los tres grandes de Detroit que lo pagado por las industrias asiáticas, estos beneficios son un gasto para este

<sup>128</sup> Cfr. Ford, *Economic Impacts on the Auto Industry*, <http://corporate.ford.com/microsites/sustainability-report-2008-09/economy-case-economic>, Fecha de Acceso : 19 de abril del 2011, 13 :00

sector y son determinados por los miembros de la UAW y lo vuelve menos competitivo en precios con el mercado extranjero haciendo que exista despido de empleados y el cierre de algunas fábricas.

En Estados Unidos, la industria automotriz pagó en el área salud de los empleados, 10 mil millones de dólares en el año 2002. Este número representaba un costo adicional a cada automóvil fabricado de 1500 dólares<sup>129</sup>. En el año 2007, el costo de los beneficios pagados a los miembros activos y pasivos de la empresa represento 1800 dólares<sup>130</sup> por automóvil. Los beneficios dados a los empleados miembros de la UAW han representado una de las causa puesto que se debe incluir en el precio de cada auto fabricado que en comparación con las industrias extranjeras lo hace costoso y menos atractivo para el consumidor. Los costos de los beneficios de atención médica por parte de los tres grandes representó una parte en la pérdida de 15 millones de dólares reportada por estas industrias mientras que Toyota tuvo ganancias de 14 millones de dólares<sup>131</sup>

**GRÁFICO 19**  
**SUELDO PROMEDIO POR HORA DE EMPLEADOS DEL SECTOR**  
**MANUFACTURERO EN EL AÑO 2005**



Fuente: U.S Bureau of Labor Statistics  
Elaborado por: David Leonhardt  
Recopilado por: Pamela Guña E.

<sup>129</sup> Cfr. Union Facts, *United Auto Workers*, <http://www.unionfacts.com/unions/unionProfile.cfm?id=149>, Fecha de Acceso : 19 de abril del 2011, 15 :00

<sup>130</sup> Cfr. GOLD Jenny, *Cutting Worker Costs Key To Automakers' Survival*, <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=98643230>, Fecha de Acceso : 20 de abril del 2011, 7 :00

<sup>131</sup> Cfr. Union Facts, Op. Cit.

En el año 2005 los trabajadores del sector automotriz en Estados Unidos recibieron un promedio de 20.53 dólares la hora mientras que los empleados de otras industrias manufactureras recibieron un sueldo promedio de 18.21 la hora, un 11% menos que los anteriores, representando gasto al sector automotriz que a los otros sectores.

Por otra parte, el peso que ha tenido la UAW en la industria ha presionado a que brinden otros beneficios sociales como programas de educación, de salud, librería e incluso beneficios económicos para los miembros que se encuentran en huelga, cargas familiares. Además, tienen un lazo directo con el gobierno en todo lo relacionado a políticas tomadas con respecto a los trabajadores del sector automotriz

### **2.2.2 Empleados Retirados**

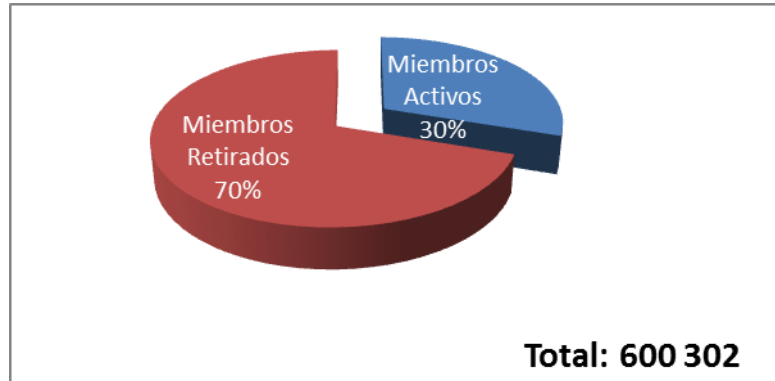
Uno de los beneficios de los empleados miembros de la UAW fue el de dar remuneración a sus empleados ya sean miembros activos como pasivos. Durante el año 2007, el total de empleados de Chrysler, Ford y General Motors fue de 600302 empleados, sin contar con las cargas familiares a quienes también indemniza y da beneficios económicos.

Las industrias automotrices como General Motors tienen como política considerar a los empleados jubilados luego de los 65 años de vida, y 35 años de trabajo en la empresa en un horario permanente de trabajo para poder recibir seguro de vida<sup>132</sup>, las industrias automotrices se vieron afectadas por el costo que conlleva el tener empleados jubilados en la empresa.

---

<sup>132</sup> Cfr. Recursos Humanos, *General Motors reducirá prestaciones sanitarias a empleados para bajar costos*, <http://www.losrecursoshumanos.com/contenidos/3744-general-motors-reducira-prestaciones-sanitarias-a-empleados-para-bajar-costes.html>, Fecha de acceso: 22 de abril del 2010, 09:00

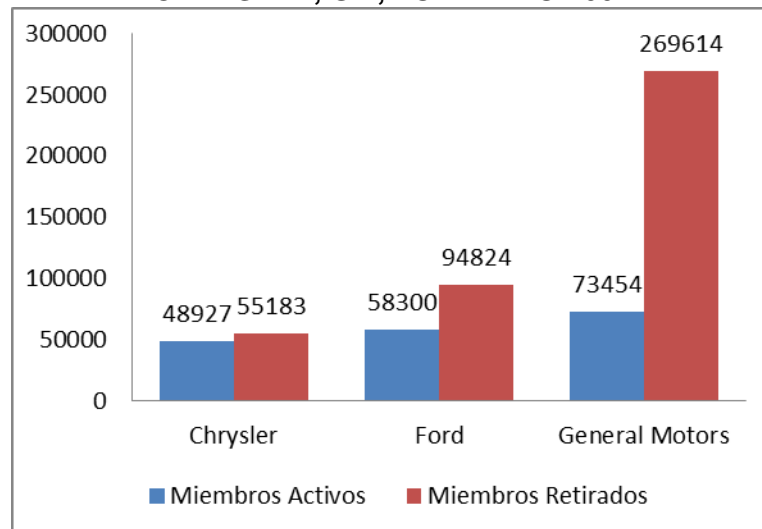
**GRÁFICO 20**  
**PORCENTAJE DE EMPLEADOS ACTIVOS Y RETIRADOS**  
**DE LOS TRES GRANDES DE DETROIT AÑO 2007**



Fuente: United Auto Workers.  
 Elaborado por: Pamela Guaña

Del total de los trabajadores de la industria, el 30% son miembros activos y un 70% son miembros retirados quienes reciben beneficios económicos como pensiones y seguros médicos. Se puede considerar al pago de miembros activos como una inversión porque estos aportan con el trabajo realizado en la construcción de automóviles mientras que el pago de beneficios para los trabajadores retirados es considerado un gasto, no existe una relación en dar y recibir.

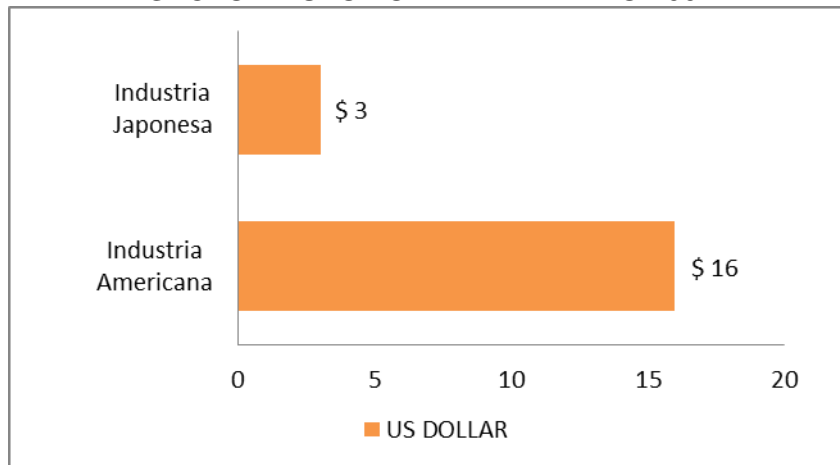
**GRÁFICO 21**  
**NÚMERO DE EMPLEADOS ACTIVOS Y RETIRADOS DE**  
**CHRYSLER, GM, FORD AÑO 2007**



Fuente: United Auto Workers.  
 Elaborado por: Pamela Guaña

Las tres empresas del sector automotriz cuenta con un número elevado de empleados retirados que los miembros activos. Los empleados retirados en Chrysler, Ford y GM son 13%, 62% y 270% respectivamente más que los empleados que trabajan en la industria y se desfinancian por el pago de beneficios a miembros retirados. Se puede decir que los miembros no activos representan un desembolso de dinero, cantidad que se debe aumentar en el precio de cada automóvil fabricado y deja a la delantera a los automóviles extranjeros con respecto al precio de venta de automóviles.

**GRÁFICO 22**  
**COSTO POR HORA POR MIEMBROS RETIRADOS DEL**  
**SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL AÑO 2007**



Fuente: New York Times  
 Elaborado por: David Leonhardt  
 Recopilado por: Pamela Guaña

Los miembros retirados constituyen un costo fijo a la industria porque este no depende del número de autos fabricados, ni del precio de materiales utilizados etc. Además, el pago que recibe cada trabajador retirado empieza a partir de los 62 años y es para toda la vida y a diferencia de las otras industrias americanas, los jubilados reciben el seguro de salud hasta la muerte<sup>133</sup> y un generoso paquete de pensiones.

En el año 2007 el sector automotriz de los tres tuvo que pagar un valor promedio de 16 dólares por hora, costo que representa a todos los empleados no

<sup>133</sup> Cfr. GOLD Jenny, op. Cit.

activos de la empresa y que, a diferencia de la industria automotriz japonesa que paga 13 dólares menos por hora, este valor se ve reflejado en el precio de cada automóvil americano.

Dentro de los beneficios que dan a los miembros retirados de la industria es el pago de salud. En el año 2006, la General Motors, paga 3.3 mil millones dólares<sup>134</sup> en empleados retirados en ésta área solo de los jubilados y junto con Chrysler son 325000<sup>135</sup> empleados quienes reciben este beneficio

### 2.2.3 Administración y Estilos en Autos Fabricados

El estilo de autos fabricados afectó a la industria, se orientaron en satisfacer los gustos del consumidor y dejar a un lado los costos diarios que representaba tener el vehículo y se crearon los SUV's (Vehículos Deportivos Utilitarios) espaciosos, lujosos pero consumidores de combustible. Estos automóviles tuvieron auge en la época de los 90 y la industria automotriz enfocó su producción en SUV's cuyas ventas fueron altas durante los años 1999 al igual que las ganancias. Por cada auto vendido como el Ford Excursion que se vendía, la industria tenía una ganancia de 18000 dólares<sup>136</sup> mientras que con la venta de un automóvil Focus, no se obtenían ingresos ni para el costo de producción del mismo. Esto empujó a que GM, Ford y Chrysler se concentren en la fabricación de SUV's y dejen a un lado los automóviles sedan a tal punto que Chrysler adquiere una subsidiaria Jeep.

En los años 1990, los precios de la gasolina bajan y las camionetas, vehículos que tienen motores de mayor cilindraje vuelven a tener acogida y lanzan nuevos estilos de automóviles. Este auge duró 10 años aproximadamente y fue en el año 2000 que el costo de la gasolina sube y los consumidores dejan de adquirir

---

<sup>134</sup> Cfr. Global Health, *Gm Retirees to Pay More for 2008 Health Care*, <http://globalhealth.hothealthguide.com/tag/automotive-industry/>, Fecha de acceso: 23 de abril del 2011, 07:00

<sup>135</sup> Cfr. GOLD Jenny, op. Cit.

<sup>136</sup> Cfr. Concepto GT, *Energías Alternativas: El Auge de los SUV*, <http://conceptogt.com/2008/08/energias-alternativas-el-auge-de-los-suv/>, Fecha de acceso: 24 de abril del 2011, 09:00

los SUV's como efecto del promedio de millas que utilizaban los autos americanos por galón que fue de 21 millas<sup>137</sup>.

El enfoque de producir solamente SUV's fue un factor que afectó la economía de la industria automotriz americana y una causa para la crisis automotriz ,GM, Chrysler y Ford se centraron en fabricar autos amplios con motores de más caballos de fuerza descuidando la fabricación de autos compactos y la calidad de los sedanes, debilidad que favoreció a las marcas extranjeras como las japonesas representada por Toyota, industrias que aprovechándose de este descuido ofrecieron al mercado autos compactos, de consumo reducido de combustible elementos que los ubicó en ser los autos preferidos por los americanos en épocas en que la gasolina aumentó tres veces el precio. Esto hizo que la venta de los SUV's se congelen especialmente en las concesionarias porque se ofertaba un elevado número de vehículos en comparación con los que se demandaban. En el año 2007, Toyota fue la marca de autos vendida a nivel mundial que sobrepasó las ventas de los General Motors, Ford y Chrysler

Otra de las causas fue la creación de vehículos espaciosos como los SUV'S. En el año 2000 los SUV's creados por los tres de Detroit estuvieron involucrados en accidentes a nivel mundial como efecto del desenvolvimiento ineficaz del automóvil el mismo que provocaba problemas de volcamiento factor que destruyó la imagen de los autos americanos y aumento la desconfianza de los consumidores por ende hubo disminución en las ventas.

### **2.3 Competencia Internacional**

El mercado estadounidense se ha caracterizado por su ideología de libre competencia que durante la crisis automotriz marcó los ingresos del sector del automóvil. La competencia internacional de Europa y Asia en el periodo 2008-2009 tuvo auge en Estados Unidos porque satisfacía las necesidades que el consumidor

---

<sup>137</sup> Cfr. AOL Automoviles, Ulloa Fernando, *Los 5 factores que han provocado la actual crisis automotriz en Estados Unidos*, <http://autos.aollatino.com/2009/04/14/los-5-factores-que-han-provocado-la-actual-crisis-automotriz-en-estados-unidos/>, Fecha de acceso: 24 de abril del 2011, 13:00

tenía después de pasar por una crisis económica y como efecto se vio una disminución en las ventas de automóviles de General Motors, Chrysler y Ford.

La industria asiática representada por China y Japón durante el año 2008-2009 fue una amenaza para el sector americano porque China se convierte en el primer productor y consumidor de autos del mundo<sup>138</sup> superando a los Estados Unidos que eran considerados el principal fabricante de automóviles este suceso se dio como efecto de las estrategias planteadas por China que fueron el lanzamiento de paquetes de estímulos, la creación de autos que satisfagan la tendencia ahorrativa de los americanos como los *senades*, y la fabricación de automóviles de última tecnología y variedad.

El sector automotriz estadounidense también estuvo afectado por la industria europea quien a diferencia del mercado norteamericano, ofrecía variedad de autos fabricados y líneas de lujos reconocidas internacionalmente. Además aplican estrategias para fortalecerse y expandirse en el mercado mundial que fueron el montar sistemas regionales de producción y las fusiones entre industrias como la unión de Chrysler- Daimler Benz, Fiat-Renault, Volvo-Mitsubishi ganando reconocimiento y peso internacional<sup>139</sup>.

La OMC jugó un papel importante dentro de la competencia internacional como causa de la crisis automotriz debido al efecto de las políticas comerciales establecidas por ésta organización cuyo fin era facilitar el comercio y disminuir obstáculos financieros sujetándose al igual trato para nacionales y extranjeros. Durante la crisis automotriz, además de las ventajas competitivas de las industrias extranjeras, el arancel aplicado por las importaciones de vehículos en Estados Unidos fue el mismo<sup>140</sup> para todos los países considerados como amenazas al mercado americano y se conservó los beneficios de los países miembros como el acceso preferencial.

---

<sup>138</sup> Cfr. Tiempo Motor, *La locomotora asiática: en china ya se vendieron 6 millones de vehículos*, <http://www.tiempomotor.com/noticias/val/1501/la-locomotora-asiatica-en-china-ya-se-vendieron-6-millones-de-vehiculos.html>, Fecha de acceso: 25 de abril del 2011, 10:00

<sup>139</sup> Cfr. Grupo Clarín, *Un terremoto en la industria automotriz*, <http://edant.clarin.com/suplementos/economico/1998/05/10/c-02801e.htm>, Fecha de acceso: 1 de mayo del 2011, 15:00

<sup>140</sup> Cfr. Market Access Map, *Tarifa Arancelaria*, [www.macmap.org](http://www.macmap.org), fecha de Acceso : 26 de abril 2011, 10:00

### 2.3.1 Industria Asiática Vs Industria Americana

La industria asiática representada por China y Japón durante la crisis automotriz de los Estados Unidos fue una amenaza para el sector. En el año 2009 China se convierte en el primer consumidor y productor de autos del mundo superando las ventas del ex primer fabricante que era Estados Unidos. Las ventas de automóviles en China crecieron 48% en el mes de junio y 18% en el primer semestre porcentaje que representaba a 6.1 millones de unidades, 827900 vehículos vendidos mensualmente un aumento del 17.7% con respecto al año 2008, esto superó a EEUU, donde la venta de autos en el mismo período bajó a 4.8 millones<sup>141</sup> de dólares que dio paso a que exista una desaceleración de la economía americana y que China se convierta en el primer fabricante mundial de automóviles.

Suceso que se dio como efecto de las medidas tomadas por los gobiernos de Asia que con el fin de hacerlos competitivos Beijing por ejemplo lanzó un paquete de estímulos para mejorar e incentivar la producción de los autos recortando los impuestos a la venta, y dar subsidios a los vehículos antiguos<sup>142</sup>.

Los compradores especialmente los consumidores americanos se sintieron atraídos por esta medida porque debido a la falta de liquidez y al aumento del interés ahorrativo de estos ciudadanos, China y Japón completaba sus expectativas: accesibles en precio, eficaces, eficientes, ahorradores y de tecnología y variedad desde sedanes hasta vehículos normales, un mínimo de 18 tipos de automóviles<sup>143</sup>. Además, la ideología de los Estados Unidos que se basaba en el libre comercio y la libertad de elección del consumidor afectaron al sector automotriz, las industrias asiáticas especialmente representadas por China y Japón entraron a Estados Unidos sin complicaciones.

En el año 2009, el precio de los autos chinos variaba entre 6990 dólares el auto barato a 20000 el costoso, los vendidos eran entre 8000 y 13000 dólares

---

<sup>141</sup> Cfr. Tiempo Motor, Op. Cit

<sup>142</sup> Id.

<sup>143</sup> Cfr. ULLOA Fernando, Op. Cit.

máximo<sup>144</sup>. El costo de vehículos chinos para Estados Unidos ha marcado la venta de éstos, un auto americano tiene un costo promedio de 28400 dólares<sup>145</sup> que tiene una diferencia de 15000 dólares comparado con el vehículo costoso chino. Estos precios se deben a que

*Las prestaciones de salud y jubilación que benefician a 2 millones de trabajadores activos y en retiro, en GM esas prestaciones costarían 1500 dólares por vehículo producido, contra 400 dólares en Toyota u Honda donde las incorporaciones de personal son más recientes y el sistema de pensiones es menos favorable<sup>146</sup>*

Entre otras ventajas comparativas de los vehículos producidos por la industria asiática a diferencia de los americanos es que se caracterizan por ser vehículos compactos, familiares, equipados de motores híbridos y ahorradores de combustible. Incluso son eficientes respecto al medio ambiente. También tienen modelos ahorrativos en carburante y limitan las emisiones de gases contaminantes, y poco ruidosos<sup>147</sup>. Debido a que la cultura ambientalista que comenzó el año 2006 en Estados Unidos está tomando peso, los consumidores se han visto atraídos por las unidades producidas por japoneses y chinos.

Además, el nivel de confiabilidad que los consumidores tienen en los autos japoneses es elevado en comparación con los autos americanos resultado que se dio en un estudio realizado a los dueños de automóviles tomando en cuenta la satisfacción de los clientes, funcionamiento, el diseño y la disposición de los mismos. Factor que hace que Honda y Toyota sean de preferencia del público y tengan un valor agregado en los automóviles fabricados

---

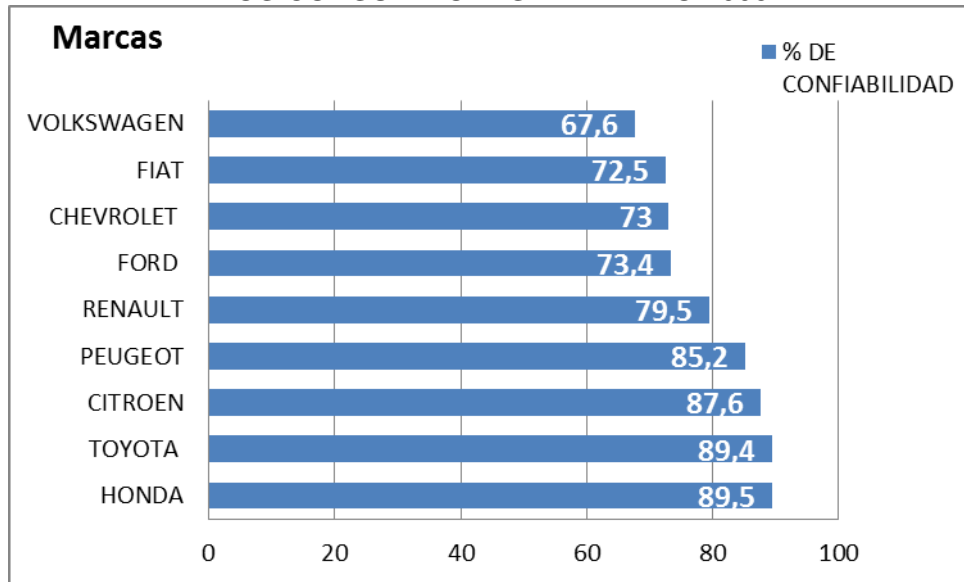
<sup>144</sup> Cfr. Pueblo en línea, *Vehículos Chinos se posicionan en el mercado*, <http://spanish.peopledaily.com.cn/31617/6627305.html>, Fecha de acceso: 26 de abril del 2011, 13:00

<sup>145</sup> Cfr. Federal Trade Commission, *Buying a New Car*, <http://www.ftc.gov/bcp/edu/pubs/consumer/autos/aut11.shtm>, Fecha de acceso: 26 de abril del 2011, 13:00

<sup>146</sup> Cfr. FUENTES Manuel, *La crisis automotriz quien le pagará*, <http://www.cimacnoticias.com/site/s09021005-EN-TELA-DE-JUICIO.36566.0.html>, Fecha de acceso: 27 de abril del 2010, 12:00

<sup>147</sup> Cfr. Actúa, *Los carros japoneses son los más eficientes para el medio ambiente*, <http://www.actuaeselmomento.com/2009/06/los-carros-japoneses-son-los-mas.html>, Fecha de acceso: 28 de abril del 2011, 11:00

**GRÁFICO 23**  
**PORCENTAJE DE CONFIABILIDAD EN LOS AUTOMÓVILES POR PARTE DE**  
**LOS CONSUMIDORES EN EL AÑO 2008**

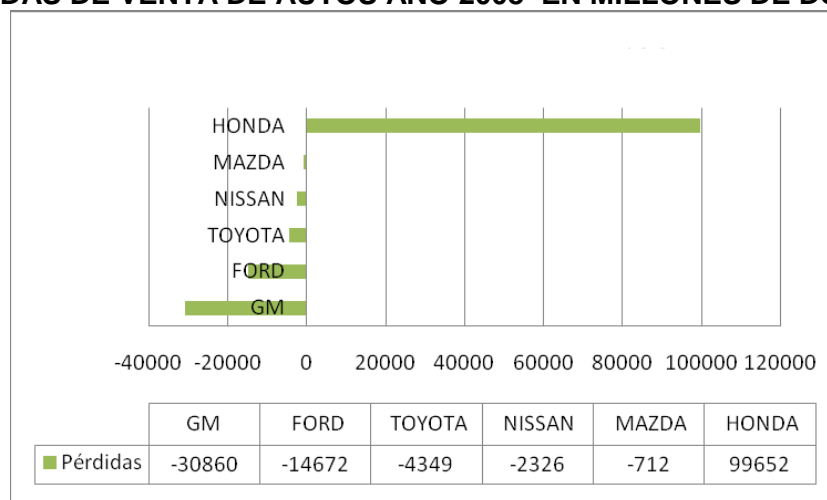


Fuente: Marcas Baratas  
Elaborado por: Pamela Guaña

Los automóviles de marca japonesa Honda y Toyota tuvieron porcentaje de confiabilidad alto dado por sus consumidores comparado con las marcas americanas. Ford tuvo una calificación del 73.4%, 16.1% menos que la marcas anteriormente dichas reflejando así la preferencia de los consumidores.

Además, Honda fue una marca que pasó las pruebas basadas en tamaño y rendimiento. Este estudio muestra que las marcas asiáticas son confiables, acogidas por los consumidores internacionales y una amenaza a la estable producción de países desarrollados como Estados Unidos y Alemania

**GRÁFICO 24**  
**PÉRDIDAS DE VENTA DE AUTOS AÑO 2008 EN MILLONES DE DÓLARES**



Fuente: International Business Times  
 Elaborado por: International Business Times  
 Recopilado por: Pamela Guaña E.

En el año 2008 las industrias americanas automotrices operaron con pérdidas económicas. General Motors perdió 30860 miles de dólares que a diferencia de las empresas asiáticas como Japón, Honda operó con ventas de 99652 miles de dólares, ésta cifra muestra que la productividad en Japón ha aumentado y los ingresos también.

### 2.3.2 Industria Europea Vs Industria Americana

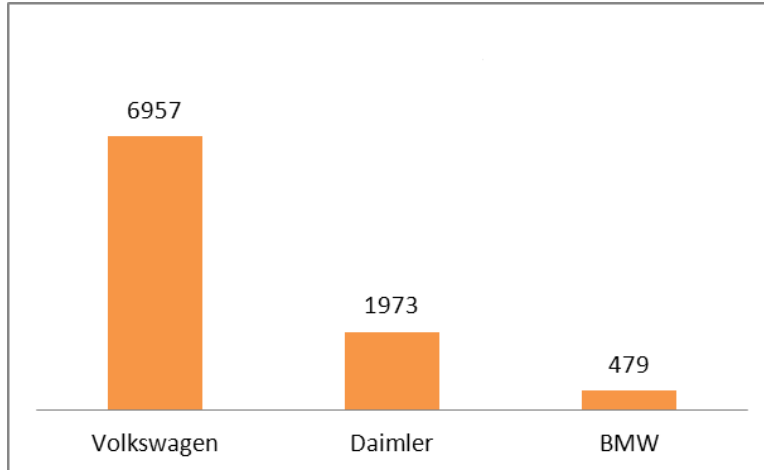
En la crisis automotriz de los Estados Unidos, la industria europea fue una amenaza para el sector. Durante el año 2008, Alemania país productor de automóviles dentro de Europa fue el cuarto productor a nivel mundial sin contar con España ni Francia<sup>148</sup>. En el año 2009, la producción alemana disminuyó 17% alcanzando casi el mismo número de los automóviles fabricados por Estados Unidos país que en el mismo año tuvo un déficit del 50% menos de autos producidos.

<sup>148</sup> Cfr. OICA, Production Statistics, Op. Cit.

Las fortalezas del sector automovilístico europeo, a diferencia del estadounidense, son la variedad de autos fabricados por países de este continente y las líneas de lujo como la Mercedes-Benz, BMW, Porsche, Renault, Peugeot.

Otras ventajas comparativas son las estrategias implantadas por la industria automotriz de Europa. El montar sistemas regionales de producción<sup>149</sup> permitió la expansión de fábricas de automóviles europeas en países en desarrollo que muestran mercado en crecimiento y costos bajos como América Latina. Esta presencia en mercados emergentes hizo que las marcas Volkswagen, Daimler y BMW tengan utilidades al enfocarse no solamente al mercado americano

**GRÁFICO 25**  
**UTILIDAD EN MILLONES DE DOLARES EN EL AÑO 2008**



Fuente: International Business Time  
Elaborado por: Pamela Guaña

Durante la crisis automotriz, la marca alemana Volkswagen, Daimler y BMW tuvieron utilidad de 6957, 1973 y 479 millones de dólares resultados que se dieron como efecto de la producción fuera de sus países de origen.

Otra estrategia implantada fue las fusiones entre industrias. La histórica unión entre la empresa estadounidense Chrysler y la alemana Daimler-Benz debilitó al mercado americano porque se empezó a fabricar autos de alto nivel de

<sup>149</sup> Cfr. SHVOONG, *La industria automotriz Europea en movimiento: competitividad en un mundo cambiante*, <http://es.shvoong.com/books/99775-la-industria-automotriz-europea-en/>, Fecha de acceso: 30 de abril del 2011, 12:00

ingeniería y diseño entre ellas la caminante de lujo Mercedes-Benz M-Class<sup>150</sup> enfocándose en el mercado de Estados Unidos y latino. Esta asociación hizo que la marca Chrysler gane peso al fabricar sus autos en unión a Mercedes Benz

Además, durante la crisis automotriz, Fiat, industria italiana, empezó a fabricar buses junto con la marca Renault<sup>151</sup>. La alianza entre la empresa sueca Volvo y la industria japonesa Mitsubishi hizo que se fabriquen automóviles conjuntamente en Holanda y buscan expandirse<sup>152</sup>. Esto ha hecho que la industria europea tenga el respaldo de empresas asiáticas, por lo tanto potencia económica y variedad en vehículos fabricados para satisfacer las demandas de los consumidores. Por lo tanto las uniones entre empresas han hecho que la industria automotriz europea tenga peso y reconocimiento a nivel internacional, acción que destronó a la industria americana, en Estados Unidos no existían empresas vinculadas.

Además, la crisis automotriz en Europa no afectó de la misma manera que a Estados Unidos. Las ventajas que la Unión Europea ofrece a sus países miembros que se encuentran en declive ya sea económico, social o político y el pedido de las empresas fabricantes de autos de Europa a la Unión Europea de dar liderazgo para poder lidiar con la industria y su insolvencia<sup>153</sup> ha hecho que la industria americana se encuentre en retraso financiero y tenga una recuperación paulatina haciendo que su producción disminuya en un 50% del año 2008 al año 2009.

Otra característica que hace que el sector automotriz europeo tenga acogimiento a nivel mundial es el costo de los repuestos de automóviles.

---

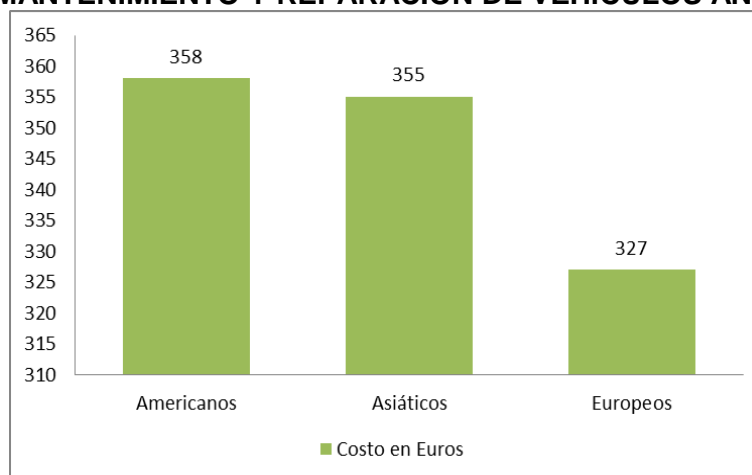
<sup>150</sup> Cfr. Grupo Clarin, Op. Cit.

<sup>151</sup> Id.

<sup>152</sup> Cfr. GRUPO del Banco Mundial, ZOELLIC Robert, *Transformar la crisis en oportunidad: Sacar provecho del multilateralismo*, Fecha de acceso: 2 de mayo del 2011, 10:00

<sup>153</sup> Id

**GRÁFICO 26**  
**COSTO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS AÑO 2009**



Fuente: Audatex España  
Elaborado por: Pamela Guaña

En el año 2009, la reparación y mantenimiento de los automóviles americanos y asiáticos costaron 9% más que el costo de reparación de los automóviles europeos que incluía sustitución de discos, pastillas de freno, filtro de aceite, aire.

### 2.3.3 Rol de la OMC como causa de la crisis automotriz

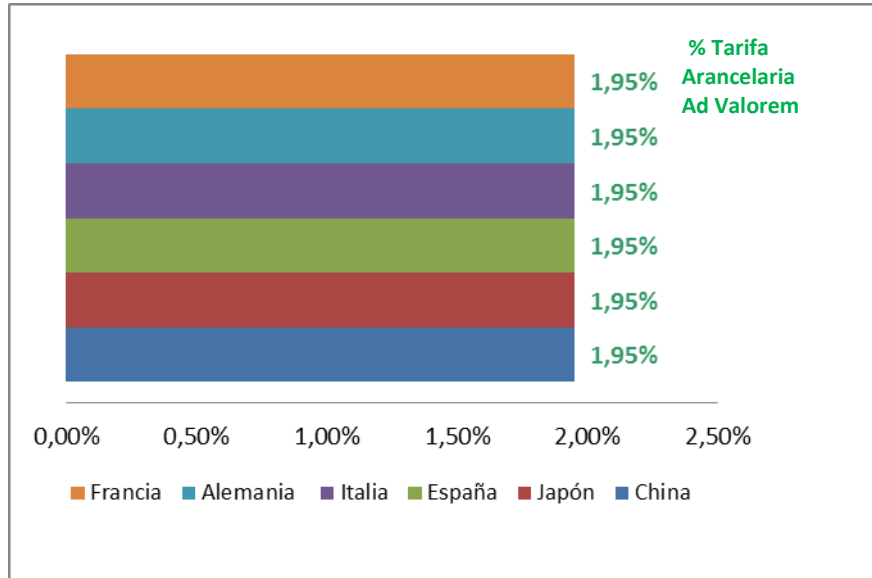
La OMC es una organización cuyo fin es liberalizar el comercio, negociar acuerdos y resolver diferencias comerciales mediante normas establecidas que rigen el comercio entre países. Los miembros son Japón, China, Alemania, España, Francia, Italia, Estados Unidos entre otros<sup>154</sup>, productores de automóviles a nivel mundial y tienen el mismo trato para entrar y exportar con menos obstáculos sus productos fabricados.

La OMC vigila las políticas comerciales de sus países miembros y esto permite que exista facilidad en el comercio y disminuir los obstáculos financieros como aranceles. Durante la crisis financiera y automotriz de los Estados Unidos, la OMC brindó beneficios como el de dar un igual trato para todos los países miembros, si en un país tenía un arancel bajo para un producto como los

<sup>154</sup> Cfr. OMC, ¿Qué es la Organización Mundial del Comercio?, [http://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/fact1\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact1_s.htm), Fecha de acceso: 2 de mayo del 2011, 18:00

vehículos, las otras industrias extranjeras automotrices gozaban de la misma ventaja.

**GRÁFICO 27**  
**ARANCEL APLICADO EN LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS A ESTADOS UNIDOS AÑO 2007-2009**



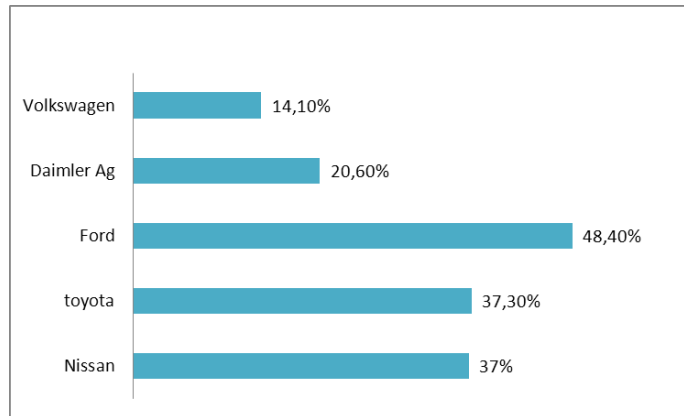
Fuente: Market Access Map  
Elaborado por: Pamela Guaña

Este principio de la OMC fue causante de la competencia de Estados Unidos porque Francia, Alemania, Italia, España, Japón y China tenían que pagar el mismo porcentaje de arancel que era el 1.95%, mismo porcentaje para todos estos países, hecho que los hacía competitivos en precios y les daba el beneficio de una competencia libre con las mismas obligaciones en impuestos, derechos de aduana a las importaciones entre los países fabricantes de automóviles.

Otro de los beneficios de la OMC fue el igual trato para nacionales y extranjeros, los automóviles importados desde Asia y Europa como los fabricados en Estados Unidos debían recibir el mismo trato una vez que los vehículos exportados entraban al mercado. Este fue un punto para que los productores japoneses, europeos y americanos sean ofertados libremente en el mercado estadounidense cumpliendo así el principio de la OMC. Este factor afectó al sector,

el precio de los autos asiáticos era menor al precio de los americanos y se vio reflejado en las ventas del año

**GRÁFICO 28**  
**DISMINUCIÓN DE VENTA DE VEHÍCULOS EN ESTADOS UNIDOS**



Fuente: Diario Gestión  
Elaborado por: Dr. Julio Lira Segura  
Recopilado por: Pamela Guaña E.

En el periodo 2009-2010 las ventas de automóviles americanos cayeron en 48.4%, de autos japoneses como Nissan y Toyota en un 37%, y de autos alemanes como Volkswagen en un 14.10%. Estos datos muestran la preferencia del consumidor y el efecto de la libre competencia en el mercado automotriz, factor que ha afectado las ventas de la industria donde las marcas asiáticas y europeas caracterizadas por precio, y variedad no tuvieron pérdidas representativas como las marcas americanas. Además, estos países son miembros de la OMC y gozan de los mismos beneficios y deben seguir su compromiso de comercio con menos obstáculos conservando el acceso preferencial a los países miembros <sup>155</sup>.

La OMC es una organización que beneficia a sus países miembros otorgándoles derechos, beneficios e incluso productividad, éste ente durante la crisis automotriz de Estados Unidos perjudicó al mercado americano porque los consumidores prefirieron comprar autos que sean ahorradores y necesarios como los que ofrecía el mercado europeo y dejar de consumir autos americanos debido a la falta de liquidez y crédito por parte de los americanos así como los precios de combustible.

<sup>155</sup> Cfr. OMC. Op. Cit.

### CAPITULO III

## CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DE LA CRISIS AUTOMOTRIZ Y LA INFLUENCIA DEL GOBIERNO DEL GEORGE W. BUSH

### 3.1 Consecuencias Económicas

La crisis automotriz de los Estados Unidos afectó a la economía de los Estados Unidos porque fue considerado como el sector que más personas empleaba como consecuencia los mayormente afectados fueron los fabricantes de automóviles, concesionarios y trabajadores. Los fabricantes de autos americanos que eran General Motors, Ford y Chrysler tuvieron pérdidas en las ventas de no menos del 30% en el año 2008 y en el año 2009<sup>156</sup> estos números continuaban cayendo, operaron con saldos negativos en donde los pasivos eran 95% más que los activos. Estos hechos hicieron que la producción de automóviles también disminuya.

Los concesionarios fue otro sector golpeado por la crisis automotriz factor que se vio reflejado en el cierre de los mismos y en las ofertas lanzadas para la adquisición de vehículos. El 18% del total de concesionarios<sup>157</sup> principalmente de General Motors y Chrysler fueron cerrados para evitar así el quiebre de las empresas y las ofertas lanzadas como el adquirir vehículos a crédito con tasas de interés del 0%, u obtener un segundo vehículo por el precio de 1 dólar fueron medidas tomadas por estos intermediarios para salvaguardar sus empresas.

Los trabajadores también se vieron tocados por la crisis de la industria del automóvil que en el periodo del año 2007 al año 2009, 33% menos de los empleados fueron contratados en lo que respecta al área manufacturera. Además, trabajadores de otras áreas del sector automotriz que incluyen el comercio al por mayor y menor de vehículos, reparación y mantenimiento de autos fueron desempleados en un promedio del 9%<sup>158</sup>. Los sueldo de los trabajadores activos

---

<sup>156</sup> Cfr. International Business Time, *Ante la crisis automotriz, la ingeniería alemana y los mercados emergentes ganan*, <http://mx.ibtimes.com/contents/20091014/crisis-automotriz-mercados-emergentes-alemania.htm>, Fecha de acceso: 2 de mayo del 2011, 18:00

<sup>157</sup> Cfr. Cosas de Finanzas, FERREIRA Milton, *El sector automotriz se agrava en Estados Unidos*, <http://www.cosasdefinanzas.es/sector-automotriz-agrava-eeuu/>, Fecha de acceso: 3 de mayo del 2011, 8:00

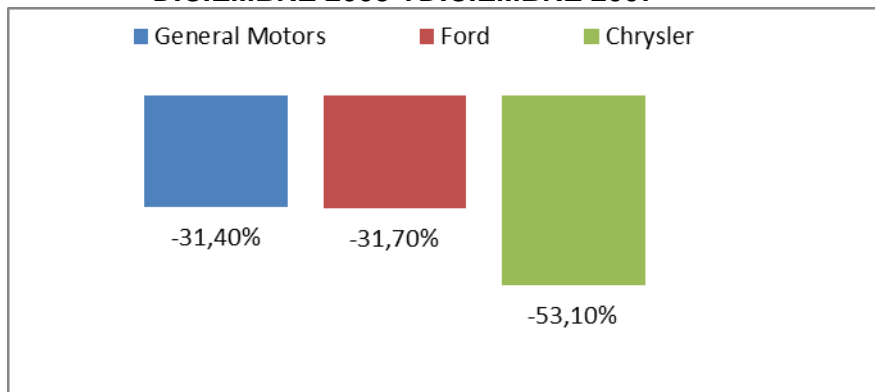
<sup>158</sup> Cfr. Bureau of Labor Statistics, *Employees*, <http://www.bls.gov/iag/tgs/iagauto.htm>, Fecha de acceso: 3 de mayo del 2011, 15:00

como los beneficios, bonificaciones también fueron reducidos por lo que a cambio se dio cantidades de dinero bajas comparadas con las dadas en años anteriores debido a las políticas tomadas por las industrias automotrices para gastar lo menos posible y enfrentar así la crisis automotriz.

### 3.1.1 Fabricantes de Autos Americanos

La crisis del sector automotriz en Estados Unidos tuvo efecto en la venta de automóviles de General Motors, Chrysler y Ford en diciembre del año 2008 en comparación con diciembre del año 2007.

**GRÁFICO 29**  
**PORCENTAJE DE COMPARACIÓN ENTRE VENTAS**  
**DICIEMBRE 2008 Y DICIEMBRE 2007**



Fuente: Autoobserver  
Elaborado por: Michelle Krebs y Bill Visnic  
Recopilado por: Pamela Guaña E.

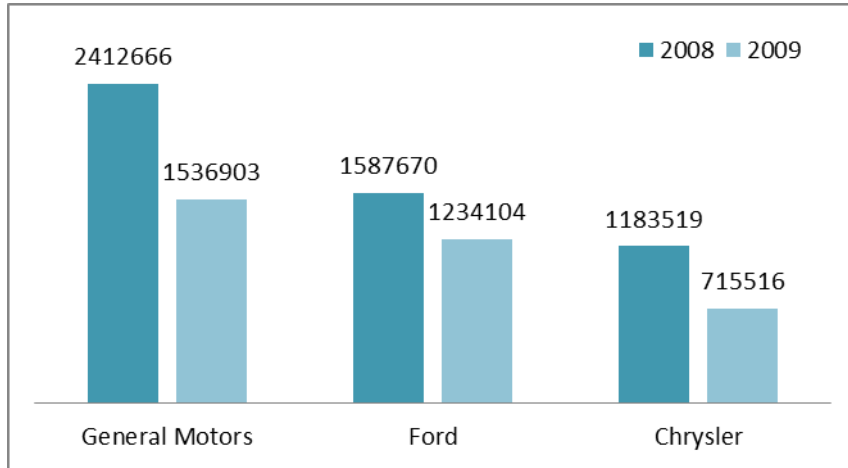
Estas industrias operaron con pérdidas económicas durante el año 2008 tanto General Motors como Ford mostraron déficits de 30860 y 14672 millones<sup>159</sup> de dólares. Además General Motors a finales del mismo año tuvo 91 mil millones en activos y con 176.4 mil millones en pasivos es decir 85 mil millones en obligaciones de la empresa<sup>160</sup>

<sup>159</sup> Cfr. International Business Time, Op. Cit.

<sup>160</sup> Cfr. Dinero y Crédito, PERIU Mike, *La Bancarrota de General Motors*, <http://www.dineroycredito.com/la-bancarrota-de-general-motors/4133/>, Fecha de acceso: 2 de mayo del 2011, 19:00

Las ventas de automóviles en los Estados Unidos en el año 2008 cayeron en un 31% para las industrias General Motors y Ford, y un 53% para Chrysler en comparación con las ventas registradas por las mismas empresas en el año 2007.

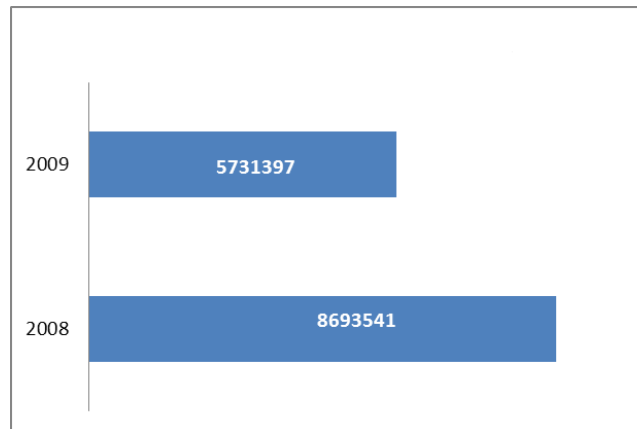
**GRÁFICO 30**  
**VENTAS DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES LIVIANOS AÑO 2008-2009**



Fuente: The Detroit Bureau  
Elaborado por: Pamela Guaña

Las industrias automotrices norteamericanas tuvieron también caídas económicas en sus ventas en el año 2009 en comparación con el año 2008 fecha que General Motors, Ford, Chrysler fueron afectados económicamente con la reducción en la comercialización de sus vehículos en un 36%, 22% y 39% respectivamente.

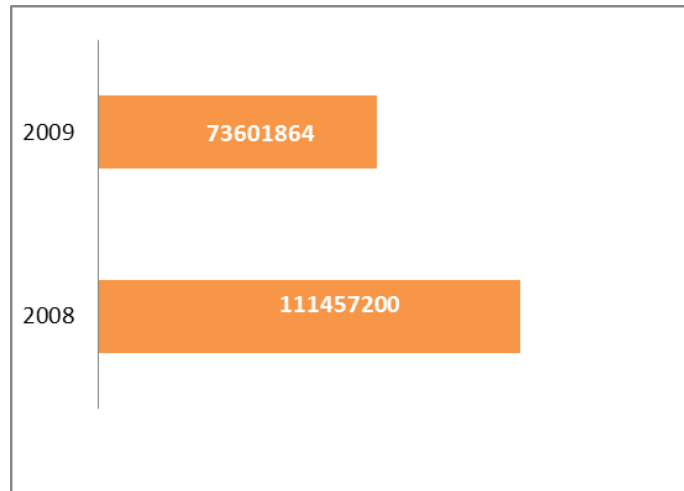
**GRÁFICO 31**  
**NÚMERO DE AUTOS PRODUCIDOS AÑO 2008-2009**



Fuente: OICA  
Elaborado por: Pamela Guaña

El efecto de la crisis automotriz afectó a la economía de las industrias porque en el año 2009 el número de autos producidos fueron 34% menos que el número de autos fabricados en el año 2008.

**GRÁFICO 32**  
**EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS AMERICANOS AL MUNDO**



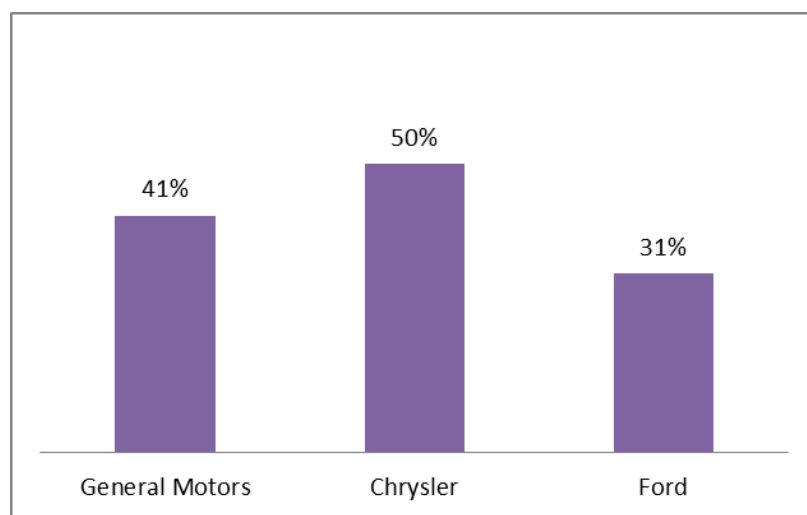
Fuente: Trade Map  
Elaborado por: Pamela Guaña

La crisis afectó también a las exportaciones de automóviles americanos por lo que sus industrias vendieron al exterior en el año 2009, 34% menos que el número de vehículos vendidos en el año 2008

### 3.1.2 Concesionarios

Uno de los sectores afectados con la crisis automotriz fueron los concesionarios en los Estados Unidos que en el mes de noviembre del 2008, las ventas de automóviles de las concesionarias tuvieron pérdidas.

**GRÁFICO 33**  
**PÉRDIDAS EN LAS VENTAS DE NOVIEMBRE DEL AÑO 2008 EN COMPARACIÓN**  
**CON LAS VENTAS DEL MISMO MES DEL AÑO 2007**



Fuente: Edmunds  
Elaborado por: Pamela Guaña

Las concesionarias en el año 2008 vendieron 41%, 50% y 31% menos automóviles de General Motors, Chrysler y Ford respectivamente comparado con el año 2007 hecho que obligó a que en el año 2009, las empresas GM y Chrysler decidieran cerrar el número de concesionarios en un total de 1100 y 789 concesionarios<sup>161</sup> que se encuentran en todo el país con el fin de eliminar los costos que representan y evitar un quiebre de las empresas, es decir un 18% del total de concesionarios.

Este déficit en ventas trajo consigo consecuencias en las políticas económicas de las concesionarias cuyo fin era salvaguardar la industria en tiempos de crisis. Es así que ofrecieron créditos para la adquisición de vehículos con una tasa de interés del 0%<sup>162</sup> Además, ofertas fueran lanzadas como la dada por Chrysler que se basaba en comprar un vehículo con un costo mayor a 35000 y recibir un vehículo menor a 13000 dólares a cambio de un dólar. Esta empresa está ofreciendo descuentos de hasta 6000 en vehículos del año 2008 y hasta 3000 dólares en vehículos del año 2009. Por otra parte, Ford ofrecía 100 acciones a

<sup>161</sup> Cfr. Cosas de Finanzas, Op. Cit.

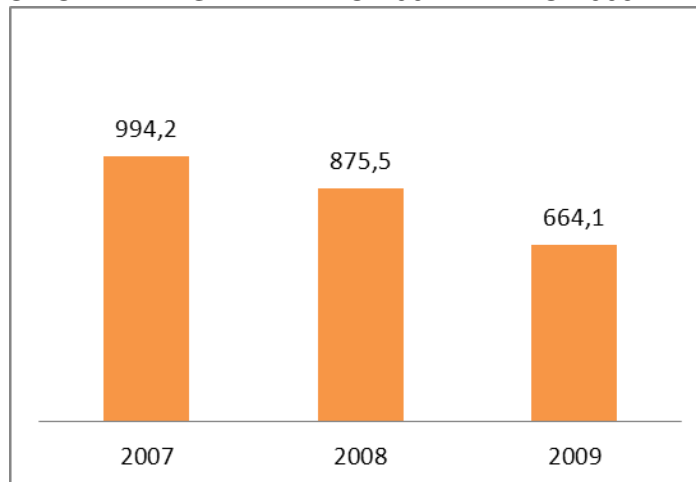
<sup>162</sup> Cfr. Libertad Digital, *Los concesionarios de EEUU ofrecen coches por 1 dólar, interés al 0% y ofertas 2x1*, <http://www.libertaddigital.com/economia/los-fabricantes-de-eeuu-ofrecen-coches-por-1-dolar-interes-al-0-y-ofertas-2x1-1276345301/>, Fecha de acceso: 3 de mayo del 2011, 21:00

cualquier persona que compre un vehículo nuevo o usado. Políticas hechas para motivar el consumo de vehículos, estos incentivos representaron al sector automotriz un gasto adicional de 3451 dólares por vehículo en el año 2008.

### 3.1.3 Trabajadores

En Estados Unidos en el año 2008 la industria automotriz empleó en forma directa a 240000 personas, dio atención médica a 2 millones de estadounidense y beneficios de jubilación a 775000 personas<sup>163</sup>. Un total de 5 millones de empleos fueron dados en todas las áreas concernientes del sector como productores, ensambladores, concesionarias, proveedores de partes, distribuidores, reparación y mantenimiento de vehículos<sup>164</sup>. La crisis automotriz tuvo efecto en sueldos, beneficios, e incluso en puestos de trabajo factores que afectaron a la economía estadounidense reflejada en el número de desempleados que aumentaban a partir del año 2008.

**GRÁFICO 34**  
**NÚMERO DE EMPLEOS EN LA PARTE MANUFACTURERA DEL SECTOR**  
**AUTOMOTRIZ DESDE EL AÑO 2007 AL AÑO 2009 EN MILES**



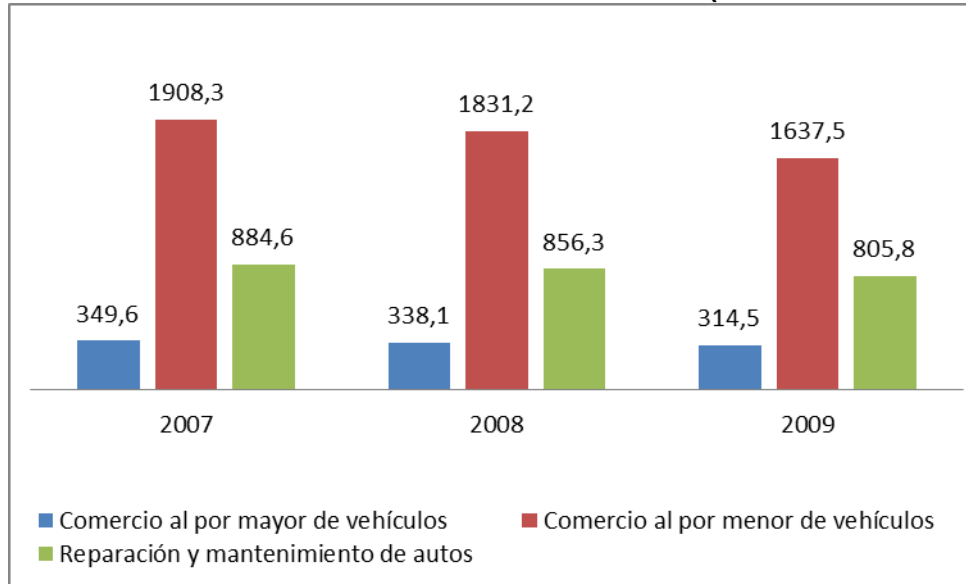
Fuente: Bureau of Labor Statistics  
Elaborado por: Pamela Guaña

<sup>163</sup> Cfr. Terra, *La industria automotriz estadounidense busca ayuda inmediata*, [http://autos.terra.com/noticias/la\\_industria\\_automotriz\\_estadounidense\\_busca\\_ayuda\\_inmediata/aut40864](http://autos.terra.com/noticias/la_industria_automotriz_estadounidense_busca_ayuda_inmediata/aut40864), Fecha de acceso: 4 de mayo del 2011, 13:00

<sup>164</sup> Cfr. The American Prospect, MEYERSON Harold, *The case for keeping the big three out of bankruptcy*, [http://prospect.org/cs/articles?article=the\\_case\\_for\\_keeping\\_the\\_big\\_three\\_out\\_of\\_bankruptcy](http://prospect.org/cs/articles?article=the_case_for_keeping_the_big_three_out_of_bankruptcy), Fecha de acceso: 5 de mayo del 2011, 17:00

Como efecto de la crisis automotriz el número de empleos dados en el sector disminuyeron, en la parte manufacturera en el año 2008 cayó en un 12% y en el 2009 cayó en un 24%. Un total de 330100 puesto de empleos fueron retirados en el lapso de dos años.

**GRÁFICO 35**  
**NÚMERO DE EMPLEOS EN LA PARTE MANUFACTURERA DEL SECTOR**  
**AUTOMOTRIZ DESDE EL AÑO 2007 AL AÑO 2009 (Cantidad en miles)**



Fuente: Bureau of Labor Statistics  
 Elaborado por: Pamela Guaña

Los empleos en todas las áreas que incluyen el comercio al por menor de vehículos disminuyeron en 4% en el año 2008 y 10% al año 2009. En un lapso de dos años, hubo un corte de personal de un total de 207800 empleados.

De la misma manera, los puestos de trabajo que incluyen todas las áreas del comercio de vehículos al por mayor cayeron en 3% en el año 2008 y en 7% en el año 2009. En el periodo del 2007 al 2009 hubo una reducción de 35100 empleos.

Otro sector que fue afectado por la crisis fue el de reparación y mantenimiento de autos que empleo en el año 2007, 884600 personas y dos años después este número cayó en un 9% desempleando a 78800.

Los trabajadores que se mantuvieron activos durante la crisis automotriz, enfrentaron reducciones en sueldos, salarios, beneficios, bonificaciones. General Motors por ejemplo suspendió prestaciones sanitarias a los trabajadores menores de 65 años y a cambio darán 260 dólares<sup>165</sup> mensuales para gastos médicos como efecto de la insolvencia económica de General Motors.

### 3.2 Influencia del gobierno de Bush

En el mes de noviembre del año 2008, las empresas automovilísticas General Motors, Chrysler y Ford al ver los resultados económicos solicitaron asistencia financiera urgente al congreso para que se evite desempleo, bancarrota en las empresas. Este plan requerido por las industrias fue creado y discutido primeramente por la cámara para que una vez aprobada sea el senado quien lo apruebe definitivamente, a cambio las empresas debían formular un plan de reestructuración preliminar hasta el 2 de diciembre para poder ser considerados elegibles. El comité bancario del senado y el comité de servicios financieros de la cámara formularon una respuesta para las compañías que solicitaron el crédito tomando en cuenta la viabilidad mostrada. En la semana del 8 de diciembre Barney Frank introdujo el HR 7321<sup>166</sup>, plan de legislación que paso el 11 de diciembre por la casa con votos de 237 a favor y 170 en contra cuyo fin era inyectar liquidez a las empresas, aumentar las ventas, promover la creación de automóviles con tecnología de punta.

Este plan no fue aprobado por el senado ni firmado por el presidente hecho que no afectó a los préstamos que fueron otorgados de todas maneras a General Motors y Chrysler, dinero que al no ser respaldados por el congreso, fue el Tesoro de los Estados Unidos quien utilizó los fondos del programa TARP sujetándose al programa de financiamiento de la industria automotriz creada días después del HR

---

<sup>165</sup> Cfr. Los Recursos Humanos, *General Motors reducirá prestaciones sanitarias a empleados para bajar costes*, <http://www.losrecursoshumanos.com/contenidos/3744-general-motors-reducira-prestaciones-sanitarias-a-empleados-para-bajar-costes.html>, Fecha de acceso: 5 de mayo del 2011, 14:00

<sup>166</sup> Cfr. Federation of American Scientists, COONEY Stephen, *US Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring*, <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R40003.pdf>, Fecha de acceso: 5 de mayo del 2011, 17:00

7321 para inyectar liquidez a las empresas solicitantes del préstamo y otorgando 13.4 mil millones<sup>167</sup> en préstamos en diciembre del 2008 y enero del 2009.

A cambio del préstamo dado, el gobierno de George W. Bush estableció condiciones y compromisos a respetar que debían ser cumplidos por parte de los prestamistas como la creación del car czar persona designada por el presidente quien supervisará el cumplimiento de las obligaciones, la política de gastos y compromisos de las empresas prestamistas, tendrá el derecho de ver los records de la empresa. Además, será el único quien podrá cancelar o pedir que se pague el préstamo.

### **3.2.1 The Auto Industry Financing and Restructuring Act**

A principios del mes de noviembre del año 2008, los directores ejecutivos de Ford, Chrysler y General Motors pidieron asistencia financiera urgente al congreso para evitar bancarrota y desempleos en sus compañías y en las que dependen de ellas. En diciembre del año 2008, La asistencia financiera solicitada fue discutida por el comité bancario del Senado y el comité de servicios financieros de la Cámara. A cambio, cada miembro tenía como requerimiento presentar un plan preliminar de restructuración al congreso hasta el 2 de diciembre para poder ser seleccionados y brindarles asistencia financiera. Las compañías presentaron sus planes y las audiencias fueron dadas. En la semana del 2 de Diciembre el presidente del comité bancario del senado y el comité de servicios financieros de la cámara comenzaron a realizar una respuesta a los préstamos solicitados para el automóvil solicitados, tomando en cuenta la viabilidad de cada compañía. En la semana del 8 de Diciembre los líderes del senado, la mayoría de la Casa, después de las negociaciones con la Casa Blanca, el representante Barney Frank introdujo el HR 7321 conocido como el plan de ley de restructuración y financiación de la industria del automóvil “Auto Industry Financing and Restructuring Act” el cual utilizaría los Fondos del EISA para respaldar los préstamos<sup>168</sup>. El 11 de diciembre del 2008, la casa paso una versión de esta

---

<sup>167</sup> Cfr. Congressional Research Service, *U.S. Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring*, <http://www.henrywaxman.house.gov/UploadedFiles/R40003.pdf>, Fecha de acceso: 8 de mayo del 2011, 14:00, p.p 13-30

<sup>168</sup> Cfr. Federation of American Scientists, Op. Cit.

legislación HR 7321 con voto de 237 a 170. El senado esperaba considerar este plan junto con el proyecto idéntico formulado por el mismo y se basaría en la legislación HR 7005<sup>169</sup>.

El Auto Industry Financing and Restructuring act se realizó con el fin de: proveer ayuda inmediata a la industria automotriz mediante el uso de los fondos asignados en la sección 136 de la Energy Independence and Security Act. Proteger el dinero de los contribuyentes asegurando que los préstamos sean pagados y que haya restricciones en los beneficios de los gerentes. Crear un plan de reestructuración a largo plazo basándose en las presentadas anteriormente al congreso. Asignar un delegado por el presidente quien se encargara de distribuir, vigilar y si fuese necesario pedir que los prestamos sea pagado<sup>170</sup>. El objetivo del HR 7321 es inyectar liquidez y estabilidad a la industria automovilística nacional, asegurar que las facilidades dadas sean para estimular la manufactura y las ventas de automóviles americanos, fabricar automóviles de tecnología avanzada en eficiencia energética, mantener y promover el trabajo de 355000 empleados directamente y un adicional de 54.5 millones de trabajadores en industrias relacionadas, dar a los empleados retirados beneficios a 1000000 de empleados y minimizar los efectos negativos en el ambiente<sup>171</sup>.

En la sección 3 del presente plan de ley, el presidente será quien designe a uno o varios ejecutivos de la rama ejecutiva para que se encargue en el cumplimiento de los objetivos del plan.

En la sección 4 se da la autoridad al designado del presidente para desembolsar dinero para los préstamos a cada industria automovilística que muestre un plan al congreso el 2 de Diciembre del año 2008

En la sección 5 el designado del presidente debe determinar para el 1 de enero del 2009 medidas apropiadas para evaluar el progreso de cada industria

---

<sup>169</sup> Cfr. Democratic Policy Committee, *The Auto Industry Financing and Restructuring Act*, [http://dpc.senate.gov/dpcdoc.cfm?doc\\_name=lb-110-2-178](http://dpc.senate.gov/dpcdoc.cfm?doc_name=lb-110-2-178), Fecha de acceso: 5 de mayo del 2011, 11:00

<sup>170</sup> Id.

<sup>171</sup> Cfr. Be Spacific, *Draft Bill: Auto Industry Financing and Restructuring Act*, <http://www.bespacific.com/mt/archives/020015.html>, Fecha de acceso: 5 de mayo del 2011, 19:00

automovilística elegida con lo que respecta al plan presentado el 2 de diciembre del 2008.

En la sección 6 las industrias deben formular un plan de reestructuración hasta el 31 de marzo del 2009 y el designado del presidente tendrá la autoridad para aprobarlo cuando se cumplen con requerimientos específicos y que se pague la deuda al gobierno, se fabriquen automóviles de avanzada tecnología, se racionalicen costos y existan propuesta para reestructurar la deuda.

En la sección 7, se autoriza al designado a proveer préstamos y será el mismo quien los desaprube o los cancele.

En la sección 9, es el designado del presidente quien pondrá prioridades en los prestamos dos basándose en la necesidad de continuar con las operaciones, el impacto económico que tendrá si cae la industria automovilista y la habilidad para satisfacerlos requerimientos a largo plazo.

Entre los términos y condiciones para otorgar préstamos están la duración de los mismos son de 7 años o el periodo que el designado del presidente lo determine, los intereses anuales son del 5% empezando la fecha en que el presidente desembolsa el dinero y 9% después del final del periodo. El pago de los intereses se lo realizan semestralmente El designado del presidente tendrá acceso al área administrativa y records internos de las industrias automovilísticas El designado del presidente se encarga de revisar todo contratos, compromisos, transacciones y se prohíbe la venta de las industrias y será quien determine la fecha de pago del mismo.

Los beneficios del contribuyente son: el encargado del presidente tendrá derecho a recibir sin derecho a voto las acciones comunes de los fabricantes automovilísticos. Derecho al gobierno a comprar acciones de las industrias<sup>172</sup>.

---

<sup>172</sup> Cfr. The Library of Congress, *Bill Summary & Status 110th Congress (2007 - 2008) - H.R.7321- CRS Summary*, <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/bdquery/z?d110:HR07321:@@D&summ2=m&#>, Fecha de acceso: 5 de mayo del 2011, 19:00

La sección 13 hace que la contraloría de los Estados Unidos sea quien se encargue de supervisar las actividades y el desenvolvimiento del designado del presidente.<sup>173</sup>

El 10 de diciembre del 2008 la casa pasó el HR7321 con una votación de 237 votos a favor y 170 votos en contra cuya mayoría representaba el 54% del total de votos, 4% más que los requeridos para que sean aprobados<sup>174</sup>. Este proyecto nunca se hizo ley porque el 11 de diciembre, un día después de haber pasado por la casa, fue presentado al senado quien nunca voto y la firma del presidente tampoco se dio<sup>175</sup>

El Act fue una acción técnicamente adecuada y desde el punto de vista del gobierno americano necesaria tomada por el gobierno para salvaguardar las industrias automotrices y la economía de la población de manera inmediata. Una de las condiciones del rescate financiero fue las restricciones de beneficios y gastos secundarios que realizaba las empresas a sus empleados, de igual manera la creación del plan de restructuración por parte de General Motors y Chrysler hizo que ambas compañías tenga un plan contingencia para sus empresas. Dentro del act existieron medidas extremas como: dar al encargado del presidente el derecho a las acciones comunes de los fabricantes, ley que afectaba la independencia de las empresas del automóvil.

### **3.2.2 El TARP y la ayuda Económica dada por el presidente George W. Bush**

El programa de Alivio para activos en problemas conocido por sus siglas en inglés como TARP fue creado mediante la ley de Estabilización económica de emergencia (EESA) y aprobado por el Congreso el 29 de septiembre del 2008. Esta ley tenía como fin el adquirir activos en problemas, crear un fondo de financiamiento a entidades en crisis para salvaguardar y evitar un colapso en la economía y reactivar el sector crediticio. Razones que obligó al Departamento del Tesoro de Estados Unidos mediante la autorización del congreso a invertir 700 mil

---

<sup>173</sup> Cfr. Democratic Policy Committee, Op. Cit.

<sup>174</sup> Id.

<sup>175</sup> Cfr. Tracking the United States Congress, *H.R. 7321:Auto Industry Financing and Restructuring Act*, <http://www.govtrack.us/congress/bill.xpd?bill=h110-7321>, Fecha de acceso: 8 de mayo del 2011, 14:00

millones destinados para fondos del TARP, 350 mil millones fueron dados en septiembre del 2008, y la otra mitad fue dada con el cumplimiento de la nueva legislación creada por el congreso que se basaba en tener supervisión estricta del destino de fondos del programa al igual que el control del pago por parte de las entidades.<sup>176</sup> El Departamento del Tesoro de Estados Unidos utilizó el programa TARP para la creación de 12 programas que incluyó la participación de los fondos privados y del gobierno hasta alcanzar 3 trillones de dólares <sup>177</sup> con el fin de rescatar instituciones financieras entre ellos se creó los programas de apoyo a la industria automotriz cuyo fin era estabilizar la industria americana automotriz, su mercado y alcanzar una economía estable.

Los programas de apoyo a la industria automotriz que se financiaban con los fondos del TARP fueron:

Programa de Financiamiento de la Industria Automotriz: creada el 19 de Diciembre del 2008 con el fin de evitar una caída del sector.

Programa de apoyo a proveedores automotrices: el Estado es el que garantiza y respalda a los proveedores de partes automotrices el pago de créditos otorgados a los fabricantes de automóviles

Programa de compromiso de garantías del automóvil: creado para aumentar la confianza de los compradores en el que el gobierno asegura a los consumidores que las garantías de los automóviles adquiridos ya sea General Motors o Chrysler van a ser respetadas durante y después del periodo de reestructuración de las empresas<sup>178</sup>.

El ex presidente George W. Bush al ver que a finales del año 2008, la industria automotriz no continuaba empleando a 2.6 millones y sus exportaciones

---

<sup>176</sup> Cfr. Jeff Bingaman, *What is TARP*, <http://bingaman.senate.gov/policy/issues/20090202-01.cfm>, Fecha de acceso: 6 de mayo del 2011, 10:00

<sup>177</sup> Cfr. SIGTARP, *TARP and Automotive Industry Support Programs*, [http://www.sig tarp.gov/reports/congress/2009/July2009\\_Quarterly\\_Report\\_to\\_Congress.pdf](http://www.sig tarp.gov/reports/congress/2009/July2009_Quarterly_Report_to_Congress.pdf), Fecha de acceso: 12 de mayo del 2011, 18:00, pp. 93-97

<sup>178</sup> Cfr. SIGTARP, Op.cit.

no alcanzaban los 121000<sup>179</sup> millones de dólares obtenidos a principios del mismo año, vio que la ayuda económica por parte del gobierno era inevitable y necesaria, y decidió utilizar fondos del programa TARP y dejar a un lado la ideología neoliberal del país y el sistema de empresa privada quedo a un lado.

El, 19 de diciembre del año 2008 anunció su ayuda económica a través de préstamos otorgados por el TARP para el Programa de Financiamiento a la Industria Automotriz cuyo fin era inyectar liquidez para General Motors y Chrysler, industrias que necesitaban de fondos para salvarse mientras que Ford se declaró autosuficiente para recuperarse de la crisis por la que atravesaba porque no presentaba falta de liquidez a corto plazo. Se dio 13.4 mil millones en préstamos en diciembre del 2008 y enero del 2009 destinados de la siguiente manera: 4 mil millones para GM, y 4 mil millones para Chrysler. El 16 de enero del 2009, un préstamo adicional fue dado a General Motors de 5.4 mil millones<sup>180</sup> para GMAC.

Estas cantidades fueron restadas al fondo económico del programa TARP y no fueron las únicas dadas a las empresas del automóvil, tres días después se reunió el congreso para la aprobación de un tercer préstamo y en febrero del 2009, General Motor recibió 4 mil millones adicionales para su rescate. Para la filial de Chrysler fueron prestados del fondo del programa, 1.5 mil millones<sup>181</sup> destinados para el financiamiento de los clientes en la compra de automóviles.

Las tasas de interés que el gobierno fijó por los prestamos obtenidos fueron del 5% y una multa del 5% de tasa de interés adicional<sup>182</sup> en caso que exista algún pago en mora. Además la empresa titular de Chrysler debe garantizar el pago de 2 mil millones de dólares.

---

<sup>179</sup> Cfr. Ford, Op. Cit

<sup>180</sup> Cfr. Congressional Research Service, *U.S. Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring*, <http://www.henrywaxman.house.gov/UploadedFiles/R40003.pdf>, Fecha de acceso: 8 de mayo del 2011, 14:00, p.p 13-30

<sup>181</sup> Cfr. The Washington Post, CHO David, MARR Kendra, *U.S. Expands Aid To Auto Industry* <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/01/16/AR2009011602874.html>, Fecha de acceso: 10 de mayo del 2011, 8:00, pp. 50-54

<sup>182</sup> Cfr. Congressional Research Service, Op. Cit., p. 14

### 3.2.3 Condiciones, compromisos del plan de rescate del gobierno de George W. Bush

El 19 de diciembre del 2008, el gobierno de Bush aprobó la ayuda financiera solicitada en el mes de octubre del mismo año por Chrysler y General Motors a través de préstamos mediante el uso del fondo del TARP, a cambio estableció condiciones en la administración de las empresas y compromisos a respetar por las industrias con el fin de mejorar el desarrollo del sector automotriz americano, y garantizar el pago de los fondos. Aseguró que se tendría que hacer concesiones de todas las partes que pertenecen a la industria automotriz desde gerencia, sindicatos, concesionarios, acreedores, distribuidores y proveedores para poder salvaguardar al sector<sup>183</sup>.

El gobierno de Bush otorgó los préstamos financieros a cambio de los siguientes compromisos:

La creación de un plan de reestructuración hecho por parte de Chrysler y General Motors para el 17 de febrero del 2009<sup>184</sup> que debía identificar como las empresas planeaban pagar el préstamo dado por el gobierno, mostrar el cumplimiento de los estándares federales de ahorro de combustible, sus planes para llegar a ser competitivos, describir las acciones que los fabricantes automotrices deben tomar para alcanzar y mantener viabilidad a largo plazo. Esta viabilidad será considerada si tiene un valor neto positivo en los que incluyen los costos presentes-futuros y la posibilidad de pagar todo el préstamo del gobierno<sup>185</sup>

Para el 30 de marzo del 2009, las empresas debían realizar un reporte detallado indicando el progreso obtenido con la implementación del plan de reestructuración e informar los objetivos financieros cumplidos. Este reporte se debía de presentar a un encargado del presidente quien tenía 30 días para certificar si se cumplió con los objetivos.

---

<sup>183</sup> Id.

<sup>184</sup> Cfr. BENSON Christina, *US automotive industry bailout programs: avoiding wto potholes on the road to economic recovery*, <http://alsb.roundtablelive.org/resources/documents/np%202009%20benson,%20c.pdf>, Fecha de acceso: 15 de mayo del 2011, 16:00, pp 2-5.

<sup>185</sup> Cfr. Congressional Research Service, Op. Cit.

El plan de rescate automotriz de George W. Bush fijaba condiciones vinculantes que fueron sometidas a consideración para el próximo gobierno<sup>186</sup> estas son:

La creación del Car Czar que es la asignación del presidente a una persona para que supervise el cumplimiento de las obligaciones, compromisos de las empresas prestamistas y así lograr la viabilidad a largo plazo y competitividad<sup>187</sup>. Esta persona tendrá el derecho de ver los records de la empresa. Y estará encargado de supervisar la política de gastos creada por General Motors y Chrysler que detalla las transacciones materiales como cualquier venta de activos, inversión, contrato o compromisos de 100 millones de dólares<sup>188</sup> para dar o no la aprobación del desembolso.

Reducción en las compensaciones de los empleados norteamericanos para que sean iguales a los sueldos pagados por industrias automotrices extranjeras en Estados Unidos hasta el 31 de diciembre del 2009<sup>189</sup>.

Los 25 empleados<sup>190</sup> que tienen compensaciones elevadas no podrán recibir ningún paquete de bonos al menos que sea aprobada por el car czar.

Se limitara las remuneraciones anuales de ejecutivos a la mitad de lo recibido que es 500000 dólares anuales, la eliminación de beneficios extras como del uso de aviones privados y jets privados<sup>191</sup>

Modificaciones en beneficios extraordinarios conocidos como el “Golden parachute” o paquete de beneficios e indemnizaciones para directores ejecutivos en casos de muerte<sup>192</sup>.

---

<sup>186</sup> Cfr. General Motors, *Bridge loan approved for U.S. big three automakers*, [http://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/Bridge\\_Loan\\_Approved\\_for\\_U.S.\\_Big\\_Three\\_Automakers](http://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/Bridge_Loan_Approved_for_U.S._Big_Three_Automakers), Acceso: 16 de mayo del 2010, 10:00

<sup>187</sup> Cfr. HADDAD Humberto, *El Siglo de Durango, Rescate Automotriz*, <http://www.elsiglodedurango.com.mx/noticia/193080.rescate-automotriz.html>, Acceso: 17 de mayo del 2010, 6:00

<sup>188</sup> Cfr. Congressional Research Service, *Op. Cit.*, pp. 50-61

<sup>189</sup> id

<sup>190</sup> Id.

<sup>191</sup> Cfr. Daily Tech, *Federal Government Grants \$13.4B in Loans to GM, Chrysler*, <http://www.dailytech.com/Federal+Government+Grants+134B+in+Loans+to+GM+Chrysler/article13738.htm>, Fecha de acceso: 17 de mayo del 2011, 18:00

<sup>192</sup> Cfr. Dictionarist, *Golden Parachute*, <http://definicion.dictionarist.com/golden+parachute>, Fecha de acceso: 17 de mayo del 2011, 9:00

Los dividendos no serán permitidos mientras se mantenga el préstamo del gobierno<sup>193</sup>.

La adquisición de warrants por parte del Tesoro de los Estados Unidos para comprar acciones de cada compañía<sup>194</sup>

El cumplimiento con los requerimientos federales sobre eficiencia de combustible y emisión<sup>195</sup>

Además, en caso que las partes no muestren viabilidad para el 31 marzo del 2009, el designado del presidente deberá pedir que los préstamos sean pagados en una sola fecha.

### **3.3 Acciones de la Cámara de Representantes y el Senado en el plan rescate del presidente George W. Bush y reacciones de organismos internacionales**

El plan de rescate automotriz realizado e impulsado por la presidencia de George W. Bush tuvo que ser aprobado por el congreso de los Estados Unidos representados por el Senado y la Cámara de Representantes. La cámara se encargaba de planificar los proyectos que serían enviados al senado para que sean aprobados con la mayoría de votos y el presidente lo apruebe oficialmente<sup>196</sup>. Durante la crisis automotriz, los procedimientos generales cambiaron y el plan de rescate fue elaborado a través de negociaciones<sup>197</sup> entre la parte demócrata del congreso y negociadores de la casa blanca por lo que la cámara y el presidente aprobaron el proyecto mientras que el senado tardó en aceptarlo obligando a la casa blanca la aprobación del rescate.

El desacuerdo entre las partes que conforman el congreso de los Estados Unidos se basó en las diferencias ideológicas entre el senado y la cámara de representantes que se vio reflejado en aceptar o no la intervención del estado

---

<sup>193</sup> Cfr. Congressional Research Service, Op. Cit

<sup>194</sup> Id.

<sup>195</sup> Cfr. The White House - President George W. Bush, *Economy*, <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/infocus/economy/>, Fecha de acceso: 17 de mayo del 2011, 13:00

<sup>196</sup> Cfr. Gobierno USA , *Cámara de Representantes*,

[http://www.usa.gov/gobiernousa/Agencias/Congreso\\_Representantes.shtml](http://www.usa.gov/gobiernousa/Agencias/Congreso_Representantes.shtml), Fecha de acceso: 18 de mayo del 2011, 14:00

<sup>197</sup> Cfr. Federation of American Scientists, Op. Cit

creando así indecisión y lentitud en la toma de decisiones por ambas partes<sup>198</sup>. Como resultado del choque de ideologías no se logró llegar a un acuerdo mutuo y el plan no pudo convertirse en ley por lo que el presidente puso en marcha el rescate y dejó la responsabilidad de establecer compromisos y condiciones por la ayuda financiera dada al próximo gobierno.

El rescate financiero a la industria del automóvil fue apoyado por entes internacionales como la comisión europea<sup>199</sup> que primeramente la señalaron como una acción proteccionista pero al comprobar una expansión de la crisis automotriz americana en el mercado europeo lo apoyaron. Incluso países como España solicitaron la ayuda económica del gobierno salvaguardar el sector, plan que fue apoyado por Francia, Reino Unido y Alemania.

### **3.3.1 Proceso realizado por la cámara de representantes y el senado en el plan rescate**

El Senado y la Cámara de Representantes forman el congreso de los Estados Unidos y son parte de la rama legislativa del gobierno federal, estos fueron los organismos que tuvieron la potestad para una aprobación del plan rescate de la industria automotriz o el HR70 en los Estados Unidos<sup>200</sup>.

Originalmente, la Cámara de Representantes son los encargados de planificar los proyectos que van a ser enviados al senado para la aprobación con la mayoría de votos de 2/3<sup>201</sup> y poder convertirse en ley. Este procedimiento durante la crisis automotriz se realizó de la siguiente manera: el plan rescate automotriz a corto plazo fue elaborado mediante negociaciones entre la parte demócrata que controlan el congreso y negociadores de la casa blanca y fue aceptado por el presidente Bush y sus asesores<sup>202</sup>. Debido a que la Cámara de Representantes de los Estados Unidos defiende los intereses locales, rurales e inmediatos, además es

---

<sup>198</sup> Cfr. ESMAS, *Republicanos condenarán rescates financieros*, <http://www2.esmas.com/m/32333>, Acceso: 22 de mayo del 2010, 18:00

<sup>199</sup> Cfr. Ascolfa, *La crisis mundial en el sector automotriz*, china: ¿aliado estratégico de México? [http://www.ascolf.edu.co/memorias/MemoriasCladea2009/upac01\\_submission\\_476.pdf](http://www.ascolf.edu.co/memorias/MemoriasCladea2009/upac01_submission_476.pdf), Fecha de acceso: 23 de mayo del 2011, 18:00

<sup>200</sup> Cfr. Gobierno USA, Op. Cit

<sup>201</sup> Id.

<sup>202</sup> Cfr. Radio Caracol, *Anuncian demócratas acuerdo para rescate de automotrices de EU*, <http://www.radiocaracol.com/nota.aspx?id=726535>, Fecha de acceso: 19 de mayo del 2011, 12:00

considerada formal en sus procedimientos y su actuación es rápida, el plan de rescate automotriz fue aceptado por la Cámara de Representantes de los Estados Unidos con 237 votos a favor y 170 votos en contra<sup>203</sup>.

Para poder ser puesto en marcha y platearlo como ley debía continuar con la legislación de los Estados Unidos y someterse ante el Senado para de ésta manera una vez aprobada por las 2/3 partes de este organismo sea el presidente quien lo apruebe<sup>204</sup> y lo firme oficialmente.

Debido a que el Senado defiende los intereses a largo plazo, sus perspectivas son globales, sus reglas para actuar son flexibles, tiene importancia política y principalmente su actuación es lenta<sup>205</sup> el Senado fue quien tardó en aceptar el plan de rescate y su aprobación no se dio. Sus miembros que pertenecían a la oposición es decir los Republicanos dieron 50 votos en contra de la ayuda y 50 votos fueron dados por los demócratas cantidad que no representaba a la mayoría mínima de 60 votos para dar por aceptado este plan<sup>206</sup>

El plan de rescate automotriz no tuvo el procedimiento legislativo regular de los Estados Unidos, por primera vez la Casa Blanca pedía la aprobación del Senado para que se ponga en marcha éste plan en lugar que sea ella el último ente en analizar, aprobar y firmar los proyectos para que se regularice<sup>207</sup>.

### **3.3.2 Influencia de ideologías del Partido Republicano del Senado y Cámara de representantes de Estados Unidos**

Estados Unidos es un país caracterizado por su ideología neoliberal que defiende la libertad económica y la poca intervención del gobierno en las actividades de las empresas privadas<sup>208</sup> como las empresas automotrices General

---

<sup>203</sup> Cfr. Perú 21, *Aprobaron en primera instancia el plan de rescate automotriz*, <http://peru21.pe/noticia/224195/senadores-republicanos-se-oponen-al-rescate-automotrices>, Fecha de acceso: 19 de mayo del 2010, 20:00

<sup>204</sup> Cfr. Gobierno USA, *Constitución de Estados Unidos*, <http://www.america.gov/st/usg-spanish/2008/September/20080915142541pii0.4043848.html>, Fecha de acceso: 20 de mayo del 2010, 11:00

<sup>205</sup> Cfr. GONZALEZ Jaime. Op. Cit.

<sup>206</sup> Cfr. FINANZAS, *Fracasa plan de rescate automotriz en el Senado*, [http://www.finanzas.com/noticias/empresas/2008-12-12/72677\\_fracasa-plan-rescate-automotriz-senado.html](http://www.finanzas.com/noticias/empresas/2008-12-12/72677_fracasa-plan-rescate-automotriz-senado.html), Fecha de acceso: 20 de mayo del 2011, 14:00

<sup>207</sup> Id.

<sup>208</sup> Cfr. Neoliberalismo, RIVERO Adolfo, *La libertad económica del mundo*, <http://www.neoliberalismo.com/Columna02-02-07.htm>, Fecha de acceso: 20 de mayo del 2011, 18:00

Motors, Ford y Chrysler. Para que un plan se pueda implantar en Estados Unidos es necesario que exista una aprobación de la mayoría de sus miembros del Senado y la Cámara de Representantes, durante la crisis automotriz ésta aprobación fue retardándose debido al choque de ideologías por parte del partido republicano y el partido demócrata<sup>209</sup>.

En el congreso de los Estados Unidos en el periodo del gobierno de George W. Bush desde el 3 de enero del año 2007 al 3 de enero del 2009 fecha cuando se puso a votación el plan de rescate automotriz, en este periodo existió en el senado<sup>210</sup> un número igual de representantes del partido republicano y del demócrata. En la casa de representantes existió una mayoría demócrata de 233 miembros comparada con una minoría republicana de 202 miembros<sup>211</sup>, los demócratas se centraban en la libertad económica así como la del pueblo, se cree que el capitalismo brinda mayores beneficios económicos y trae consigo crecimiento y prosperidad<sup>212</sup> si bien la libertad del mercado ha sido uno de los principios respetados de ésta ideología, a diferencia del partido republicano, los demócratas están a favor de la mínima intervención del estado con el fin de reducir los desequilibrios sociales es por esta razón y por esta ideología que cuando se puso a votación el plan de rescate automotriz, 270 votos fueron a favor de la misma respaldados en la totalidad por los demócratas<sup>213</sup>.

Este plan trajo consigo diferencias del partido demócrata con el partido republicano ya que a diferencia de los primeros, el partido republicano tiene una ideología radical y considerado conservador, defiende el liberalismo económico y el libre mercado pero a diferencia del partido demócrata, éstos no buscan en si ni la mínima intervención del estado incluso desean privatizar las áreas del Estado<sup>214</sup>.

---

<sup>209</sup> Cfr. Diario Ahora sí, *Diputados aprueban rescate automotriz*,

<http://www.ahorasi.com/diputados-aprueban-rescate-automotriz/>, Fecha de acceso: 21 de mayo del 2011, 8:00

<sup>210</sup> Cfr. United States Senate, *Locating Senate Legislation*, <http://www.senate.gov/>, Fecha de acceso: 21 de mayo del 2011, 12:00

<sup>211</sup> Cfr. United States House of Representatives, *Legislative Activity*, <http://www.house.gov/>, Fecha de acceso: 21 de mayo del 2011, 22:00

<sup>212</sup> Cfr. ANN Lee, *What Do Democrats Believe? A Summary of Democratic Party Ideology*,

<http://www.googobits.com/articles/2720-what-do-democrats-believe-a-summary-of-democratic-party-ideology.html>, Acceso: 22 de mayo del 2010, 9:00

<sup>213</sup> Id.

<sup>214</sup> Cfr. Cabanaconde, *Ideología y tendencias internas del Partido Republicano en los Estados Unidos*,

[http://cabanacondcity.com/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=195:republicano](http://cabanacondcity.com/web/index.php?option=com_content&view=article&id=195:republicano), Fecha de acceso: 22 de mayo del 2011, 11:00

Debido a esto fue lo que surgió la indecisión y la lenta toma de decisiones por ambas partes. Por un lado, la Cámara de Representantes de los Estados Unidos que por estar representada por una mayoría demócrata, la decisión en poner en marcha el plan de rescate automotriz fue aceptado. Y por otra parte, el senado representado con el mismo número de miembros del partido Republicano y demócrata no aceptaba la ayuda económica del gobierno en la industria automotriz ya que se justificaban diciendo que no pueden pertenecer a dos partes primeramente ser parte de un partido que favorece la reducción del papel del gobierno y a la vez apoyar con los rescates financieros que lo que hacen es que exista una nacionalización del papel del gobierno<sup>215</sup>

Las diferentes ideologías de los partidos ha hecho que el congreso llegue a un acuerdo mutuo que satisfaga a ambas partes, la casa aprobó el plan mientras que el senado no lo hizo<sup>216</sup>. El presidente otorgó la ayuda financiera a cambio que los compromiso y condiciones establecidos por el gobierno para las industrias automotrices sean discutidas en el gobierno de Barack Obama lo cual benefició con la economía de éste país a pesar que esto afecto a su ideología<sup>217</sup>.

### **3.3.3 Reacciones con respecto al plan rescate automotriz**

La intervención del estado en inyectar liquidez a las empresas automotrices General Motors y Chrysler fue una acción señalada primeramente por la comisión europea como proteccionista y hostil<sup>218</sup> pero al implicar la crisis americana una expansión en el mercado europeo el plan rescate automotriz fue apoyado por esta entidad.

La ayuda económica al sector automotriz americano impulsó a que España, país que atravesaba también por crisis en la industria del automóvil, solicite al gobierno a inyectar liquidez para salvaguardar la economía plan que fue aprobado

---

<sup>215</sup> Cfr. ESMAS, Op. Cit

<sup>216</sup> Cfr. Diario La Séptima, *La Cámara de Representantes aprobó el plan de rescate automotriz*, <http://www.laseptima.info/8.6.8/app/?mod=portal&ver=noticia&id=12051>, Fecha de acceso: 22 de mayo del 2011, 21:00

<sup>217</sup> Id.

<sup>218</sup> Cfr. Ascolfa, Op. Cit

e incluso Francia, Reino Unido y Alemania se unieron a esta iniciativa para ayudar al sector automotriz<sup>219</sup>.

Además los gobiernos del socialismo del siglo XXI como Venezuela, Ecuador y Bolivia con respecto al rescate automotriz creyeron que fue acertado la medida que tomo el ex presidente Bush incluso felicitaron por la labor en la industria automotriz y manifestaron su apoyo<sup>220</sup>.

Por otra parte, la reacción que los norteamericanos tuvieron con respecto a la ayuda financiera del sector automotriz fue negativa. El 61% del total de la población manifestaron su posición contraria calificando a la acción del gobierno como desleal y que no ayudará a la economía de los Estados Unidos. Los ciudadanos argumentaron que la inyección de dinero solo tardará los efectos de la crisis y no evitará la bancarrota de la industria del automóvil sector que según la población caerá tarde o temprano<sup>221</sup>

---

<sup>219</sup> Cfr. HOY Coches, *España aprueba rescate automotriz*, [http://www.hoycoches.com/14198\\_espana\\_aprueba\\_rescate\\_automotriz.html](http://www.hoycoches.com/14198_espana_aprueba_rescate_automotriz.html), Fecha de acceso: 24 de mayo del 2011, 19:00

13 de mayo del 2010, 17:00

<sup>220</sup> Cfr. BLOTTA María Eva, *Obama y la Política exterior estadounidense*, [www.democracynow.org/.../el\\_presidente\\_electo\\_obama\\_y\\_el\\_futuro\\_d\\_-](http://www.democracynow.org/.../el_presidente_electo_obama_y_el_futuro_d_-), Fecha de acceso: 25 de mayo del 2011, 10:00  
13 de mayo del 2010, 20:00

<sup>221</sup> Cfr. CNN Money, ROONEY Ben, *Poll: 61% oppose auto bailout*, [http://money.cnn.com/2008/12/03/news/economy/automakers\\_poll/](http://money.cnn.com/2008/12/03/news/economy/automakers_poll/), Fecha de acceso: 25de mayo del 2011, 12:00

### 3. ANÁLISIS

Los primeros vehículos fabricados en los Estados Unidos fueron destinados para la clase alta por su costo, por esta razón con la creación de la Ford Motors Company y del modelo económico T, el enfoque en la adquisición de los vehículos fue para la clase media lo que motivó a que General Motors y Chrysler fabriquen constantemente automóviles con servicios adicionales que se ajusten a las exigencias del consumidor; acciones que originaron la expansión de la economía americana como resultado la creación de plazas de trabajo: gasolineras, restaurantes, mecánicas, consumo y la activación de la economía.

Los vehículos en los Estados Unidos han tenido un peso significativo en la economía del país porque la fabricación de automóviles contribuye históricamente al 3.5% del total del PIB, los autos son la segunda posesión de los estadounidenses, la producción bruta alcanza los 403 mil millones de dólares anuales, y las exportaciones de este bien representan 111 mil millones de dólares por lo que la crisis en este sector afectó la economía de los trabajadores de las compañías quienes tuvieron reducción en sueldos, beneficios y 330000 empleados fueron despedidos. Además, los fabricantes de autos americanos operaron con pérdidas económicas, disminución en la venta de vehículos y mayoría en los pasivos de las empresas. Los concesionarios también sufrieron secuelas en su economía, sus ventas bajaron 41%.

La industria del automóvil se vio afectada por la crisis económica que con el aumento del tipo de interés al 5.25% generó embargos debido al incremento en el pago mensual de créditos hipotecarios de 400 a 1500 dólares. Además, las calificaciones dadas por las agencias de calificación representaron pérdidas de 250000 millones de dólares y motivaron a que inversionistas otorguen préstamos para créditos subprime financiados el 1% por capital propio y 99% con dinero prestado hecho que produjo falta de liquidez. Como resultado, los créditos otorgados por los inversionistas para la adquisición de automóviles se restringieron de 13 mil millones en el año 2008 a 3.4 mil millones en el año 2009. Además, los movimientos especulativos, la demanda del petróleo que superaba la oferta hicieron que aumente el costo de barril de 20 dólares a 135 dólares hecho que

afectó en la compra de vehículos SUV's y aumentó la compra de vehículos compactos fabricados por la industria asiática como efecto un aumento de importaciones y disminución en las exportaciones

Además, la industria americana representada por General Motors, Chrysler y Ford se basó en la producción de SUV's, automóviles todo terreno cuya venta por cada auto representaba una ganancia de 18000 dólares para la empresa hecho que motivó a que se elimine paulatinamente la fabricación de automóviles compactos porque con la venta de los mismos no se obtenían ingresos totales ni para el costo de producción. Estas acciones beneficiaron a la competencia internacional principalmente a las industrias asiáticas quienes creaban vehículos sedanes o compactos, ahorrativos en carburante y poco contaminantes para el medioambiente a un costo de entre 6990 y 28400 dólares el auto más costoso. También, el porcentaje de confiabilidad de vehículos por parte de los consumidores apuntaba a los fabricados por las industrias asiáticas en comparación con las americanas.

La industria del automóvil en los Estados Unidos se ha caracterizado por el vínculo que tiene con la UAW, relación que ganó peso cuando se logró que el sindicato sea reconocido por el gobierno y que las peticiones sean aceptadas. El poder de negociación continuó influyendo en las decisiones tomadas por las industrias americanas en el año 2007 porque contrataban a sus empleados mediante la intervención del sindicato, acción que costó en el año 2007 a la industria americana \$ 71 dólares la hora por empleado en comparación con el costo que representaba un trabajador para la industria automotriz extranjera que es de 49 dólares, los costos heredados que encierra las pensiones y seguros de jubilados representó 16 dólares a la industria americana y 3 dólares a la industria extranjera. Los miembros activos representaban 30% y los miembros retirados representan el 70%.lo que significó un gasto para la empresa por las obligaciones de los costos heredados.

La industria asiática ha golpeado el desarrollo de la industria americana, al igual que el sector europeo porque fabrica automóviles de lujo como la Mercedes-Benz, BMW, Porsche, Renault, Peugeot lo que lo hace tener reconocimiento a

nivel internacional. Además, monta sistemas regionales de producción, y tiene fusiones entre industrias. Incluso el costo de reparación y mantenimiento de vehículos en el año 2009 fue de 327 euros para autos europeos, 355 euros para autos asiáticos y 358 euros para autos americanos factores que han motivado a que los consumidores norteamericanos tengan preferencia de compra en estos vehículos.

El libre mercado, el igual trato para países miembros y la disminución de barreras arancelarias principio defendido por los Estados Unidos ha hecho que la OMC aplique el mismo arancel en las importaciones de vehículos de todos los países miembros factor que se veía reflejado en el costo de los automóviles haciendo que la competencia sea una causa de la crisis automotriz.

Para tratar de salvaguardar al sector automotriz americano y evitar un colapso en la economía, se crea el programa TARP mediante el uso de fondos de la ley EESA. Se establece el programa de financiamiento de la industria automotriz que otorgó 18.9 mil millones en préstamos para General Motors y Chrysler. Por lo tanto, existió una intervención directa del estado en las empresas privadas automotrices cuando se inyectó los 19 mil millones de dólares razón que impulsó a que el gobierno fije condiciones y compromisos al plan de rescate automotriz mediante la creación de un plan de reestructuración realizado por las empresas y un reporte detallado que indique el progreso en la implementación de dicho plan. Además, de la designación del zar del automóvil persona asignada por el gobierno para que vigilará el cumplimiento de las obligaciones comprometidas por las empresas y la reducción en beneficios y sueldos por parte de los empleados. Acciones que alteraban la ideología americana de la no intervención del estado.

La inyección de dinero y el control de la economía de las empresas automotrices americanas por parte del gobierno de Bush crearon indecisión y choque de ideología republicana y demócrata entre el senado y la cámara de representantes como efecto no se logró convertirla en ley y el gobierno determinó que los compromisos y condiciones del plan sean discutidas en el próximo gobierno y que la ayuda financiera se realice de todas maneras.

El neoliberalismo en los Estados Unidos ha beneficiado a la economía del país pero al otorgar independencia al sector privado y defender la mínima intervención del estado originó que los sectores industriales americanos entren en recesión económica como efecto del pequeño control en las actividades financieras, operativas por parte de las compañías automotrices. Esta ideología también fue la causante de la indecisión por parte del congreso para establecer como ley al plan rescate automotriz.

#### **4. CONCLUSIONES**

La hipótesis del presente trabajo de grado “La crisis económica mundial del año 2008 y la competencia internacional habrían sido la causa de la crisis automotriz en los Estados Unidos lo que habría llevado al gobierno presidido por George W. Bush a inyectar liquidez para evitar la quiebra mesurada de este sector” se cumple por las siguientes razones:

- El incremento del tipo de interés generó aumento en el valor mensual del pago de créditos hipotecarios por lo tanto endeudamiento en la población americana e insolvencia como efecto los consumidores estadounidenses centraron su economía en la compra de bienes de primera necesidad y no en la compra de bienes de consumo.
- Las calificaciones dadas por las agencias de calificación crediticia representaron pérdidas a los inversionistas como resultado la falta de liquidez para los extranjeros que querían tener participación en la industria. Además, la quiebra económica provocó que nuevos inversores se vuelvan conservadores y suspendan la inyección de crédito importante para los prestamistas que solicitaban dinero y así adquirir vehículos.
- La crisis económica mundial desencadenó la crisis petrolera lo que hizo que el precio del barril aumente 6 veces más su valor normal acción que afectó en la compra de vehículos porque la población americana prefería retener sus vehículos en lugar de endeudarse con uno nuevo. Incluso adquiriría vehículos

compactos ahorradores de combustibles fabricados por la industria asiática y no los SUV's americanos.

- La dependencia de las compañías automotrices con el sindicato y el reconocimiento de éste ente ha hecho que los altos beneficios, como: beneficios de salud, vacaciones, entrenamiento, costos heredados, requeridos por la UAW para sus empleados sean aceptados. Esto ha representado un gran desembolso para la industria americana porque el costo promedio por hora de trabajadores representa 21 dólares más a las compañías en comparación con el costo promedio por hora que representa a la industria asiática un trabajador.
- A diferencia de la industria asiática, los trabajadores retirados del sector automotriz representaron un gasto fijo porque el costo por hora de los miembros retirados en los tres grandes de Detroit es de 16 dólares, 13 dólares más que el costo por hora de los miembros retirados de la industria automotriz japonesa valor que representa un aumento en el costo del vehículo por lo tanto lo vuelve menos competitivo con la competencia internacional.
- Además, el sector automotriz asiático y europeo representaron una amenaza a la industria americana debido al estilo de autos fabricados. Después de la crisis económica de los Estados Unidos que comenzó en el año 2008, los compradores estadounidenses adquirirían vehículos ahorradores de combustible, compactos, económicos y de alta confiabilidad dichas características fueron cubiertas por la industria china, japonesa e incluso alemana que decidieron formar alianzas para tener peso a nivel internacional y destronar a General Motors, Ford y Chrysler que operaban con pérdidas económicas como consecuencia la balanza estadounidense en el sector automotriz fue negativa en el año 2008 y 2009 siendo las importaciones mayores que las exportaciones.
- La industria asiática representada por Honda en el año 2008 operó con ganancias de 99652 mil dólares y la industria General Motors operó con pérdidas de 30860 mil dólares como efecto de las estrategias implantadas por

el gobierno asiático las cuales fueron el recorte de impuestos a la venta de vehículos y subsidios para los antiguos, la variedad de 18 tipos de automóviles que ofrece, y limitantes de las emisiones de gases contaminantes.

- Además, la industria europea en el año 2008 tuvo utilidad en sus vehículos de marca Volkswagen, BMW debido a que tiene sistemas regionales de producción, fusiones entre industrias, tiene respaldo con la unión europea y el costo de reparación y mantenimiento de vehículos son menores al costo de reparación de autos estadounidenses, factores que amenazaron al desarrollo del sector automotriz americano.
- La ideología americana de libre competencia y el principio de igual trato para los países miembros de la OMC ha hecho que los fabricantes de automóviles apliquen el mismo tipo de arancel en las importaciones de vehículos a Estados Unidos por lo que el costo de vehículos extranjeros no varía.
- El peso económico de la industria automotriz motivó a que el gobierno cree el programa TARP junto con el programa de financiamiento de la industria automotriz que sirvió para otorgar préstamos a Chrysler y General Motors a cambio de condiciones fijadas por el gobierno y la intervención directa en la administración de las empresas porque una caída del sector significaba desempleo de 2.6 millones de personas y una reducción de 121000 millones de dólares en las exportaciones.
- La teoría neoliberal fue la causante del choque de ideologías para la creación del plan rescate entre el partido demócrata y republicano del Senado y la cámara de representantes hubo inyección económica al sector, el plan no pudo establecerse como ley y se dejó en consideración las condiciones del plan rescate para que en el gobierno de Obama se establezcan compromisos por parte de las industrias a cambio del préstamo.

## 5. RECOMENDACIONES

En razón de que la hipótesis de trabajo se cumple, para evitar lo sucedido en el sector automotriz se recomienda

- Disminuir el poder que las industrias de automotores americanas han dado a los sindicatos para reducir los gastos de la empresa y garantizar trabajo para nuevas personas en el sector. Llegar a un acuerdo en el cual ambas partes se beneficien por ejemplo disminuir los beneficios de los jubilados y poner un año limite en el cual ellos no deban ya recibir ayudas económicas sino una pensión básica para de esta manera no desprotegerlos al 100%.
- Crear un ente neutral que controle las calificaciones otorgadas por las agencias de calificaciones crediticias para que no se existan evaluaciones incorrectas y de esta manera aumentar la confiabilidad de inversores en un país. Este ente tendría que estar conformado por un representante de cada agencia de calificación crediticia existente para de esta manera garantizar la transparencia.
- Fabricar autos eficientes en espacio y consumo de combustible, que se sujeten al nivel de vida económico de la mayoría de norteamericanos y ofrecer variedad como los producidos por el mercado asiático sin dejar a un lado a los SUV's para de esta manera brindar opciones a los compradores. Además, hacer un estudio de mercado constante con los autos creados por el mercado europeo y asiático para fabricar autos competitivos.
- Establecer medidas de rescate económico por parte del gobierno para que cuando un sector estadounidense se encuentre en crisis se tenga un plan de rescate claro, éste debe ser aprobado por la industria privada y el gobierno, en el cual debe de constar la cantidad económica que se asignará para de esta manera evitar problemas de desacuerdo por ideologías.
- Implantar compromisos y condiciones a cambio de la ayuda económica dada por el gobierno las mismas que deben ser analizadas, propuestas y aceptadas

por la parte que recibe la ayuda y la que da la ayuda. Se deben ajustar a la cultura e ideología americana por lo tanto la independencia del sector privado evitando que el gobierno obligue a ser el único ente que tenga el pleno control de las empresas en el aspecto económico y administrativo sino que ambas partes controlen el progreso del sector en crisis.

- Formar una asociación entre el mercado europeo y americano que son los más perjudicados por la industria automotriz asiática para que sus fusiones les den poder, peso, tecnología y reconocimiento a nivel internacional y utilicen sus fortalezas en la fabricación de automóviles.
- Crear autos ecológicos para satisfacer las necesidades que están en boga. La fabricación de estos vehículos deberá basarse en la estrategia utilizada por la industria automotriz japonesa es decir copiar el modelo de auto, mejorarlo y abaratar costos.

## BIBLIOGRAFIA

### Web

About.com, HAMER Tony and Michele, *It Wasn't Always This Bad*,  
<http://classiccars.about.com/od/classiccarsaz/a/GM.html>

Academic Mind, HIGHFILL David, *Automotive Industry Analysis- GM, DaimlerChrysler, Toyota, Ford, Honda*,  
<http://www.academicmind.com/unpublishedpapers/business/management/2004-11-000aaa-automotive-industry-analysis.html>

Actúa, *Los carros japoneses son los más eficientes para el medio ambiente*,  
<http://www.actuaeselmomento.com/2009/06/los-carros-japoneses-son-los-mas.html>

AllSands, *The history of the Auto Industry*,  
[http://www.allsands.com/history/objects/autosindustryh\\_zlt\\_gn.html](http://www.allsands.com/history/objects/autosindustryh_zlt_gn.html)

ANN Lee, *What Do Democrats Believe? A Summary of Democratic Party Ideology*,  
<http://www.googobits.com/articles/2720-what-do-democrats-believe-a-summary-of-democratic-party-ideology.html>

AOL Automóviles, ULLOA Fernando, *Estados Unidos: Mira cuales fueron los carros más vendidos en junio del 2009*,  
<http://autos.aollatino.com/2009/07/27/estados-unidos-mira-cuales-fueron-los-carros-mas-vendidos-en-junio/>

AOL Automoviles, ULLOA Fernando, *Los 5 factores que han provocado la actual crisis automotriz en Estados Unidos*,  
<http://autos.aollatino.com/2009/04/14/los-5-factores-que-han-provocado-la-actual-tesis-automotriz-en-estados-unidos/>

Asociación Iberoamericana de Cámaras de comercio, Estados Unidos de América,  
<http://www.aico.org/aico/Default.aspx?tabid=2390>

Audatex España, *Coches hechos en Europa más baratos en reparar*,  
<http://noticias.coches.com/consejos/coches-hechos-en-europa-mas-baratos-de-reparar/28225>

Autoobserver, Michelle Krebs, *2008 U.S. Auto Sales Are Worst Since 1992*,  
<http://www.autoobserver.com/2009/01/2008-us-auto-sales-are-worst-since-1992.html>

Autopasion, *Chrysler*, <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-CHRYSLER.html>

Be Specific, *Draft Bill: Auto Industry Financing and Restructuring Act*,  
<http://www.bespacific.com/mt/archives/020015.html>

BENSON Christina, *US automotive industry bailout programs: avoiding wto potholes on the road to economic recovery*,  
<http://alsb.roundtablelive.org/resources/documents/np%202009%20benson,%20c.pdf>

Bloomberg Businessweek, *Ford Motor Co*,  
<http://investing.businessweek.com/research/stocks/snapshot/snapshot.asp?ticker=F:US>

BLOTTA María Eva, *Obama y la Política exterior estadounidense*,  
[www.democracynow.org/.../el\\_presidente\\_electo\\_obama\\_y\\_el\\_futuro\\_d](http://www.democracynow.org/.../el_presidente_electo_obama_y_el_futuro_d) -

BOYER Paul, *The Oxford Companion to United States History 2001, Automotive Industry*, <http://www.encyclopedia.com/doc/1O119-AutomotiveIndustry.html>

BRANCHEAU Josh, WHARTON Abi, and KAMALOV Firuz, *The history of the automobile*, <http://l3d.cs.colorado.edu/systems/agentsheets/New-Vista/automobile/>

Bryant University, *History of Ford Motor Company*,  
[http://web.bryant.edu/~ehu/h364proj/fall\\_97/lushing/Ford.html](http://web.bryant.edu/~ehu/h364proj/fall_97/lushing/Ford.html)

Bureau of Economic Analysis, *Gross-Domestic-Product-by-Industry Accounts, 1947-2010*,  
[http://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo\\_action.cfm?anon=868276&table\\_id=26758&format\\_type=0](http://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo_action.cfm?anon=868276&table_id=26758&format_type=0)

Cabanaconde, *Ideología y tendencias internas del Partido Republicano en los Estados Unidos*,  
[http://cabanacondcity.com/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=195:republicano](http://cabanacondcity.com/web/index.php?option=com_content&view=article&id=195:republicano)

Center for Automotive Research, ARBOR Ann, *Contribution of the automotive industry to the economies of all fifty states and the United States*,  
<http://www.dailybust.com/The-United-States-automotive-industry-is-a-critical-component-of-....html>

CNN Expansión, GONZÁLEZ Luis Miguel, *Las calificadoras un trio que desafina*,  
<http://www.cnnexpansion.com/expansion/2010/06/01/agencias-calificadoras-desafinan>

CNN Money, ROONEY Ben, *Poll: 61% oppose auto bailout*,  
[http://money.cnn.com/2008/12/03/news/economy/automakers\\_poll/](http://money.cnn.com/2008/12/03/news/economy/automakers_poll/)

Concepto GT, *Energías Alternativas: El Auge de los SUV*,  
<http://conceptogt.com/2008/08/energias-alternativas-el-auge-de-los-suv/>

Congressional Research Service, *U.S. Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring*,  
<http://www.henrywaxman.house.gov/UploadedFiles/R40003.pdf>

Cosas de Finanzas, FERREIRA Milton, *El sector automotriz se agrava en Estados Unidos*, <http://www.cosasdefinanzas.es/sector-automotriz-agrava-eeuu/>

China: ¿aliado estratégico de México?  
[http://www.ascolfa.edu.co/memorias/MemoriasCladea2009/upac01\\_submission\\_476.pdf](http://www.ascolfa.edu.co/memorias/MemoriasCladea2009/upac01_submission_476.pdf)

Chrysler Group, *Our Company Overview*, [www.chryslergroupllc.com/company](http://www.chryslergroupllc.com/company)

Daily Tech, *Federal Government Grants \$13.4B in Loans to GM, Chrysler*,  
<http://www.dailytech.com/Federal+Government+Grants+134B+in+Loans+to+GM+Chrysler/article13738.html>

Democratic Policy Committee, *The Auto Industry Financing and Restructuring Act*,  
[http://dpc.senate.gov/dpcdoc.cfm?doc\\_name=lb-110-2-178](http://dpc.senate.gov/dpcdoc.cfm?doc_name=lb-110-2-178)

Diario Ahora sí, *Diputados aprueban rescate automotriz*,  
<http://www.ahorasi.com/diputados-aprueban-rescate-automotriz/>

Diario La Séptima, *La Cámara de Representantes aprobó el plan de rescate automotriz*,  
<http://www.laseptima.info/8.6.8/app/?mod=portal&ver=noticia&id=12051>

Diario CRI, *Industria Automotriz China en carril express*,  
<http://espanol.cri.cn/1161/2009/08/21/1s182860.htm>

Diario Gestión, *La venta de autos se desploma en Estados Unidos*,  
<http://gestion.pe/noticia/253684/ventas-autos-estados-unidos-se-desplomam>

Dictionarist, *Golden Parachute*, <http://definicion.dictionarist.com/golden+parachute>

Dinero y Crédito, PERIU Mike, *La Bancarrota de General Motors*,  
<http://www.dineroycredito.com/la-bancarrota-de-general-motors/4133/>

ECONLINK, *Crisis Financiera internacional*, <http://www.econlink.com.ar/crisis-financiera-internacional>

EL Economista, SOLBES Pedro, *Solbes cree que las subidas del petróleo no serán efímeras porque responden a factores estructurales*,  
<http://www.economista.es/economia/noticias/592586/06/08/Solbes-cree-que-las-subidas-del-petroleo-no-seran-efimeras-porque-responden-a-factores-estructurales.html>

ESMAS, *Republicanos condenarán rescates financieros*,  
<http://www2.esmas.com/m/32333>

Espectador, LEMA Alfonso, *Razones del debilitamiento del dólar*,  
[http://www.espectador.com/1v4\\_contenido.php?id=109141&sts=1](http://www.espectador.com/1v4_contenido.php?id=109141&sts=1)

EUMED, BARCELATA Hilario, *La Crisis Financiera en Estados Unidos*,  
<http://www.eumed.net/ce/2010a/hbc.html>

Federal Trade Commission, *Buying a New Car*,  
<http://www.ftc.gov/bcp/edu/pubs/consumer/autos/aut11.shtm>

Federation of American Scientists, COONEY Stephen, *US Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring*,  
<http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R40003.pdf>

FINANZAS, *Fracasa plan de rescate automotriz en el Senado*,  
[http://www.finanzas.com/noticias/empresas/2008-12-12/72677\\_fracasa-plan-rescate-automotriz-senado.html](http://www.finanzas.com/noticias/empresas/2008-12-12/72677_fracasa-plan-rescate-automotriz-senado.html)

Forbes, *General Motors Company*.  
<http://finapps.forbes.com/finapps/BuyHoldSellAnalysis.do?tkr=gm>

Ford, *Economic Impacts on the Auto Industry*,  
<http://corporate.ford.com/microsites/sustainability-report-2008-09/economy-case-economic>

FUENTES Manuel, *La crisis automotriz quien le pagará*,  
<http://www.cimacnoticias.com/site/s09021005-EN-TELA-DE-JUICIO.36566.0.html>

Fundinguniverse, *General Motors Corporation*,  
<http://www.fundinguniverse.com/company-histories/General-Motors-Corporation-Company-History.html>

FUTURE CAST online magazine, BLATT Daniel, *Descent Into the Depths*,  
[http://www.futurecasts.com/Depression\\_descent-beginning-'30.html](http://www.futurecasts.com/Depression_descent-beginning-'30.html)  
General Motors, *Bridge loan approved for U.S. big three automakers*,  
[http://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/Bridge\\_Loan\\_Approved\\_for\\_U.S.\\_Big\\_Three\\_Automakers](http://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/Bridge_Loan_Approved_for_U.S._Big_Three_Automakers)

Global Asia, *General Motors y Ford aumentan sus ventas en China*,  
[http://www.globalasia.com/revista/index.php?option=com\\_content&view=article&id=853%3Agm-y-ford-aumentaron-sus-ventas-en-china-en-2009&catid=7%3Anoticias-empresa&Itemid=45&lang=es](http://www.globalasia.com/revista/index.php?option=com_content&view=article&id=853%3Agm-y-ford-aumentaron-sus-ventas-en-china-en-2009&catid=7%3Anoticias-empresa&Itemid=45&lang=es)

Global Health, *Gm Retirees to Pay More for 2008 Health Care*,  
<http://globalhealth.hothealthguide.com/tag/automotive-industry/>

Gobierno USA , *Cámara de Representantes*,  
[http://www.usa.gov/gobiernousa/Agencias/Congreso\\_Representantes.shtml](http://www.usa.gov/gobiernousa/Agencias/Congreso_Representantes.shtml)

Gobierno USA, *Constitución de Estados Unidos*, <http://www.america.gov/st/usg-spanish/2008/September/20080915142541pii0.4043848.html>

GOLD Jenny, *Cutting Worker Costs Key To Automakers' Survival*,  
<http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=98643230>

GOLIATH, *A decade of change for the U.S. auto industry: the internet, promotions, and rising gasoline prices*, [http://goliath.ecnext.com/coms2/gi\\_0199-13653374/A-decade-of-change-for.html](http://goliath.ecnext.com/coms2/gi_0199-13653374/A-decade-of-change-for.html)

Grupo Clarin, *Un terremoto en la industria automotriz*,  
12:00<http://edant.clarin.com/suplementos/economico/1998/05/10/c-02801e.html>

HADDAD Humberto, *El Siglo de Durango, Rescate Automotriz*,  
<http://www.elsiglodedurango.com.mx/noticia/193080.rescate-automotriz.html>

HOY Coches, *España aprueba rescate automotriz*,  
[http://www.hoycoches.com/14198\\_espana\\_aprueba\\_rescate\\_automotriz.html](http://www.hoycoches.com/14198_espana_aprueba_rescate_automotriz.html)

Iar Noticias, *Aumento del petróleo: Protestas y estallidos sociales se multiplican en el mundo*,  
[http://www.iarnoticias.com/2008/secciones/europa/0020\\_protestas\\_suba\\_petroleo\\_28may08.html](http://www.iarnoticias.com/2008/secciones/europa/0020_protestas_suba_petroleo_28may08.html)

Index Mundi, *Estados Unidos*,  
[http://www.indexmundi.com/es/estados\\_unidos/tasa\\_de\\_inflacion\\_\(precios\\_al\\_consumidor\).html](http://www.indexmundi.com/es/estados_unidos/tasa_de_inflacion_(precios_al_consumidor).html)

Index Mundi, *Estados Unidos*,  
[http://www.indexmundi.com/es/estados\\_unidos/importaciones.html](http://www.indexmundi.com/es/estados_unidos/importaciones.html)

International Business Time, *Ante la crisis automotriz, la ingeniería alemana y los mercados emergentes ganan*, <http://mx.ibtimes.com/contents/20091014/crisis-automotriz-mercados-emergentes-alemania.html>

Iprofesional, Rubén Ramallo, *Precio del petróleo WTI-EN US por Barril año 2008*,  
[www.economia.iprofesional.com](http://www.economia.iprofesional.com)

JB car pages, *Chrysler History*, <http://www.jbcarpages.com/chrysler/history/>

Jeff Bingaman, *What is TARP*, <http://bingaman.senate.gov/policy/issues/20090202-01.cfm>

KLEPPER Steven, *The Evolution of the U.S. Automobile Industry and Detroit as its Capital*, [http://www.druid.dk/uploads/tx\\_picturedb/dw2002-440.pdf](http://www.druid.dk/uploads/tx_picturedb/dw2002-440.pdf)

*La crisis obliga a los estadounidenses a mantener sus autos durante más tiempo*,  
<http://www.doctorshoper.com/contenido.html?drnid=8627>

La Finanza, *El Origen de la crisis económica*, <http://lafinanza.es/el-origen-de-la-crisis-economica/>

La Nación, MONTAMAT Daniel, *La crisis del petróleo*,  
<http://www.lanacion.com.ar/1357440-la-crisis-del-petroleo>

Libertad Digital, *Los concesionarios de EEUU ofrecen coches por 1 dólar, interés al 0% y ofertas 2x1*, <http://www.libertaddigital.com/economia/los-fabricantes-de-eeuu-ofrecen-coches-por-1-dolar-interes-al-0-y-ofertas-2x1-1276345301/>

Marcas Baratas, <http://marcas.masbaratas.com/marcas-de-carros-japoneses>

Market Access Map, *Tarifa Arancelaria*, [www.macmap.org](http://www.macmap.org)

Marketing Teacher, *SWOT Analysis General Motors*,  
<http://www.marketingteacher.com/swot/general-motors-swot.html>

MCGUIGAN Brendan, WiseGEEK, *What is the History of General Motors*,  
<http://www.wisegeek.com/what-is-the-history-of-general-motors.html>

Mundo Motor, *Ford modelo T – 100 años de historia*,  
<http://www.autoobserver.com/2009/01/2008-us-auto-sales-are-worst-since-1992.html>

Mundo & Motor, LARRAZÁBAL Néstor, *Los tres Grandes de Detroit*,  
<http://www.mundoyomotor.com/mm124/108125116520.html>

Neoliberalismo, RIVERO Adolfo, *La libertad económica del mundo*,  
<http://www.neoliberalismo.com/Columna02-02-07.html>

New York Times, David Leonhardt, *\$73 an hour: Adding it Up*,  
<http://www.nytimes.com/2008/12/10/business/economy/10leonhardt.html>

OICA, *Production Statistics*, <http://oica.net/category/production-statistics/2001-statistics/>

OICA, *Production Statistics*, <http://oica.net/category/production-statistics/2009-statistics/>

OMC, *¿Qué es la Organización Mundial del Comercio?*,  
[http://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/fact1\\_s.html](http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact1_s.html)

Orbita, *La Historia de Chrysler*,  
<http://orbita.starmedia.com/fargorn/phistcrhysler.html>

Organization Rebuild, JANE Anthony, *Today's Economy is Making it Hard to Get a Loan - Even If You Have Good Credit*, <http://EzineArticles.com/1864790>

Perú 21, *Aprobaron en primera instancia el plan de rescate automotriz*,  
<http://peru21.pe/noticia/224195/senadores-republicanos-se-oponen-al-rescate-automotrices>

Pueblo en línea, *Vehículos Chinos se posicionan en el mercado*,  
<http://spanish.peopledaily.com.cn/31617/6627305.html>

Radio Caracol, Anuncian demócratas acuerdo para rescate de automotrices de EU,  
<http://www.radiocaracol.com/nota.aspx?id=726535>

Recursos Humanos, *General Motors reducirá prestaciones sanitarias a empleados para bajar costos*, <http://www.losrecursoshumanos.com/contenidos/3744-general-motors-reducira-prestaciones-sanitarias-a-empleados-para-bajar-costes.html>

Reuters, *TIMELINE: History of the UAW and the U.S. automakers*,  
<http://uk.reuters.com/article/2009/02/18/us-uaw-timeline-sb-idUKTRE51H7SP20090218>

Riesgos y Morosidad, *La crisis subprime y las agencias de rating*,  
<http://www.riesgoymorosidad.com/las-subprime-la-crisis-y-los-pecados-de-las-agencias-de-rating/>

RM José, *Crisis automotriz en los Estados Unidos*,  
<http://www.barandilleros.com/crisis-automotriz-en-los-estados-unidos.html>

SHVOONG, *La industria automotriz Europea en movimiento: competitividad en un mundo cambiante*, <http://es.shvoong.com/books/99775-la-industria-automotriz-europea-en/>

SIGTARP, *TARP and Automotive Industry Support Programs*,  
[http://www.sig tarp.gov/report/congress/2009/July2009\\_Quarterly\\_Report\\_to\\_Congress.pdf](http://www.sig tarp.gov/report/congress/2009/July2009_Quarterly_Report_to_Congress.pdf)

STANDARD & POOR'S, *Calificaciones Crediticias - definiciones y preguntas frecuentes*, <http://www.standardandpoors.com/ratings/definitions-and-faqs/es/la>

Terra, *La industria automotriz estadounidense busca ayuda inmediata*,  
[http://autos.terra.com/noticias/la\\_industria\\_automotriz\\_estadounidense\\_busca\\_ayuda\\_inmediata/aut40864](http://autos.terra.com/noticias/la_industria_automotriz_estadounidense_busca_ayuda_inmediata/aut40864)

The American Prospect, MEYERSON Harold, *The case for keeping the big three out of bankruptcy*,  
[http://prospect.org/cs/articles?article=the\\_case\\_for\\_keeping\\_the\\_big\\_three\\_out\\_of\\_bankruptcy](http://prospect.org/cs/articles?article=the_case_for_keeping_the_big_three_out_of_bankruptcy)

The Detroit Bureau, ZEN Kino, *U.S. Light Vehicle Sales Fall in September by 27%*,  
<http://www.thedetroitbureau.com/2009/10/u-s-light-vehicle-sales-fall-in-september-by-27/>

The Henry Ford, *Duryea Motor Company*, [www.hfmgv.org/](http://www.hfmgv.org/)

The Library of Congress, *Bill Summary & Status 110th Congress (2007 - 2008) - H.R. 7321- CRS Summary*, <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/bdquery/z?d110:HR07321:@@D&summ2=m&#>

The Washington Post, CHO David, MARR Kendra, *U.S. Expands Aid To Auto Industry*, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/01/16/AR2009011602874.html>

The White House - President George W. Bush, *Economy*, <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/infocus/economy/>

Tiempo Motor, *La locomotora asiática: en china ya se vendieron 6 millones de vehículos*, <http://www.tiempomotor.com/noticias/val/1501/la-locomotora-asiatica-en-china-ya-se-vendieron-6-millones-de-vehiculos-.html>

Tracking the United States Congress, *H.R. 7321:Auto Industry Financing and Restructuring Act*, <http://www.govtrack.us/congress/bill.xpd?bill=h110-7321>

Trade Center, *Exportaciones e Importaciones*, [http://www.trademap.org/Product\\_SelCountry\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx)

TradeMap, *List of supplying markets for a product imported by United States of America*, [http://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx)

TradeMap, *List of supplying markets for a product exported by United States of America*, [http://www.trademap.org/Country\\_SelProductCountry\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx)

U.S. Bureau of Labor Statistics, *Wages and Employment of Workers in Automobile Manufacturing*, <http://www.bls.gov/oes/2005/may/cars.pdf>, p. 2

UAW, *UAW History*, <http://uaw.org/node/27>

Union Facts, *United Auto Workers*, <http://www.unionfacts.com/unions/unionProfile.cfm?id=149>

Unique cars and parts, *A brief history of the automobile*, [http://www.uniquecarsandparts.com.au/heritage\\_automobile.html](http://www.uniquecarsandparts.com.au/heritage_automobile.html)

United Auto Workers, *Wages and Labor costs*, <http://www.uaw.org/node/287>

United States House of Representatives, *Legislative Activity*, <http://www.house.gov/>

United States International Trade Commission, POLLY Laura, *Industry and Trade Summary*, <http://www.usitc.gov/publications/332/pub3545.pdf>, p.50

United States Senate, *Locating Senate Legislation*, <http://www.senate.gov/>  
University of Michigan-Dearborn students, *The Ford Five Dollar Day*, <http://www-personal.umd.umich.edu/~ppennock/L-FiveDollarDay.html>

US Department of State, *Economy in Brief*,  
[http://photos.state.gov/libraries/krakow/231771/PDFs\\_002/US\\_Econ\\_Brief\\_2011.pdf](http://photos.state.gov/libraries/krakow/231771/PDFs_002/US_Econ_Brief_2011.pdf)

Visionale, *Ford Motor Company-SWOT Analysis, Market Research Reports*,  
<http://www.visionale.net/2010/08/ford-motor-company-swot-analysis-market-research-reports-on-aarkstore-enterprise/>