

Changing the pilots. Airbus executives get swept away by a corruption investigation. A management shake-out may reawaken national rivalries at the European aerospace giant

Enviado por cristobalrn en Jue, 03/01/2018 - 11:56

Cita:

The Economist [2018], "Changing the pilots. Airbus executives get swept away by a corruption investigation. A management shake-out may reawaken national rivalries at the European aerospace giant", *The Economist*, London, 8 de febrero, ?

<https://www.economist.com/news/business/21736580-management-shake-out-ma...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Jueves, Febrero 8, 2018

Revista descriptores:

Competencia mundial. Disputa hegemónica [2]

Corporaciones militares - corporaciones civiles que participan en la producción militar o en actividades militares [3]

Estudios de caso: actividades - empresas [4]

Relación economía y guerra [5]

Relaciones entre empresas estados y sociedad [6]

Sujetos de la guerra [7]

Tecnologías militares - tecnologías de uso dual [8]

Tema:

Los cambios en la dirección de la empresa aeronáutica Airbus a raíz de numerosos escándalos de corrupción

Idea principal:

Muchos cambios están en puerta en la empresa aeronáutica europea Airbus a raíz de numerosos escándalos de corrupción que involucran a su dirección ejecutiva. Los gobiernos británico, francés y estadounidense están investigando desde 2014 las acusaciones contra Airbus por sobornar a oficiales para ganar contratos. Esta situación ha creado divisiones entre los ejecutivos franceses y alemanes sobre cómo proceder. La propia empresa ha reportado sus irregularidades ante las autoridades y ha colaborado en las investigaciones. Analistas estiman que Airbus podría enfrentar multas por más de 3 mil millones de dólares como resultado de las acusaciones.

En los escándalos no está vinculado John Leahy, jefe de ventas de esta empresa desde 1994, cuya estrategia agresiva de ventas permitió aumentar la participación de mercado de Airbus en la venta de jets civiles de 18% en 1994 a más de 50% en la actualidad.

La corrupción y los sobornos no son inusuales en el negocio aeroespacial. Otras empresas del sector como Rolls-Royce y Boeing han sido multadas en la última década por valerse de la corrupción o de consultorías afines a la empresa para ganar contratos gubernamentales. El actual director ejecutivo de Airbus, Tom Enders, dice que la respuesta para su empresa consiste en emular la de Rolls-Royce: cooperar con los investigadores, extirpar la corrupción y obligar a los directivos a asumir las responsabilidades.

Por esa razón, Enders mandó cerrar la unidad de ventas de París, responsable de contratar a las consultorías externas de ventas que metieron a Airbus en problemas. Esta decisión enfureció al personal francés de la empresa y a funcionarios civiles del ministerio francés de defensa (el gobierno francés y el alemán tienen cada uno 11% de las acciones de la empresa). No obstante, el consejo de administración ha apoyado las decisiones de Enders y ha insistido en que es necesario llegar a un acuerdo de cooperación con los investigadores, pues las acusaciones podrían llevar incluso a un veto en los contratos públicos, lo que dañaría a su brazo de defensa. Para ello es necesario un cambio en la administración de la empresa. Por tanto, Airbus está en busca de una nueva generación de altos ejecutivos.

Además de las investigaciones por corrupción, los nuevos ejecutivos se enfrentarán a una situación diversa. Por una parte, sus aeronaves para viajes cortos A320neo tienen una cuota de mercado de 59% y están volando de los aparadores. Además, su adquisición de la mitad del programa C-Series de Bombardier fortalecerá su posición en el mercado de jets pequeños. Pero Airbus está también luchando por mejorar la posición del resto de sus productos. En grandes aeronaves, por ejemplo, Boeing vendió cuatro veces más que Airbus en 2017. Los problemas de producción y los costos no considerados en la producción de aviones pequeños están amenazando las ganancias. Adicionalmente, se está quedando sin pedidos para otras aeronaves y algunos analistas piensan que continuar en la producción de estos implicaría pérdidas por 250 millones de euros al año.

Esto afectará negativamente los márgenes de Airbus (4.3%), que han sido menores a los de Boeing (7.5%) en los últimos años. Las acciones de Airbus han tenido también un mal desempeño: en 2017, su precio aumentó sólo una tercera parte respecto del aumento de las acciones de Boeing. Esto no se explica sólo por los problemas operativos de la empresa aeronáutica europea; también tiene mucho que ver que el riesgo de interferencia política en Airbus por parte de los gobiernos francés o alemán preocupa a los inversionistas (en 2013 estos gobiernos perdieron su derecho a nombrar directores en el consejo de administración, pero recientemente el presidente francés, Emmanuel Macron, dijo que quiere ver a Airbus como un “campeón europeo” frente a sus competidores estadounidenses y chinos; esto reavivó los temores de injerencia gubernamental en la empresa).

Durante la dirección de Enders, hubo esfuerzos significativos para que la empresa no fuera vista como un fabricante de aviones europeo sino como uno mundial, sobre todo porque actualmente la mitad de sus ventas se dan en Asia. Numerosas voces al interior de la empresa sostienen que eso debería influir en la conformación del nuevo grupo de ejecutivos.

Datos cruciales:

A raíz de los escándalos de corrupción, el precio de las acciones de Airbus se ha rezagado significativamente respecto de las de Boeing, su principal competidor.

Nexo con el tema que estudiamos:

La compleja relación entre las empresas dedicadas a la guerra se aleja de lo que los economistas idealizan como “competencia” por numerosas razones. En primer lugar, del lado de la oferta, el tamaño de las empresas y la inversión necesaria para mantenerse en la vanguardia tecnológica plantean grandes barreras a la entrada y hacen que la competencia se dé entre un puñado de gigantes. En segundo lugar, debido a que los gobiernos son uno de los principales compradores de estas empresas mediante contratos la estructura de mercado del lado de la demanda tiende a ser oligopsónica (dominada por pocos compradores). En tercer lugar, la corrupción endémica en la asignación de contratos gubernamentales y en la compra-venta de armamento y aviones –que no se reduce al pago de sobornos, sino que incluye mecanismos como la pertenencia de militares en las juntas directivas de las corporaciones, sobrefacturación, entre otros– hace que el poder y la influencia políticos tengan un lugar central en la industria armamentista.

Por estas razones, debemos profundizar en estudiar las particularidades de la competencia entre las grandes empresas de la guerra lejos de los paradigmas liberales que pretenden hacerlas pasar como cualquier otra empresa, sin detenerse en las peculiaridades de los mercados de armas. Del mismo modo, es preciso formular interpretaciones que den cuenta del carácter dual (civil y militar) de empresas como Boeing y Airbus...

Source URL (modified on 5 Marzo 2018 - 10:21pm): <http://let.iiec.unam.mx/node/1651>

Links

- [1] <https://www.economist.com/news/business/21736580-management-shake-out-may-reawaken-national-rivalries-european-aerospace-giant-airbus>
- [2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/12>
- [3] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/corporaciones-militares-corporaciones-civiles-que-participan-en-la-producci%C3%B3n>
- [4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>
- [5] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/relaci%C3%B3n-econom%C3%ADa-y-guerra>
- [6] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/20>
- [7] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/sujetos-de-la-guerra>
- [8] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/tecnolog%C3%ADas-militares-tecnolog%C3%ADas-de-uso-dual>