



SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES

RESULTADOS DEL SECTOR AUTOMOTOR –
PRODUCCIÓN AÑOS 2006 - 2009

HERNANDO RUIZ LÓPEZ
Superintendente de Sociedades

ESTEBAN CASTAÑO JARAMILLO
Analista

BOGOTÁ D.C., MAYO DE 2010

SECTOR AUTOMOR – PRODUCCIÓN

1.- INTRODUCCIÓN

El efecto arrastre generado por el sector automotor en la industria, se constituye en el ápice del avance tecnológico¹.

Debido a la fuerte afectación que ejerce dicho sector en las cuentas nacionales, se ha decidido delimitar el estudio a la producción del mismo, deponiendo su comercialización a un estudio posterior.

La Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) identifica dentro del sector automotor – producción, tres actividades denominadas:

<i>Descripción actividad</i>	<i>CIIU</i>
Fabricación de vehículos automotores y sus motores	D3410
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores	D3420
Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos (autopartes)	D3430

Actividades que para efectos del presente análisis, serán llamadas subsectores, refiriéndose claro está, al sector automotor – producción. Ahora bien, la fabricación de vehículos automotores y sus motores comprende las tres sociedades más representativas de todo el sector, siendo éstas las ensambladoras General Motors-Colmotores S.A.², Sociedad de Fabricación de Automotores S.A. SOFASA³ y la Compañía Colombiana Automotriz S.A.⁴

El documento pretende, por medio de los estados financieros allegados por las 24.674 sociedades que reportaron en 2009, mostrar el desempeño del sector en el último año. De igual manera, y por medio de la muestra homogénea⁵ de 17.231 generada para el periodo 2006 – 2009, se pretende mostrar su tendencia⁶.

2.- ANÁLISIS MUESTRA HOMOGÉNEA

Las marcadas, crecientes y conocidas disimilitudes entre el gobierno nacional y el venezolano, sumado a una recesión económica mundial y a una contracción de la

¹ Desarrollos en el campo de la siderurgia, metalurgia, química, transferencia de tecnología, división y especialización del trabajo y, finalmente, generación de mano de obra altamente calificada.

² Productora y comercializadora de la marca Chevrolet.

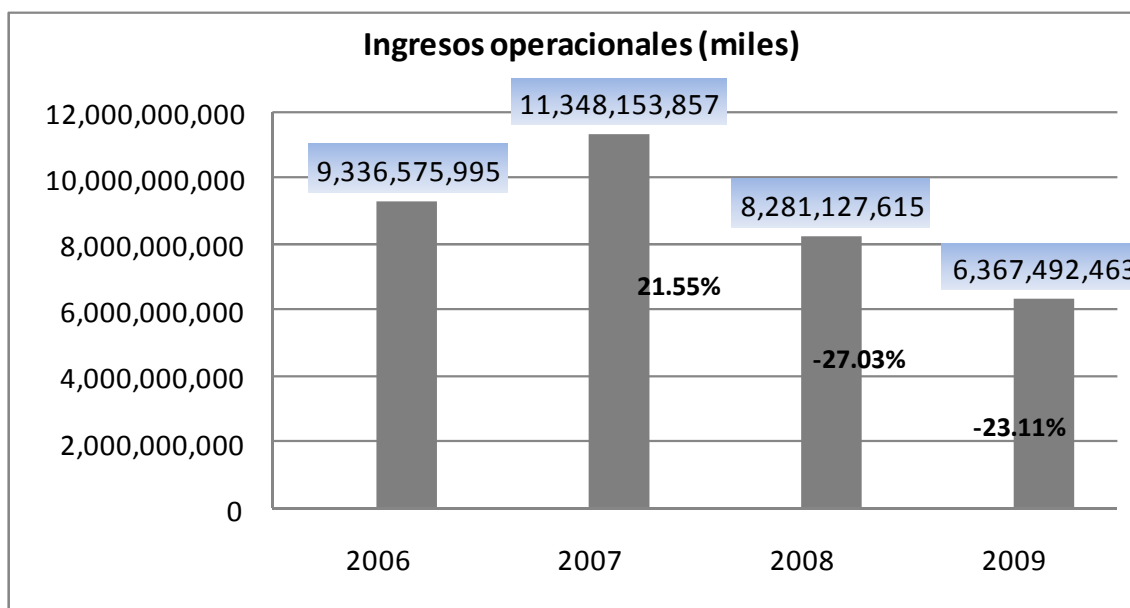
³ Renault.

⁴ Mazda.

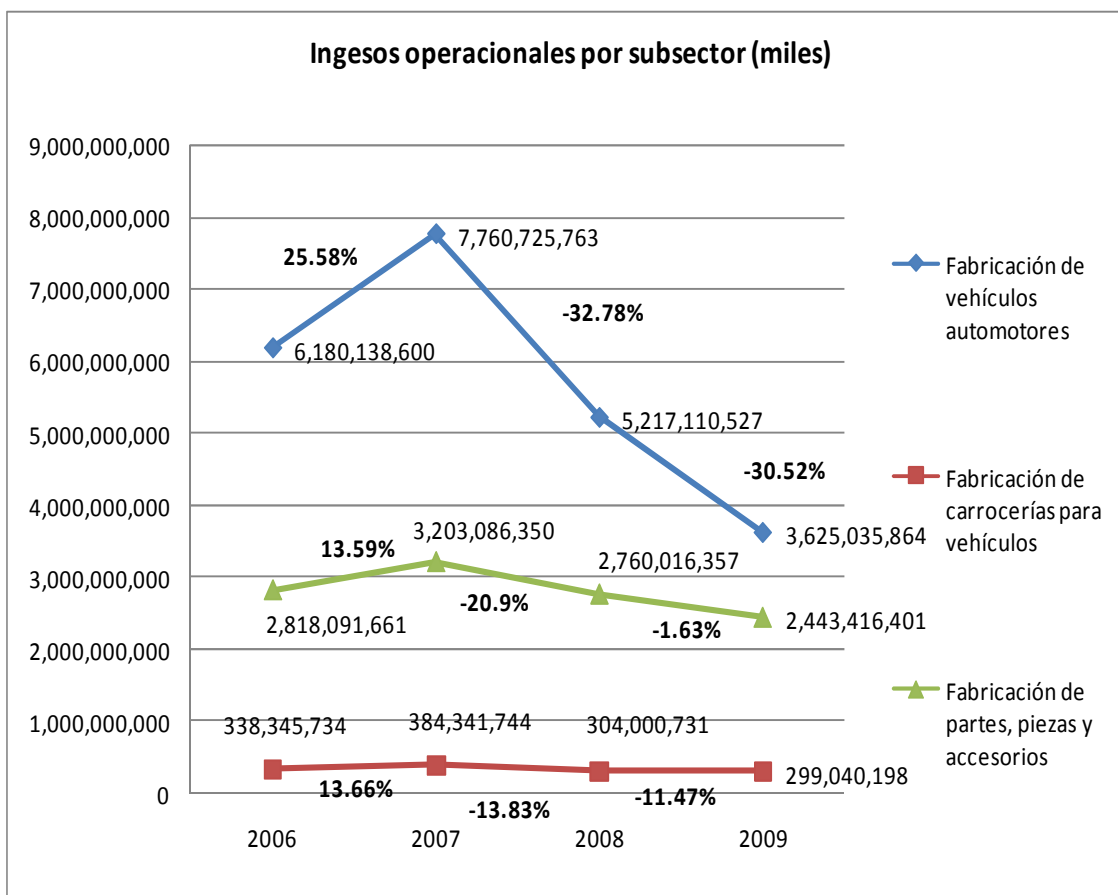
⁵ Sociedades que han reportado estados financieros de manera metódica año tras año.

⁶ La muestra homogénea está conformada por 121 sociedades frente a 157 que reportaron en el año 2009.

demanda agregada interna, han generado una enorme afectación negativa en el sector de estudio. Dicha afectación no es propia del año 2009, los ingresos operaciones presentaron una disminución del 27.03% en 2008 frente a 2007.

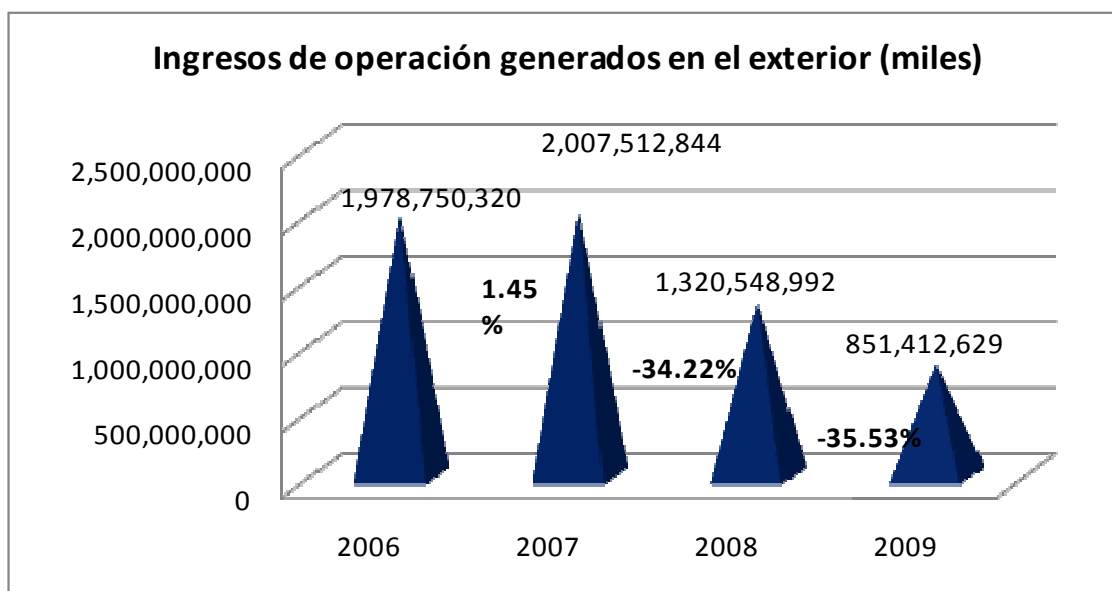


Ahora bien, desglosando las ventas por subsector, se observa una correlación tendiente a la recuperación entre la fabricación de partes, piezas y accesorios y la fabricación de carrocerías para vehículos; no así frente a la fabricación de vehículos automotores cuya recuperación es mínima.

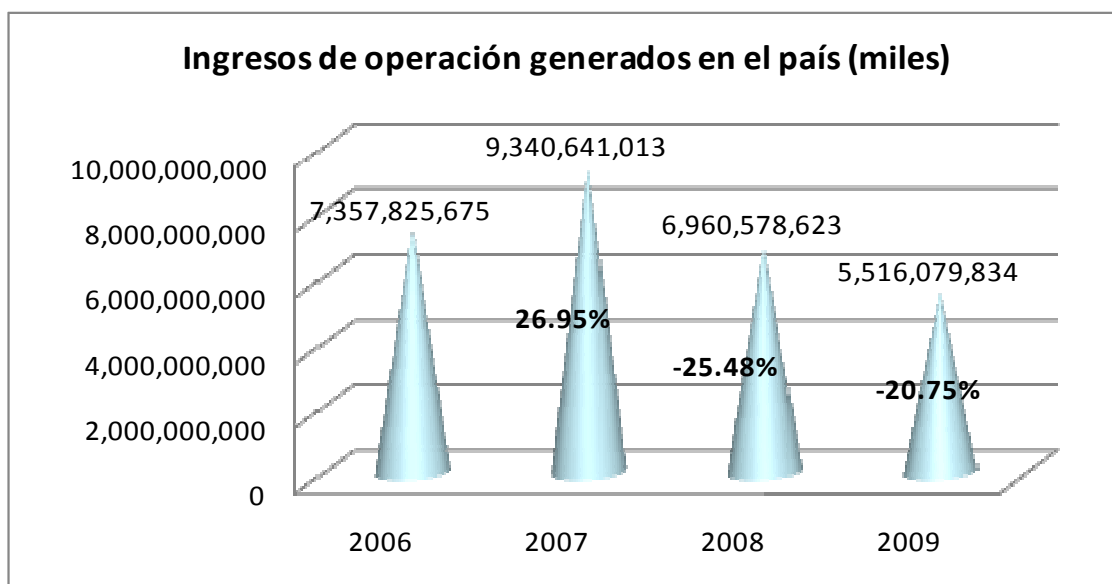


La crisis comercial que se vive con Venezuela, así como la contracción de las economías de los países de la región⁷, ha afectado en gran medida los ingresos de operación generados en el exterior.

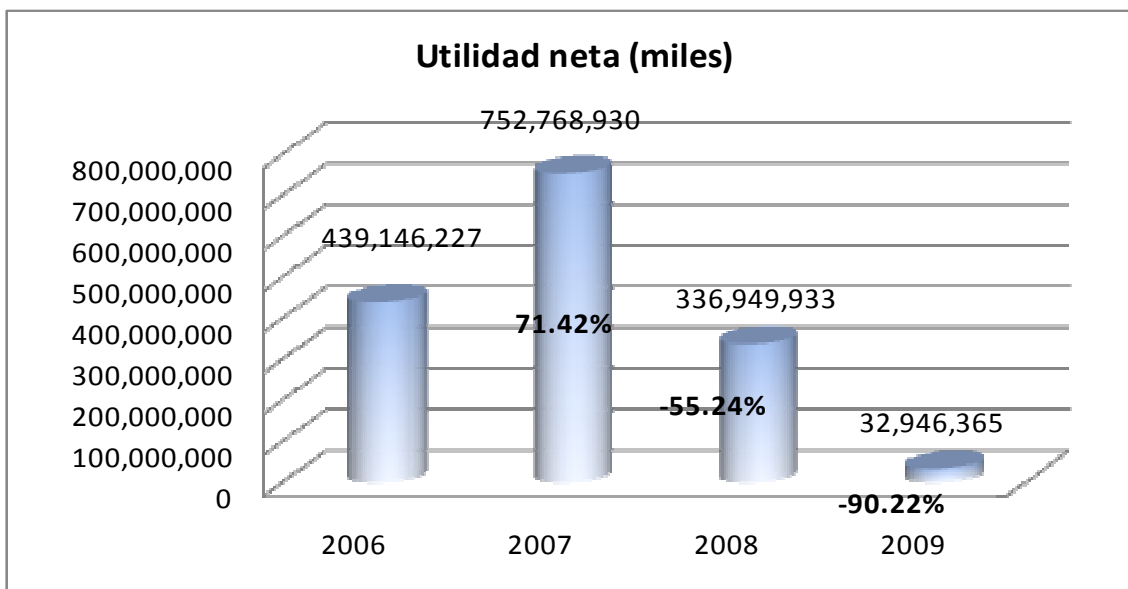
⁷ Tratados firmados con Brasil y México han incrementado la importación de vehículos en el país.



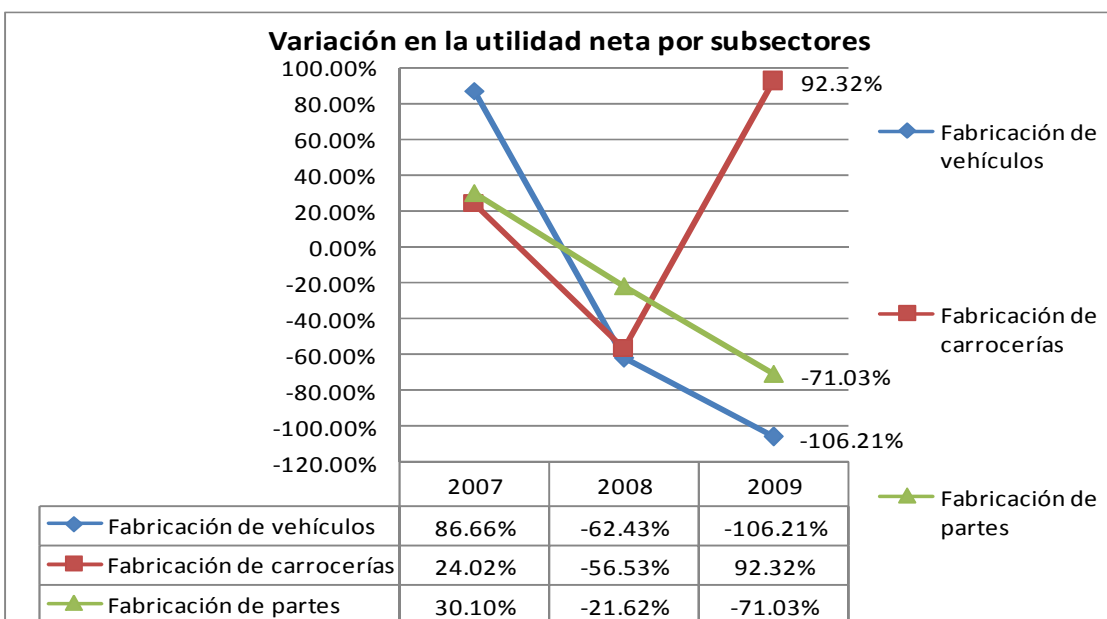
Así mismo, la ya mencionada contracción de la demanda interna, provocada por la recesión mundial, un elevado desempleo y, finalmente, unas expectativas renuentes al consumo, han dejado su marca en el mercado nacional.

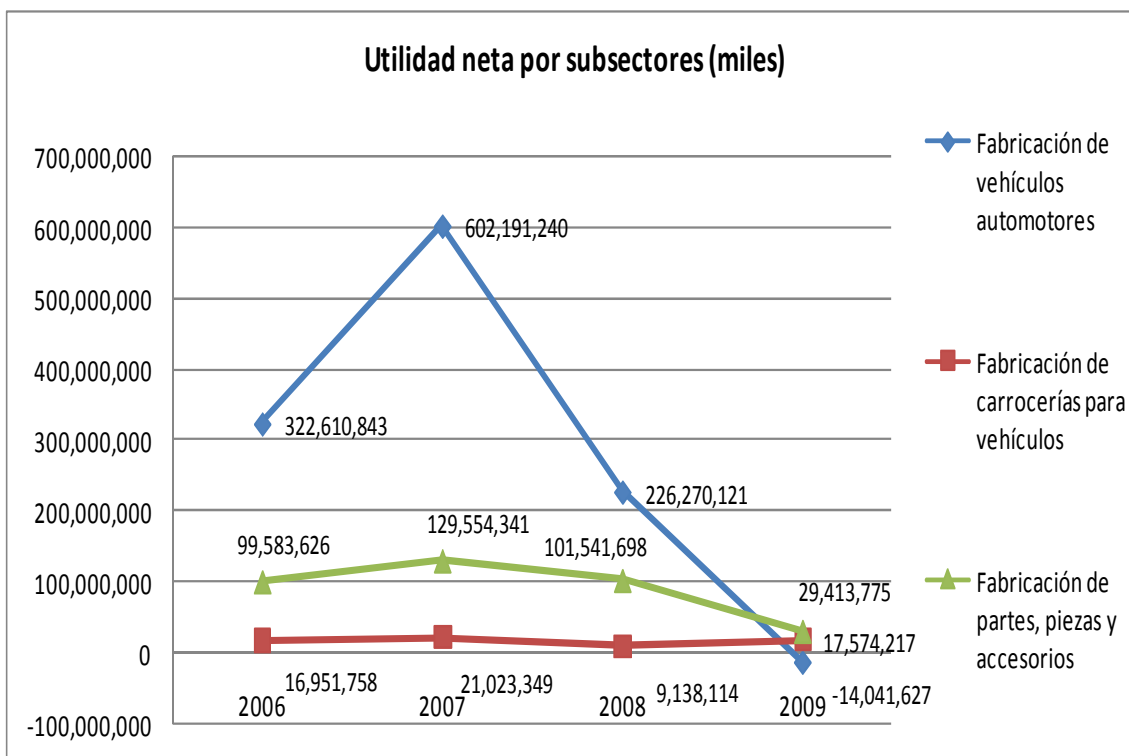


Es apenas coherente que la caída de las ventas en porcentajes significativos, se vean reflejadas en la utilidad neta del sector.

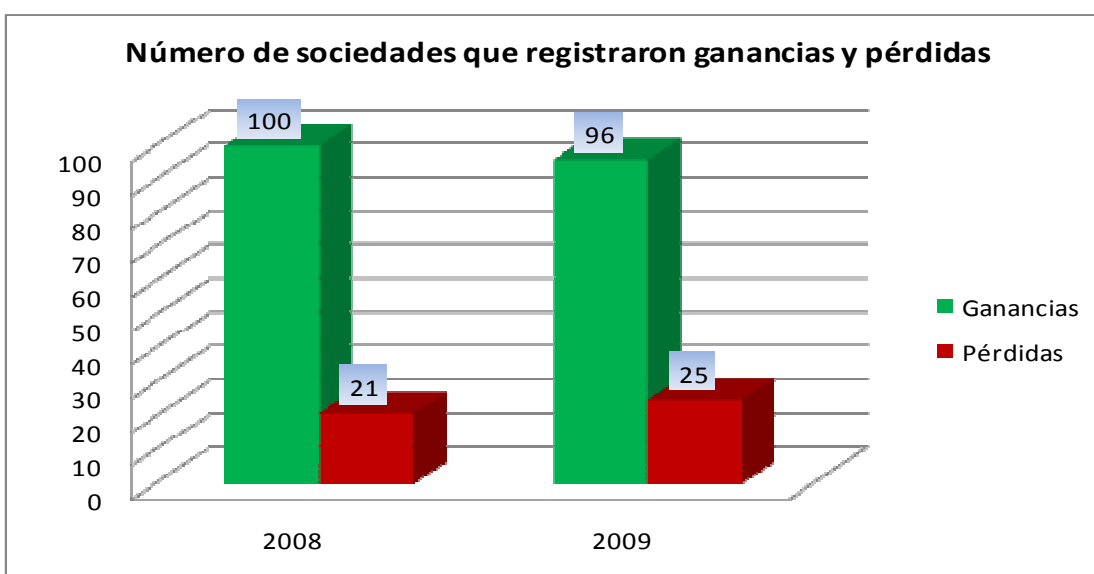


Nuevamente, desglosando la variación de la utilidad neta por subsectores se advierten grandes caídas en la fabricación de vehículos automotores y de sus partes, piezas y accesorios, generando incluso pérdidas en el primero de ellos. Por otro lado, y en una marcada relación inversa, la fabricación de carrocerías para vehículos automotores presentó una gran recuperación.

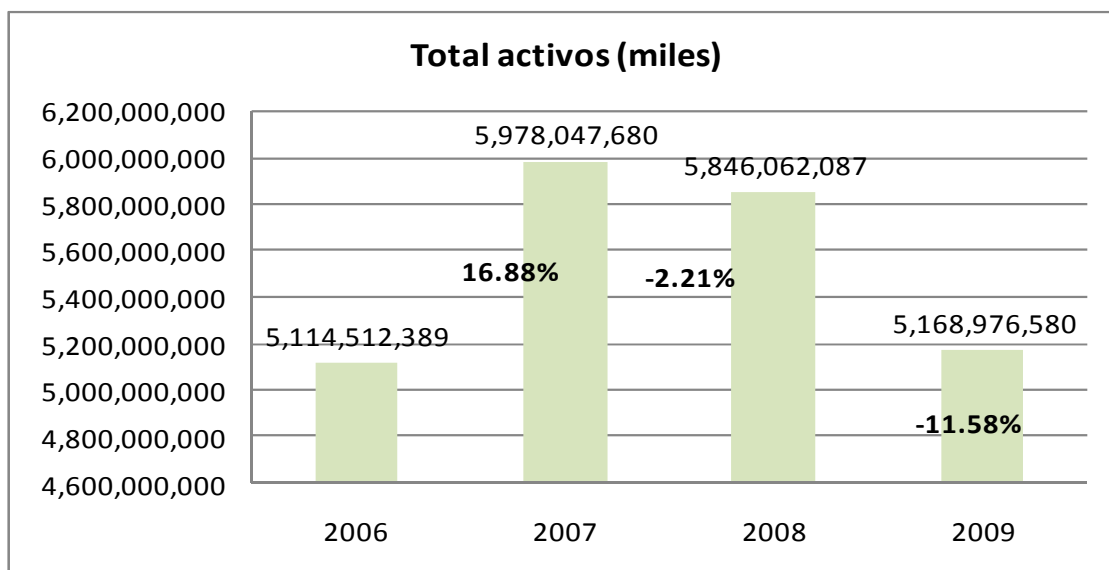




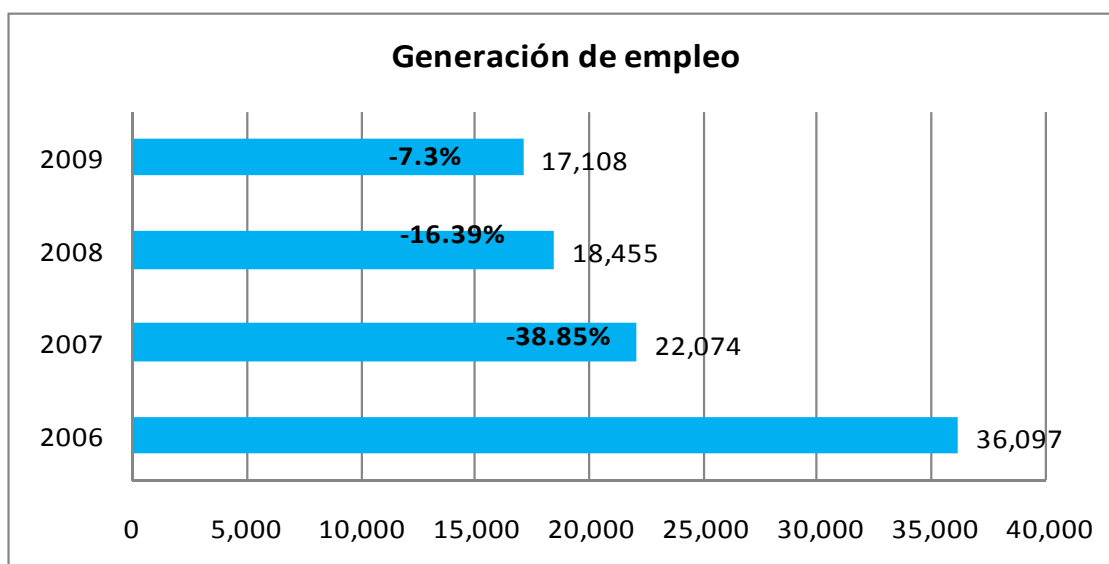
Por segundo año consecutivo se presentó un incremento del número de sociedades que registraron resultados negativos al final del ejercicio.



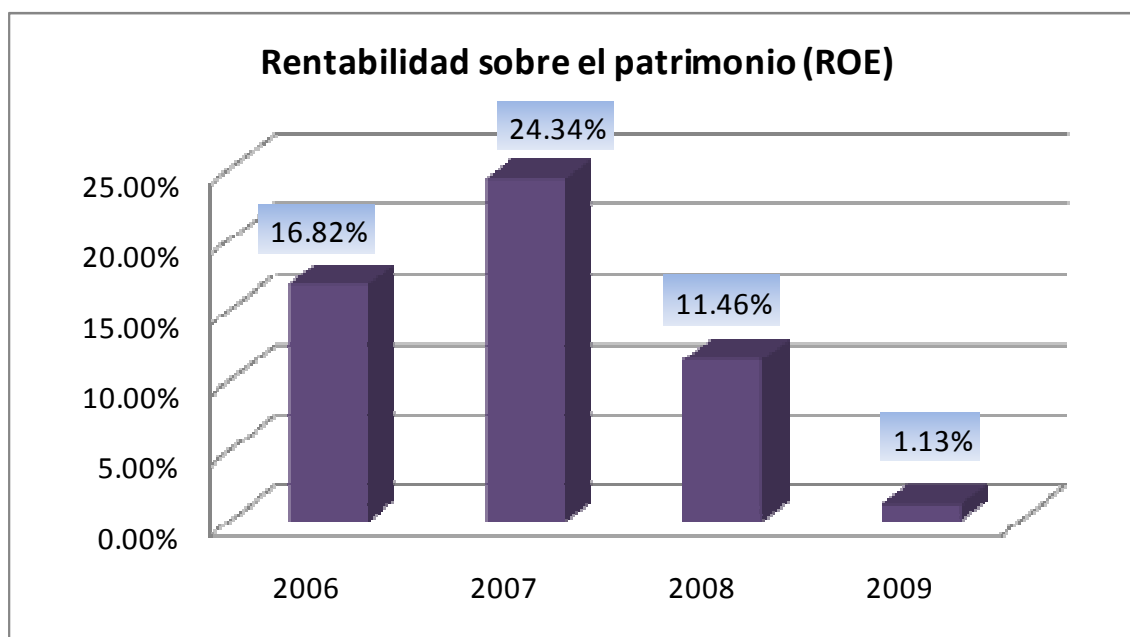
La variación de los activos totales también se contrajo en 2008 y 2009, sin embargo, en una proporción menor frente a los ingresos operaciones y sobre todo, frente a la utilidad neta.



La generación de empleo es directamente proporcional a la contracción del sector, pasando de 36.097 en 2006 a 17.108 en 2009.

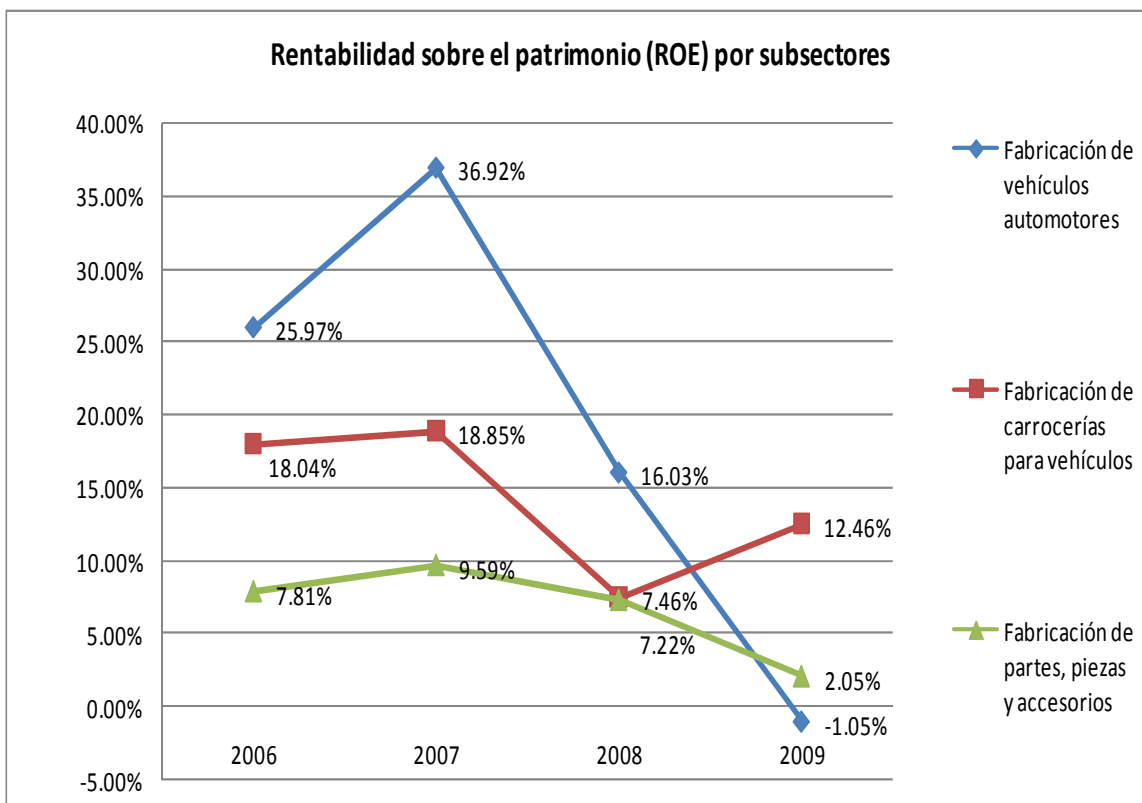


No obstante la variación negativa de los ingresos operacionales en más del 20% por segundo año consecutivo, la rentabilidad de los accionistas medida por la rentabilidad del patrimonio⁸, fue levemente positiva.

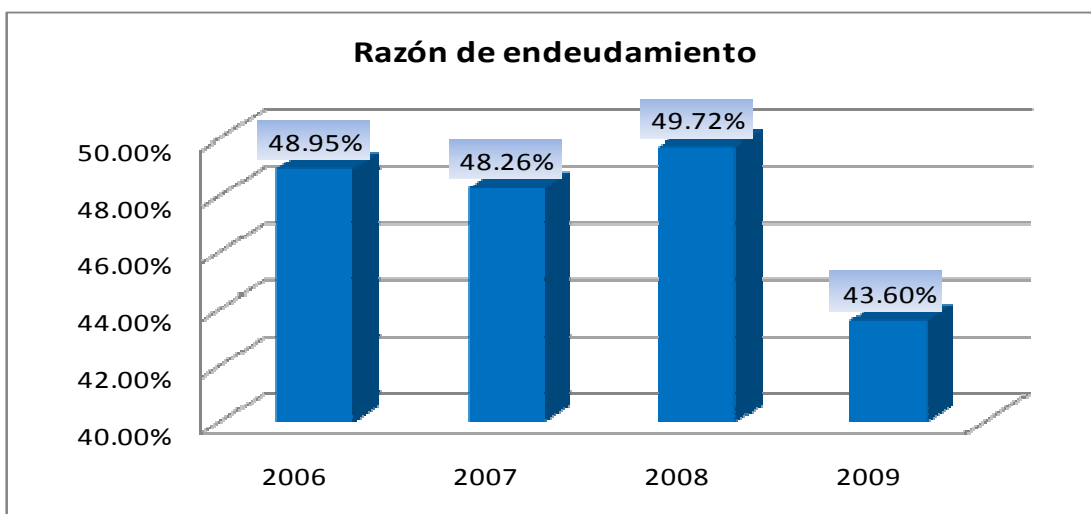


Aplicando el mismo indicador para los subsectores, se vislumbra la menor rentabilidad en la fabricación de vehículos automotores y sus motores, seguida de la fabricación de partes piezas y accesorios y, la mayor rentabilidad se halló en la fabricación de carrocerías para vehículos.

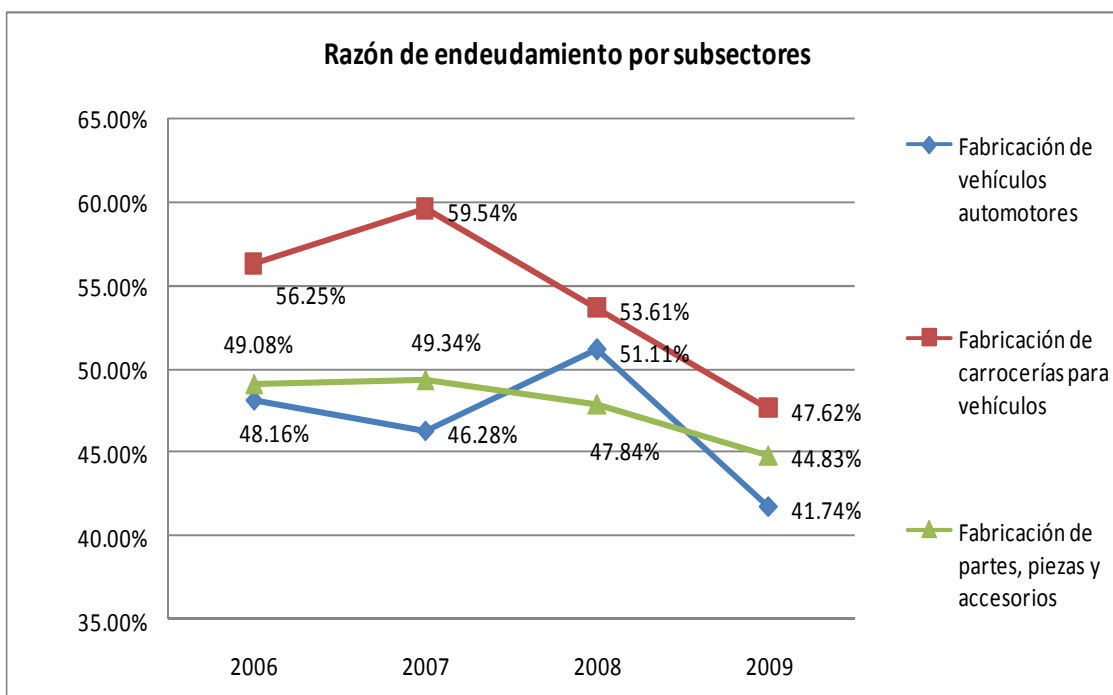
⁸ ROE



En cuanto a la razón de endeudamiento, se concluye que por cada peso de deuda de las sociedades, menos de cincuenta centavos corresponde a obligaciones financieras.

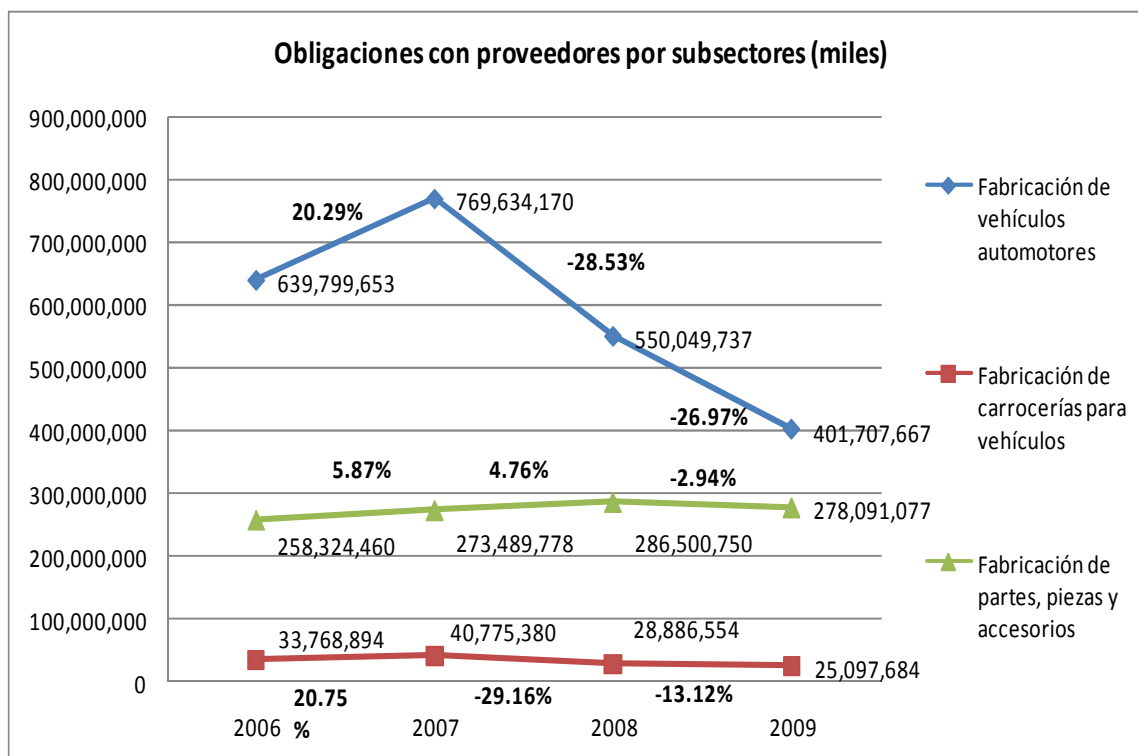


Aplicando el indicador a cada uno de los subsectores, encontramos que su tendencia es decreciente. Esto se podría explicar diciendo que las sociedades se están financiando cada vez más con recursos propios; así mismo, las expectativas de la economía restringen el consumo lo que se refleja en menos producción.

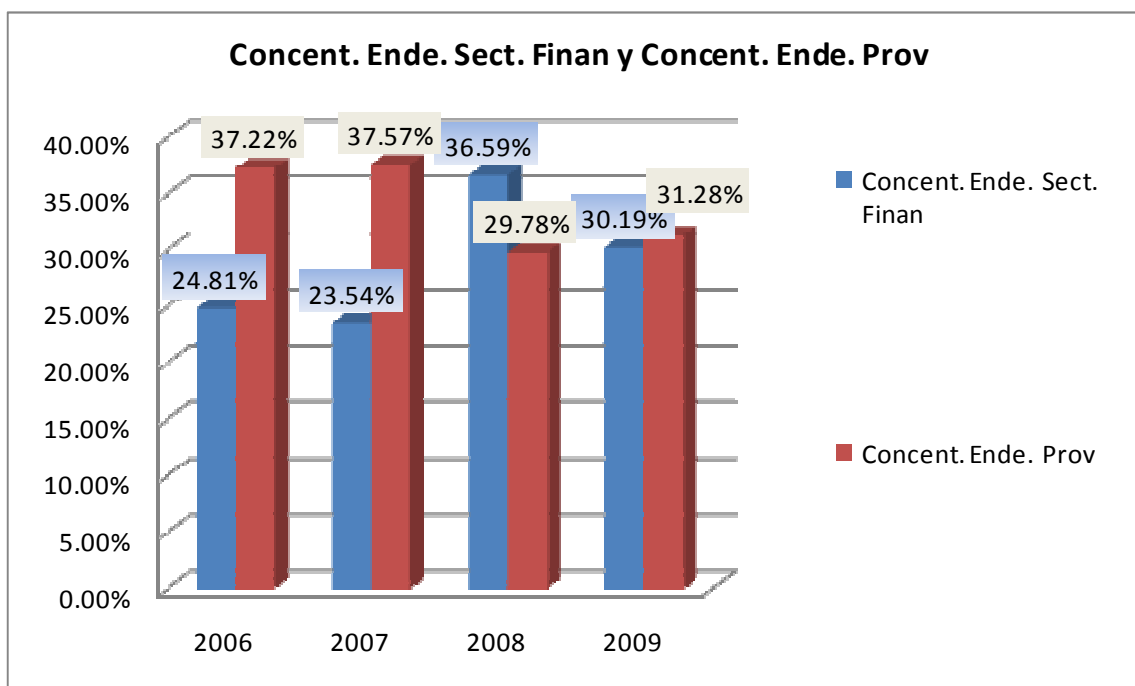


Las obligaciones con proveedores también disminuyen aunque por supuesto, en menor cuantía.

Continúa la tendencia del subsector fabricación de vehículos automotores y sus motores en presentar el mayor decrecimiento, seguido por la fabricación carrocerías para vehículos y, finalmente, de la fabricación de partes, piezas y accesorios.



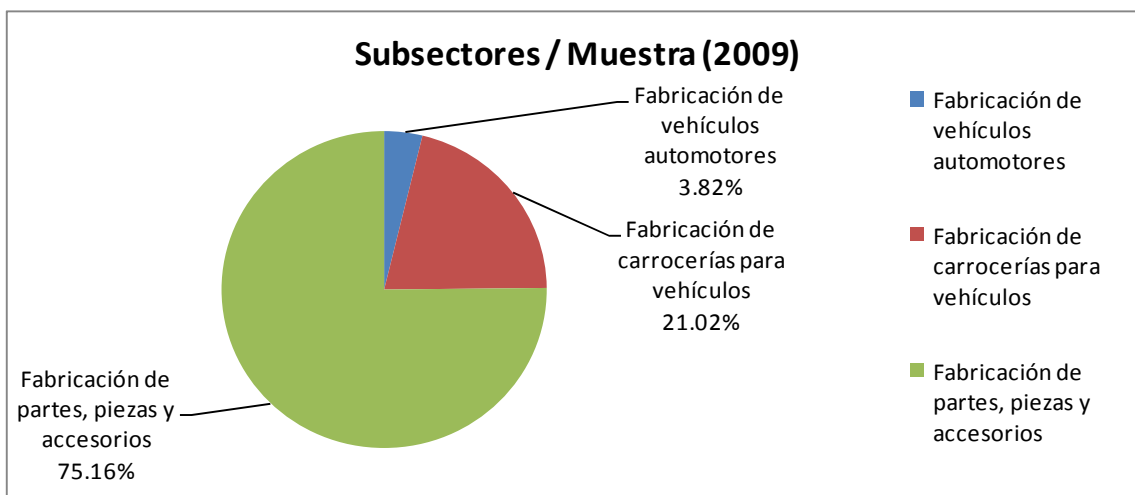
A excepción del año 2008, las sociedades han preferido financiarse en mayor cuantía con los proveedores que con el sector financiero, disminuyendo, por consiguiente, los costos propios de este tipo de apalancamiento.



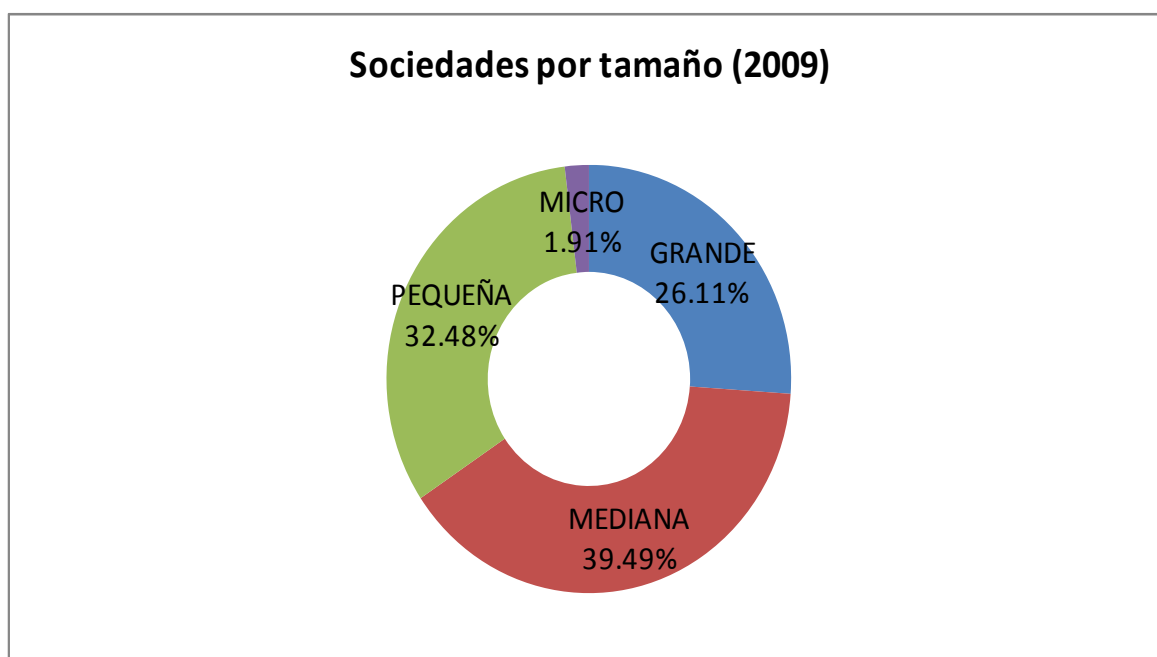
3.- ANÁLISIS MUESTRA 2009

Los estados financieros reportados a la Superintendencia de Sociedades correspondientes al año 2009, muestran 157 empresas que hacen parte del sector automotor – producción distribuidas de la siguiente manera:

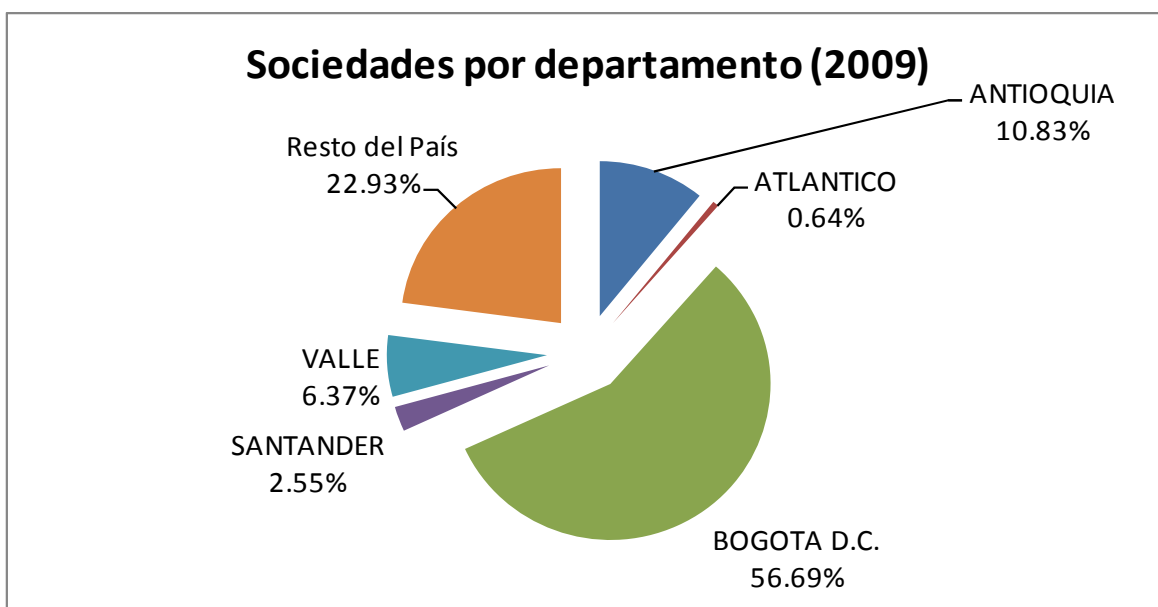
Subsector	Código CIU	No. Sociedades	Participación
Fabricación de vehículos automotores y sus motores	D3410	6	3.82%
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores	D3420	33	21.02%
Fabricación de partes, piezas y accesorios	D3430	118	75.16%
		157	100%



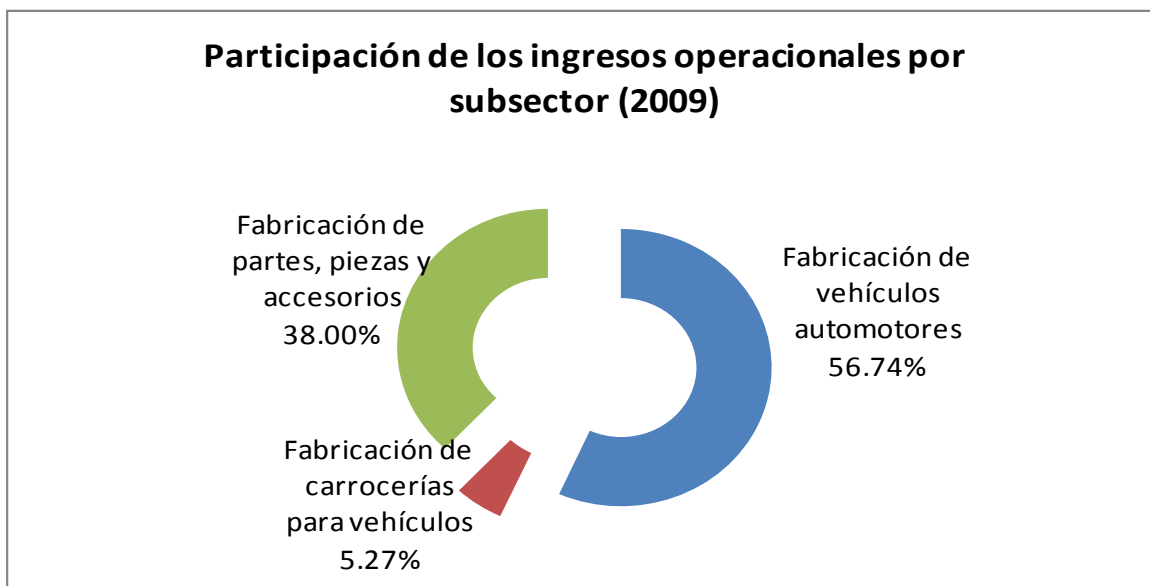
Diferenciándolas por tamaño, en el rango de mediana empresa reposa el 39.49%, mayoría del sector.



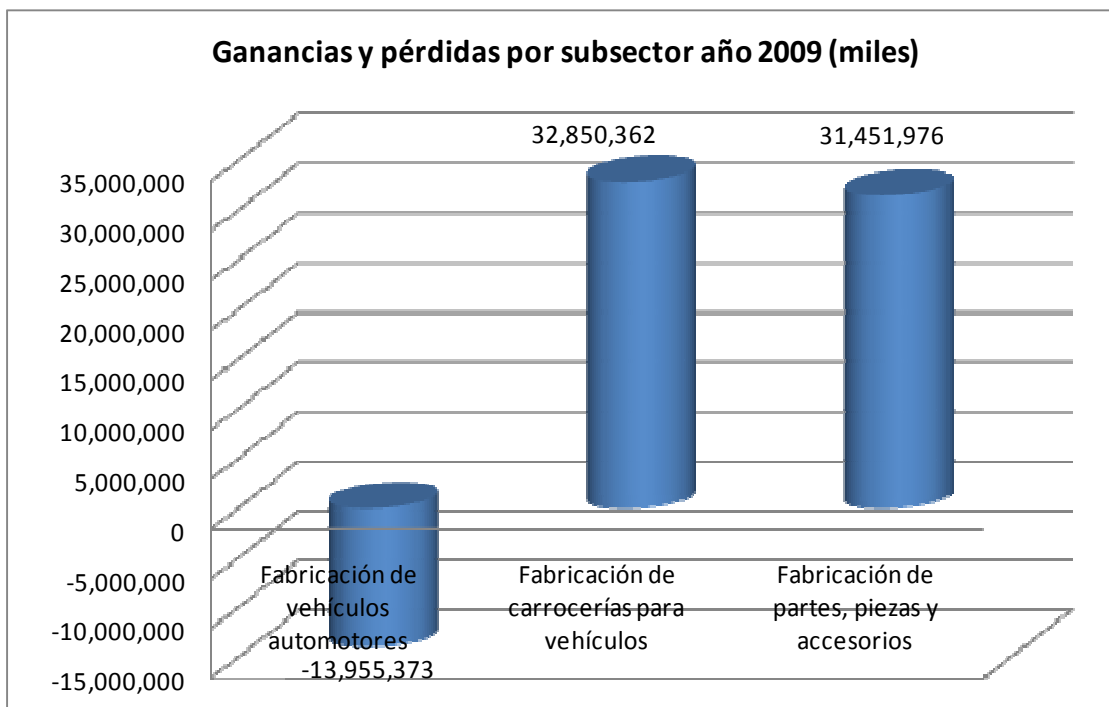
Ahora, por orden de domicilio, la capital presenta como es de esperarse, la mayor concentración.



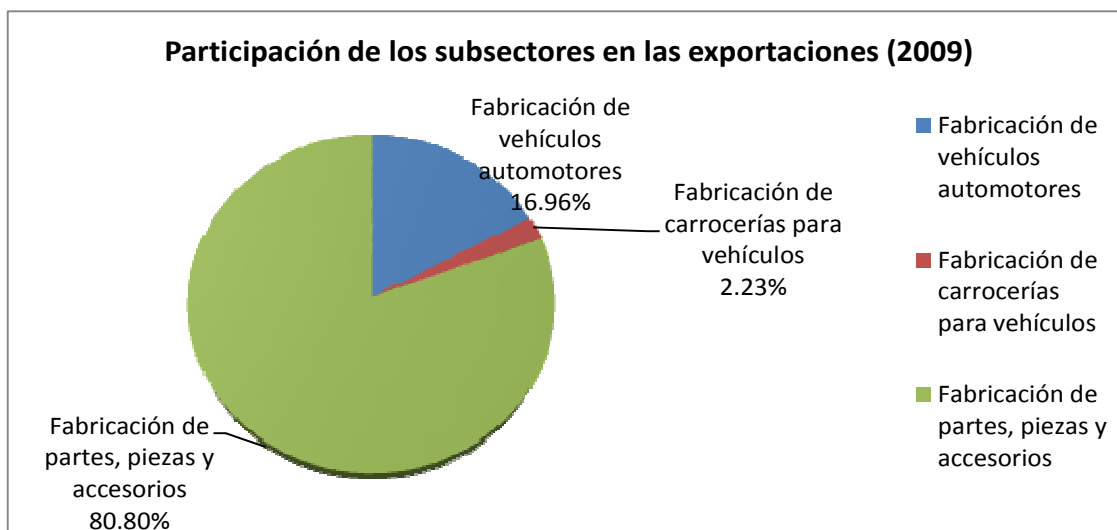
En 2009 los ingresos operacionales de las 157 sociedades que reportaron estados financieros, alcanzaron \$6.6 billones generados en mayor medida por las empresas fabricantes de vehículos automotores.



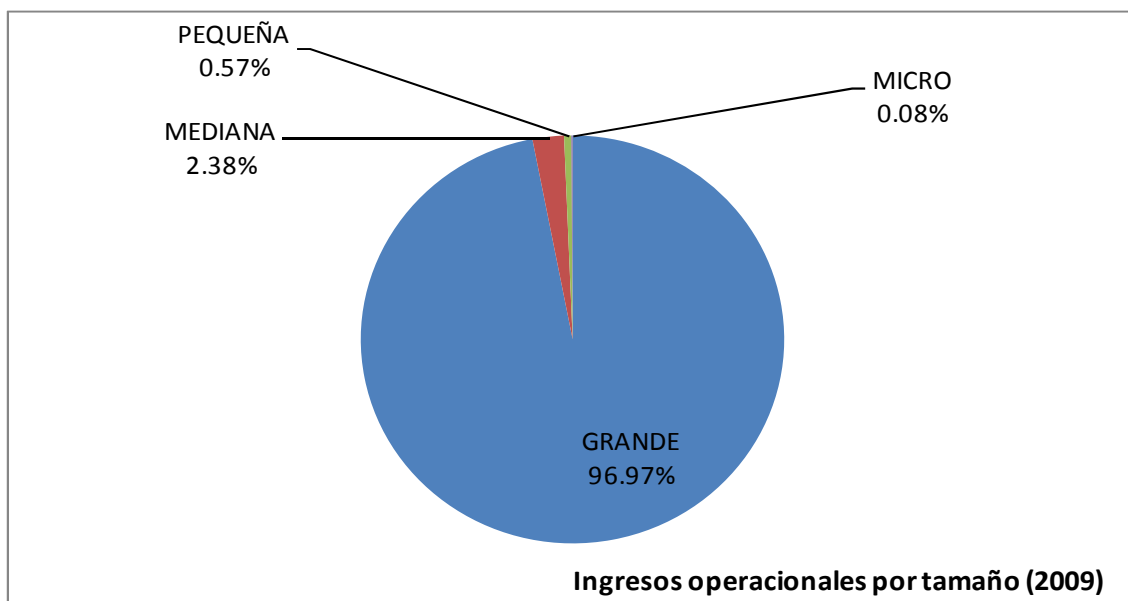
Las ganancias y pérdidas de 2009 para el universo de las 157 sociedades que reportaron estados financieros, muestran los efectos de una economía en contracción.



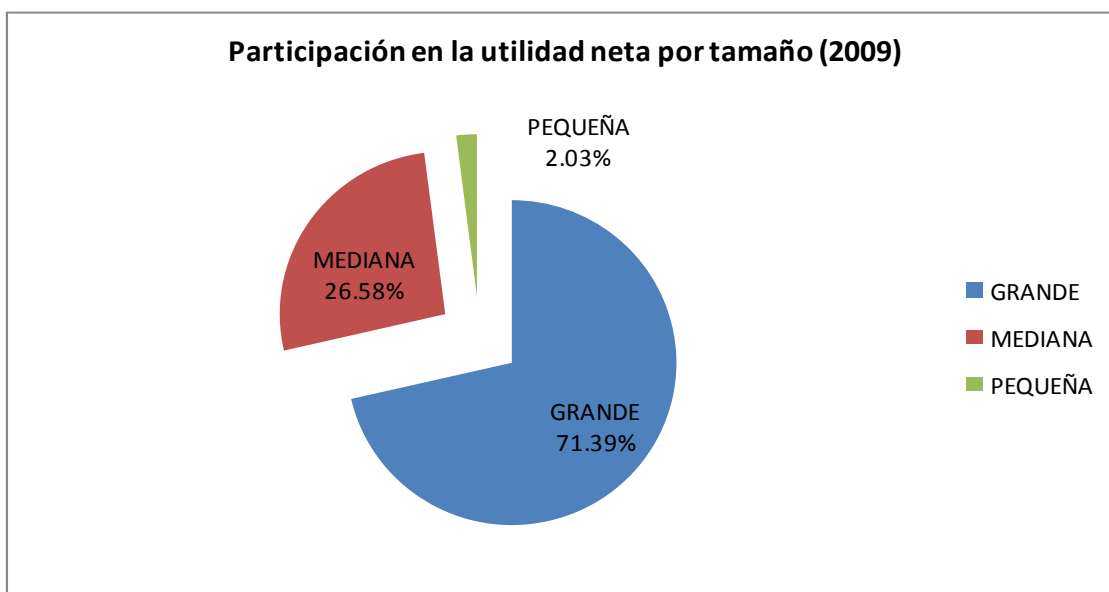
La fabricación de partes, piezas y accesorios es el subsector líder en participación de las exportaciones.



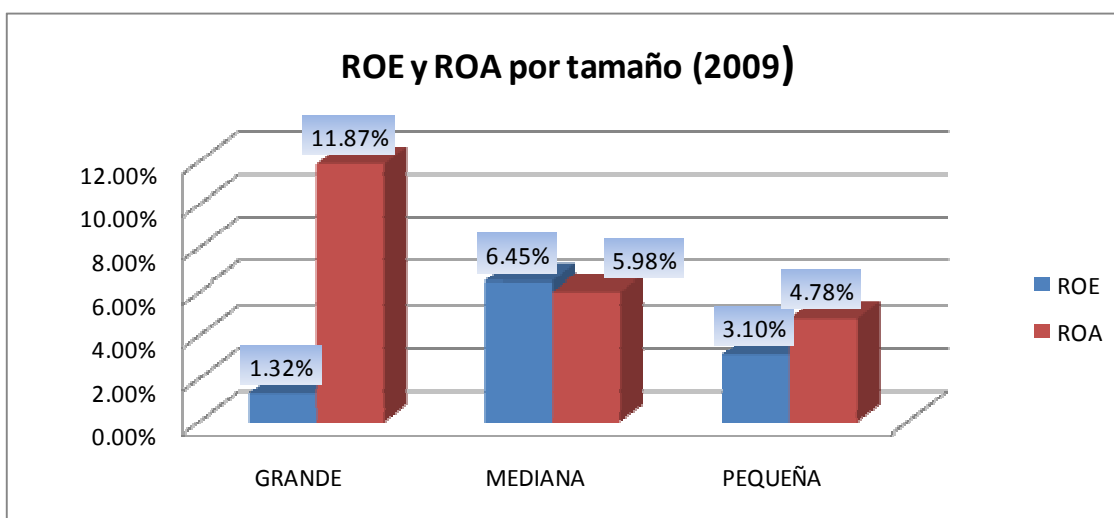
Las grandes empresas aportan en un enorme porcentaje la totalidad de los ingresos operacionales. Comparando la actividad de cada uno de los subsectores, es apenas lógico.



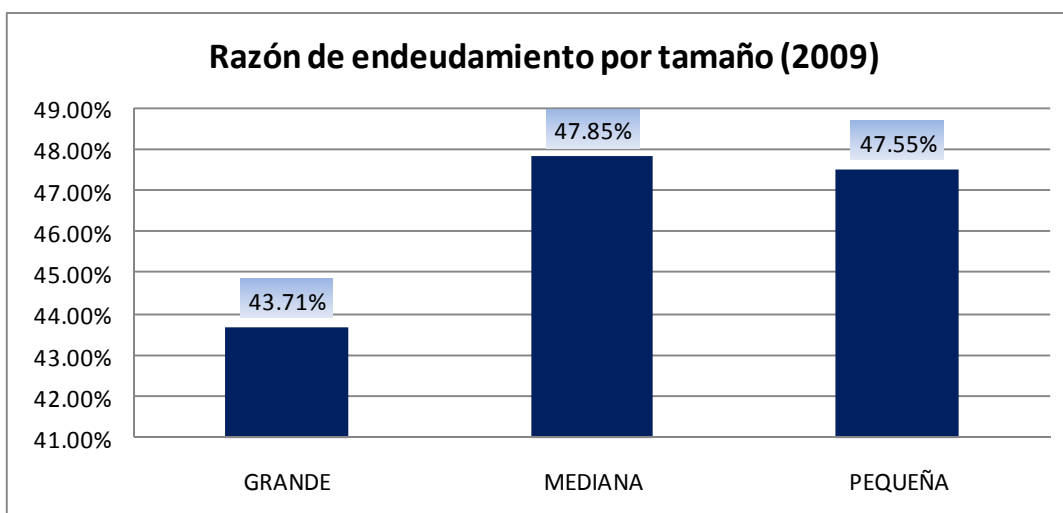
Por consiguiente, la gran empresa proporciona la mayor participación en las utilidades netas.



Desglosando por tamaño, las grandes empresas reportaron el mayor retorno operacional sobre los activos (ROA), y las medianas reportaron el mayor retorno sobre el patrimonio (ROE).

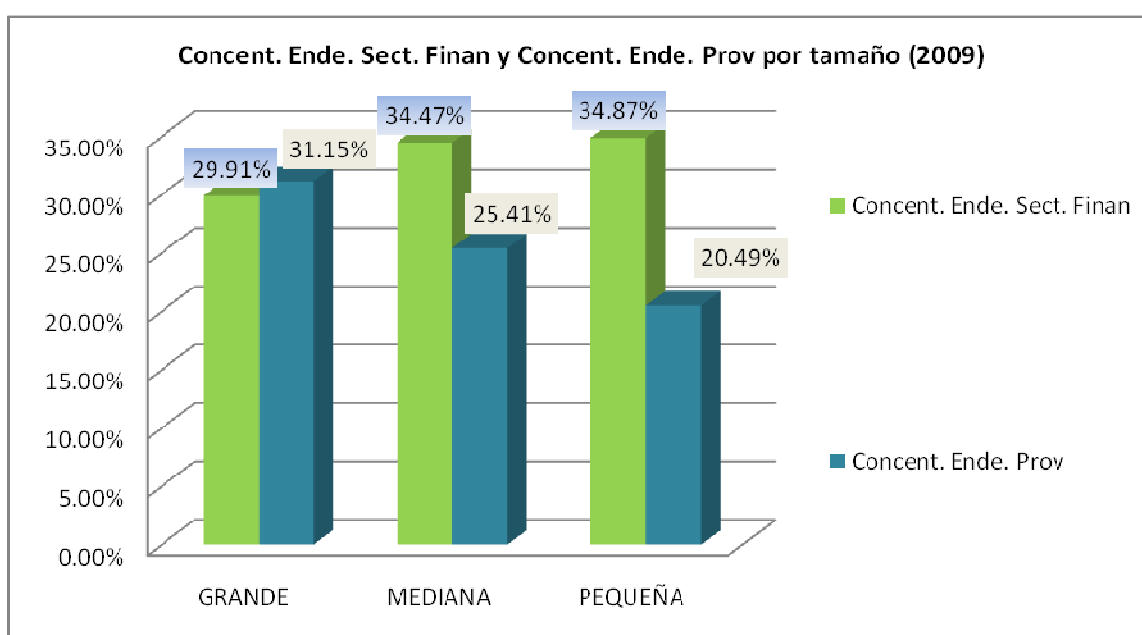


Teniendo en cuenta la clasificación por tamaño de las empresas, se encuentra correlación entre su nivel de endeudamiento; no obstante, es superior al mismo indicador hallado para las 24.674 que se situó en el 34.07%.

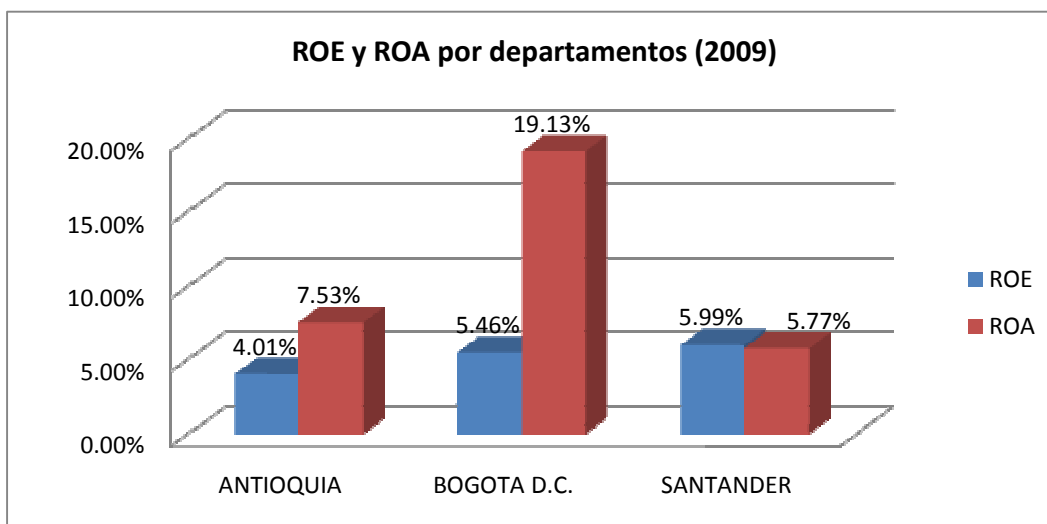


Para 2009, la totalidad de las sociedades pertenecientes al sector real que reportaron estados financieros, se costearon en un 18.6% con sus proveedores, mientras que un 33% corresponde a deuda con el sector financiero.

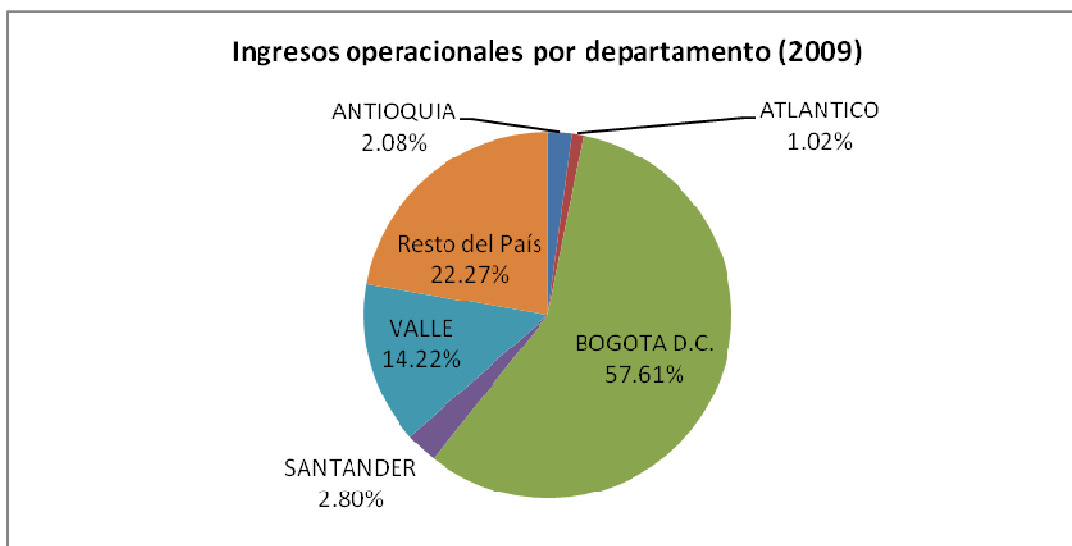
Frente al sector de estudio, se observa que el endeudamiento con proveedores se incrementó, mientras que el endeudamiento con el sector financiero prácticamente no varió.



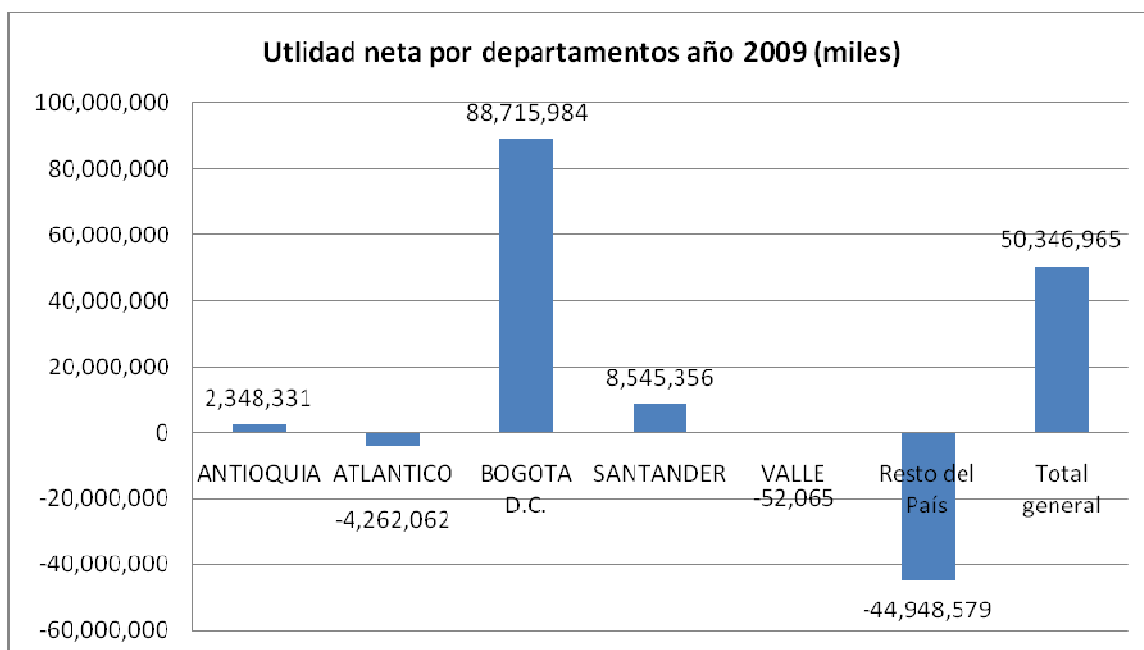
Ahora bien, hallando los mismos indicadores por departamento, encontramos que la capital del país genera la mayor rentabilidad para la operación del negocio, y el departamento de Santander genera la mayor rentabilidad para los accionistas.



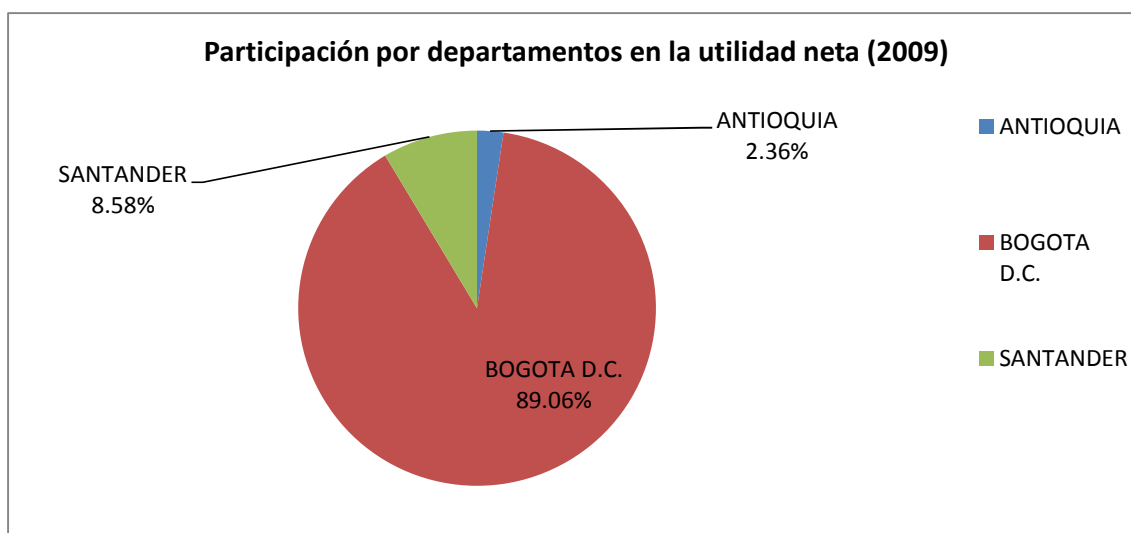
La capital de la república presenta la mayor concentración de ingresos alcanzando el 57.61%, bien sea porque las grandes ensambladoras tienen como domicilio dicha ciudad, o por la fuerte demanda debido al gran número de vehículos circulantes.



Ahora bien, reflejando la variación absoluta de la utilidad neta, tenemos lo siguiente.



Cuya variación relativa muestra la fuerte concentración en Bogotá D.C.



4.- PROBABILIDAD DE RIESGO DE INSOLVENCIA

Enseguida se presentan los resultados del modelo de alerta temprana para predecir el riesgo de insolvencia, el cual muestra la probabilidad de que una empresa pueda entrar a un proceso de reorganización o de liquidación judicial.

Para el cálculo del modelo, se tuvieron en cuenta los indicadores financieros que se calcularon a partir de la información que ha sido remitida por cada una de las empresas del sector.

El resultado del modelo de riesgo de insolvencia, que se obtuvo por medio de la aplicación de una regresión logística binaria es el siguiente:

La función Z para este sector, es como sigue:

$$Z = -1.013 - 0.218X_1 + 0.056X_2 + 0.024X_3 - 0.006X_4 - 2.364X_5 - 0.01X_6 - 0.003X_7$$

Donde:

Razón Corriente en T-2
Endeudamiento con el sector financiero en T-3
Participación gasto de nómina sobre ventas en T-2
Variación de los Ingresos Operacionales en T-2
Índice de liquidez inmediata en T-2
Margen antes de Impuestos en T-2
Rotación de Deudores Clientes en T-2

Una vez calculada la función Z, se procedió a estimar la función de probabilidad, para cada una de las sociedades de la muestra, mediante la función:

$$Prob(Y_i = 1) = \frac{1}{1 + e^{-(Z)}}$$

Las variables que explican la insolvencia son Razón Corriente, Participación gasto de nómina sobre ventas, Variación de los Ingresos Operacionales, Índice de liquidez inmediata, Margen antes de Impuestos y Rotación de Deudores Clientes en T-2, es decir dos años antes y Endeudamiento con el sector financiero en T-3, o sea tres años antes de entrar a un proceso de insolvencia.

Los resultados muestran que gran parte de las variables explicativas corresponden a liquidez y otras a la solidez de las compañías.

Es importante aclarar que el modelo predice la insolvencia para dos años adelante; es decir, con los datos del 2008, se pronostica el 2010 y con los de 2009, se pronostica el riesgo de 2011.

Los niveles de riesgo agrupan la probabilidad de insolvencia que oscila entre el 0% y el 100%, donde a mayor valor, mayor riesgo de insolvencia y viceversa.

Los niveles tenidos en cuenta son los siguientes:

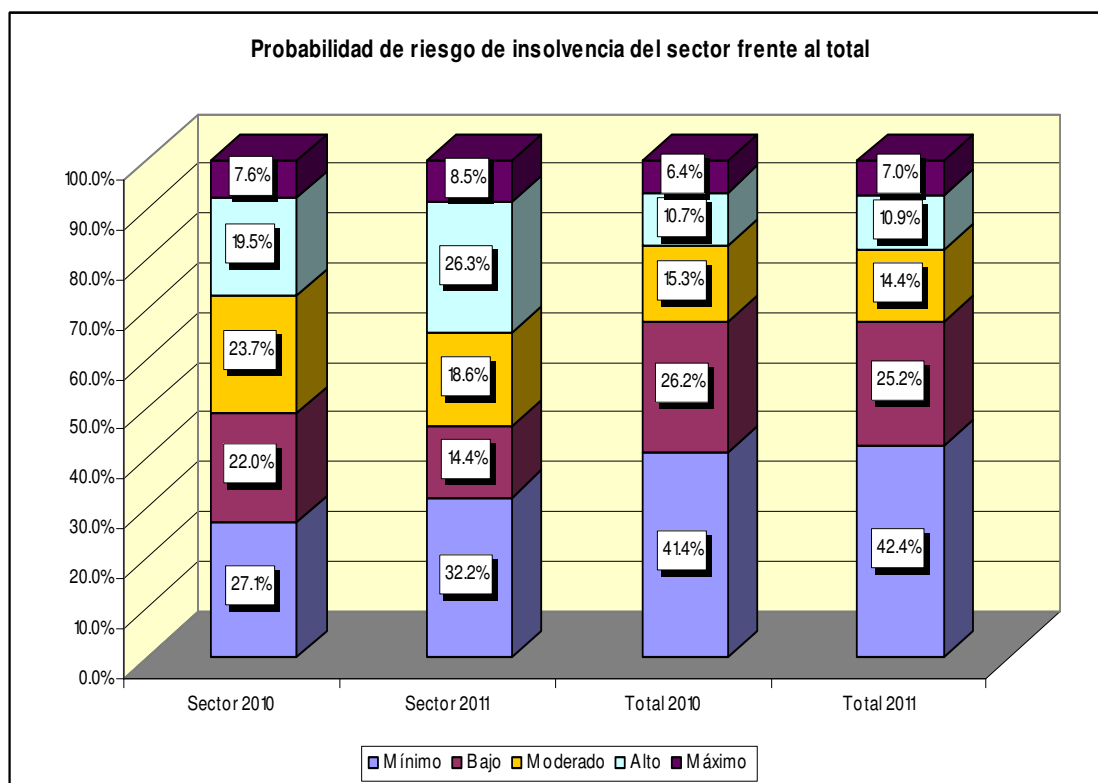
Niveles de riesgo de insolvencia

Nivel de Riesgo	Rango de Probabilidad
Máximo	81% - 100%
Elevado	61% - 80%
Moderado	41% - 60%
Bajo	21% - 40%
Mínimo	0% - 20%

Fuente: Cálculos Supersociedades

Tomando como referencia una muestra de 118 empresas para las cuales se puede calcular la probabilidad de insolvencia en el año 2009, con el que se pronostica lo que podría suceder en 2011, encontramos que la proporción de empresas que estaba en riesgo máximo (81% a 100%), en el sector automotor producción es de 8.5%, mayor al del total de empresas que remitieron estados financieros que es de 7.0%.

Se puede observar en el siguiente gráfico que el nivel de riesgo de insolvencia de las empresas de este sector es mayor al del total de las empresas. En el segundo nivel (61% a 80%) se encuentran el 26.3% mientras que en el total está el 10.9% de las sociedades. En el nivel mínimo la tendencia se invierte, es decir, es menor la proporción en las empresas del sector con el 27.1%, y en el total, en ese nivel se encuentra el 41.4% de las Compañías.



La proporción en el nivel moderado es mayor en el sector y en el nivel bajo es menor en el sector que cuando se observa el total de las empresas que reportaron información financiera correspondiente al período contable del año 2009. El riesgo máximo del sector pasó de 7.6% a 8.5% de las empresas entre 2008 y 2009, mientras que para el total de empresas pasó de 6.4% a 7.0%.

5.- CONCLUSIONES

- Las marcadas, crecientes y conocidas disimilitudes entre el gobierno nacional y el venezolano, sumado a una recesión económica mundial y a una contracción de la demanda agregada interna, han generado una enorme afectación negativa en el sector de estudio. Dicha afectación no es propia del año 2009, los ingresos operaciones presentaron una disminución del 27.03% en 2008 frente a 2007, y en 23.11% en 2009 frente a 2008.
- El subsector de fabricación de vehículos automotores y sus motores presentó la mayor contracción con un 30.52%, el de fabricación de carrocerías para vehículos automotores se contrajo en 11.47%, y, finalmente, la contracción del subsector fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos (autopartes), se contrajo 1.63%. Lo anterior, en razón a sus respectivos ingresos operacionales.
- El subsector de fabricación de vehículos automotores y sus motores presentó pérdidas por más de 14.000 millones, la utilidad neta para el subsector fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos (autopartes), se contrajo en 71.03%. Por otro lado, la fabricación de carrocerías para vehículos automotores presentó un excelente resultado al alcanzar un crecimiento del 92.32%, sin embargo, su variación absoluta sigue siendo inferior a la de 2007.
- Las exportaciones se redujeron en 35.53% y la demanda interna en 20.75%, dejando como resultado una disminución en la utilidad neta de 90.22%.
- La generación de empleo disminuyó en 22.5% frente al mismo periodo de 2007, equivalente a 4.966 empleos perdidos.
- La actual situación ha obligado a las empresas a ser más concienzudas con su nivel de endeudamiento, disminuyendo en 20.42% y 18.55 sus obligaciones con el sector financiero y con sus proveedores respectivamente.
- El número de sociedades que reportaron pérdidas en 2009 frente a 2008 aumentaron en 4, pasando de 21 a 25. Por consiguiente, las sociedades que reportaron ganancias para el mismo periodo variaron de 100 a 96.
- La razón de endeudamiento para el sector automotor producción fue superior al mismo indicador medido para las empresas que reportaron estados financieros en 2009, siendo 43.6% y 34.07% respectivamente. Así mismo, es superior en una variación similar para los años 2006, 2007 y 2008.

- La concentración del endeudamiento con el sector financiero fue de 30.19%, inferior al 33.18% de las empresas que reportaron estados financieros en 2009, sin embargo, la concentración del nivel de endeudamiento con proveedores fue de 32.28%, superior al 19.22% de las empresas que reportaron estados financieros en 2009.
- La capital de la república presenta la mayor concentración de ingresos alcanzando el 57.61%, bien sea porque las grandes ensambladoras tienen como domicilio dicha ciudad, o por la fuerte demanda debido al gran número de vehículos circulantes.
- El 75.16% de las sociedades corresponden a la fabricación de partes, piezas y accesorios, el 21.02% corresponden a la fabricación de carrocerías para vehículos automotores y, finalmente, el 3.82% corresponden a la fabricación de vehículos automotores y sus motores. No obstante, la participación en los ingresos operacionales de éste último equivale a un 56.74%, seguido de un 38% y 5.27% correspondientes a los sectores de fabricación de partes, piezas y accesorios y, fabricación de carrocerías para vehículos automotores.
- Desglosando por tamaño, las grandes empresas reportaron el mayor retorno operacional sobre los activos (ROA), y las medianas reportaron el mayor retorno sobre el patrimonio (ROE).
- Teniendo en cuenta la clasificación por tamaño de las empresas, se encuentra correlación entre su nivel de endeudamiento; no obstante, es superior al mismo indicador hallado para las 24.674 que se situó en el 34.07%.
- Para 2009, la totalidad de las sociedades pertenecientes al sector real que reportaron estados financieros, se costearon en un 18.6% con sus proveedores, mientras que un 33% corresponde a deuda con el sector financiero.

Frente al sector de estudio, se observa que el endeudamiento con proveedores se incrementó, mientras que el endeudamiento con el sector financiero prácticamente no varió.

- Analizando las proyecciones macroeconómicas para 2010, el comportamiento de la economía en el último trimestre de 2009 y el primero en 2010, así como las expectativas plasmadas en los informes de gestión seleccionados aleatoriamente; se concluye que la recuperación económica prevista para este año ha empezado, que lo peor de la contracción económica ya pasó y, finalmente, entre los altos mandos de las diferentes sociedades, se respira un ambiente de optimismo.



2009 se preveía como un año catastrófico, sin embargo no estuvo ni cerca de dicho calificativo. Se presentó una contracción en la economía no solo ocasionada por la crisis mundial, sino también, por los irrefutables ciclos económicos.

Aunque el sector automotor – producción está sujeto a variables exógenas en mayor medida que muchos sectores, se pronostica un 2010 con tendencia a la recuperación.