

Sharing components. Renault-Nissan-Mitsubishi has become the world's biggest carmaker. The job of drawing it even closer together will be tricky

Enviado por gregina en Lun, 04/02/2018 - 09:24

Cita:

The Economist [2018], "Sharing components. Renault-Nissan-Mitsubishi has become the world's biggest carmaker. The job of drawing it even closer together will be tricky", *The Economist*, London, 17 de marzo, <https://www.economist.com/news/business/21738929-job-drawing-it-even-clo...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Sábado, Marzo 17, 2018

Revista descriptores:

Competencia mundial. Disputa hegemónica [2]

Estudios de caso: actividades - empresas [3]

Formas de la competencia entre grandes empresas [4]

Relaciones de propiedad y control: empresas sin nacionalidad versus internacionalización del capital [5]

Relaciones entre empresas estados y sociedad [6]

Tema:

Alianza: Renault-Nissan-Mitsubishi

Idea principal:

Las empresas de automóviles Renault y Nissan están siguiendo sus propios caminos hacia el futuro de la movilidad, sin embargo, también están en una estrecha alianza. En 2016 se les unió a esta alianza otra empresa de automóviles, Mitsubishi, a partir de ello, esta alianza triple vende uno de cada nueve autos a nivel mundial. Esta alianza es un enlace de fabricación de automóviles único, lo cual no representa una fusión, cada empresa sigue siendo autónoma pero comparte un número creciente de enlaces en la cadena de suministro con las otras dos empresas.

A pesar de fabricar algunos modelos deportivos (Renault incluso dirige un equipo de Fórmula 1, esta alianza no tiene una marca como Porsche de Volkswagen para competir dentro de esta área de modelos deportivos. El mercado masivo es competitivo y los márgenes son bajos. Los inversores se estremecen ante una estructura compleja. Renault posee un 43.4% de control de Nissan; Nissan tiene una participación sin derecho de voto del 15% en Renault. Mitsubishi está controlado por Nissan a través de una participación del 34%. Carlos Ghosn es el presidente de las tres empresas y de hecho rescató a Nissan de la quiebra en 1999. Cuando recientemente surgieron rumores de que Francia podría vender su participación a Nissan como preludio de una

fusión completa, las acciones de Renault se dispararon 9%, revelando lo que los inversores piensan de la estructura y la participación del gobierno.

El gobierno de Macron, presidente de Francia, y Ghosn tienen una relación complicada, en 2015 Macron como ministro de finanzas de Francia le impidió a Ghosn modificar un estatuto de la compañía que lo habría inoculado contra una nueva ley que otorgaba doble derecho de voto a los accionistas a largo plazo. Se quería a Francia como principal accionista para preservar mejor los intereses y empleos franceses. Pero el nombramiento en febrero de Thierry Bolloré, un francés (y probable sucesor de Ghosn), para un nuevo cargo de director de operaciones de Renault puede convencer al señor Macron de que una fusión salvaguardaría la posición de Renault en Francia.

Aun así, la lógica del vínculo, que llena las brechas en los negocios de los socios y reduce los costos, es clara. La fuerza de Renault en Europa complementa a Nissan en China y América. Nissan trae una marca premium, Infiniti. Mitsubishi ofrece experiencia en híbridos enchufables. Inclusive en septiembre, un nuevo plan quinquenal prometió una integración más profunda. Sin embargo, el autor menciona que es importante tener cuidado con las tensiones que puedan generarse entre las compañías, lo cual se ha manejado como tensión positiva por parte de los directores de dichas empresas de la alianza. Ghosn tendrá que mantener la alianza en crecimiento y, su objetivo es vender 14 millones de autos al año para el año 2022.

Datos cruciales:

1. En 2017, Renault-Nissan-Mitsubishi superó a Volkswagen (VW) como la compañía automotriz más grande del mundo (si se incluyen los camiones, la empresa alemana está muy por delante).
2. Renault posee un 43.4% de control de Nissan; Nissan tiene una participación sin derecho de voto del 15% en Renault. Mitsubishi está controlado por Nissan a través de una participación del 34%.
3. El 15% de Renault le pertenece al Estado francés.
4. Su objetivo es vender 14 millones de autos al año para el año 2022.
5. Según la gráfica que se muestra en el texto, la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ha superado a todas las otras empresas de automóviles en venta de vehículos, vendiendo 10-6 millones de automóviles. Un aumento considerable, en 2006 a penas alcanzaban a llegar a 6 millones y quedaban muy por debajo de las principales empresas como General Motors.

Nexo con el tema que estudiamos:

Los proyectos conjuntos y el fortalecimiento de la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi han funcionado como mecanismos estratégicos para posicionarlas al frente de una de las industrias oligopólicas con mayores barreras a la entrada y grandes competidores. Incluso en el artículo se menciona que a partir de esta alianza y su fortalecimiento, estas empresas van a tener una importancia clave en las regiones de América Latina, Asia y Europa. Además, se establece esta disputa entre el control estatal y los accionistas para analizar el papel del Estado dentro de las empresas.

Source URL (modified on 6 Abril 2018 - 11:01am): <http://let.iiec.unam.mx/node/1682>

Links

- [1] <https://www.economist.com/news/business/21738929-job-drawing-it-even-closer-together-will-be-tricky-renault-nissan-mitsubishi-has-become>
- [2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/12>
- [3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>
- [4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/17>
- [5] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/19>
- [6] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/20>