

COLECCIÓN

FACTORES CRÍTICOS Y ESTRATÉGICOS EN LA INTERACCIÓN TERRITORIAL DESAFÍOS ACTUALES Y ESCENARIOS FUTUROS

JOSÉ GASCA ZAMORA
HAZEL E. HOFFMANN ESTEVES
Coordinadores

Volumen I

SARAH EVA MARTÍNEZ PELLEGRINI
ADOLFO SÁNCHEZ ALMANZA
MARÍA AMPARO DEL CARMEN VENEGAS HERRERA
DAGOBERTO AMPARO TELLO
JORGE EDUARDO ISAAC EGURROLA
Coordinadores



Colección: Factores críticos y estratégicos en la interacción territorial. Desafíos actuales y escenarios futuros
Volumen I

Los trabajos seleccionados para este libro fueron arbitrados por pares académicos,
se privilegia con el aval de la institución editora.

Primera edición, 16 de noviembre de 2020

© Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, 04510,

Coyoacán, México, Ciudad de México

Instituto de Investigaciones Económicas,

UNAM Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, 04510,

Coyoacán México, Ciudad de México

ISBN UNAM Colección: 978-607-30-3811-9

ISBN UNAM Volumen: 978-607-30-3812-6

© Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C.

ISBN AMECIDER Colección: 978-607-8632-12-1

ISBN AMECIDER Volumen: 978-607-8632-13-8

Diseño de portada © Armultimedios

Imágenes de portada y portadillas interiores: Guillermo Erasmo Villanueva Gutiérrez, idea original; arquitectos Juan Francisco Castillo, Mariano Martínez Seyffert y Willy Villanueva, taller de diseño; Héctor Gallegos Martínez, colaboración especial de la pieza Pakmianos.

Compilación, corrección y formación editorial: Karina Santiago Castillo e Iván Sánchez Cervantes

Tamaño de la colección: 360 MB

Tamaño del Volumen I: 90 MB

Derechos reservados conforme a la ley.

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales.

Hecho en México / Made in México

ÍNDICE

Introducción	9
Primera parte. Teorías, metodologías y técnicas de análisis regional	19
1. Construcciones y deconstrucciones del territorio	
<i>El territorio como construcción social y el pensamiento sistémico: aportes al debate sobre la cohesión territorial.</i> Federico Morales Barragán	21
<i>Infraestructura social de salud en el concepto de la Ciudad Inteligente en el nuevo contexto de las urgencias sanitarias.</i> Ryszard Edward Rózga Luter y Raúl Hernández Mar	37
<i>El Nexo en una economía circular, una aproximación teórica-metodológica.</i> Juana Isabel Vera López y Salvador Corrales Corrales	57
<i>Análisis tipológico sectorial e ingreso económico en regiones de México: una propuesta metodológica.</i> Armando García de León Loza	79
2. Herramientas e indicadores para el "ver" el territorio	
<i>Los sistemas de información geográfica y la gestión de iniciativas municipales de desarrollo local.</i> Lorenzo Salgado García, Marina Morell López y Eva Perón Delgado	101
<i>Análisis de los Factores que inciden en la Construcción en las Zonas Metropolitanas de México.</i> Mariana Chavira Ibarvo, Virginia Ibarvo Urista y Gil Arturo Quijano Vega	119
<i>Análisis de estrategias y obstáculos de innovación en las empresas: el caso de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas – MiPyMES del noroeste de México.</i> César Omar Sepúlveda Moreno, Olga Selenia Federico Valle y Patricia Juárez Carmelo	137
<i>Propuesta para el estudio de la inseguridad en Acapulco, la Colonia Petaquillas.</i> Leidy Puyo Giraldo, Dulce María Quintero Romero y Silvestre Licea Dorantes	157
<i>Satisfacción laboral y estilos de liderazgo: Diagnóstico del Centro de Estudios Tecnológico Industrial y de Servicios 103, José María de Coss, de Villa de Tamazulapam del Progreso, Oax.</i> Gerzaín Sandoval Flores	177
Segunda parte. Impactos externos, integración geopolítica y potencialidades estratégicas	195
3. Aspectos macro económicos	
<i>La teoría económica y el bienestar social en tiempos de pandemia: reflejo del lado oscuro del capitalismo.</i> José de Jesús López López y Emeterio López López	197
<i>El régimen de acumulación en México y sus cambios a partir de la crisis del 2008.</i> José Luis Hernández Suárez	217
<i>Rasgos principales de la geografía de la Inversión Extranjera Directa en México.</i> Jordy Micheli Thirión	235

Términos de intercambio y crecimiento económico: un análisis de cointegración para Argentina, Brasil, Chile, México y Perú: 1980-2016. Ivan Porras Chaparro, Leodegario Fabián Medinilla y Marisol Santiago Arango 251

4. El sector automotriz

Análisis del mercado interno y externo del sector automotriz en México. Lucila Godínez Montoya, Esther Figueroa Hernández y Francisco Pérez Soto 271

Las MPyMEs del Sector Industrial Automotriz y T-MEC Desde la Perspectiva Territorial Ante un Escenario Internacional Dominado por la Pandemia COVID 19. Jorge Arturo Santamaría Colula y Pedro Macario García Caudillo 287

Redes productivas globales – locales antes de la pandemia Covid19: el caso del outsourcing para la industria automotriz en la ciudad de Aguascalientes. Cecilia Escobedo Torres, María del Rosario Cota Yáñez y Karina Rubí Durán Alcaraz 303

China, un actor no invitado al TLCAN-TMEC. Juan Carlos Pino Acevedo 319

5. El comercio internacional

México con Chihuahua y Sonora, mayor depósito mundial de litio: un recurso destinado a suplantar sociedades fincadas en petróleo. Jorge Ramón Serrano Moreno 343

Acuerdos Internacionales, agricultura orgánica y sustentabilidad. Priscila Ortega Gómez, Zoe Infante Jiménez y Carlos Francisco Ortiz Paniagua 361

Actividades Creativas; y Actividades Esenciales y No esenciales en México, 2013-2018. Francisco Alejandro Ramírez Gómez 385

México-Estados Unidos de América ¿Una estrategia de desarrollo con integración territorial de beneficios mutuos? Adolfo Sánchez Almanza 401

Tercera parte. Democracia, políticas públicas y ordenamiento del territorio 415

6. Políticas urbanas e impactos territoriales de políticas públicas en las regiones

Política industrial y reconfiguración espacial de la Región Metropolitana Saltillo-Monterrey. Tonahtuic Moreno Codina 417

Alcances y limitaciones de la planeación y de las políticas públicas del Estado de Guanajuato, desde una perspectiva territorial. Susana Suárez Paniagua, Verónica del Rocío Zúñiga Arrieta y Arlene Iskra García Vázquez 435

El Panorama del Territorio, Cambios en los usos de suelo en la zona centro de San Andrés Cholula, Puebla, Origen y Asimilación. Pedro González Juárez, Porfirio Eduardo Lugo Laguna e Israel Romero Martínez 456

Análisis de los instrumentos de gestión pública para administrar y gestionar los parques industriales. Tonahtuic Moreno Codina, Netzahualcóyotl López Flores y Mónica Susana De la Barrera Medina 475

Análisis del mercado interno y externo del sector automotriz en México

Lucila Godínez Montoya¹

Esther Figueroa Hernández¹

Francisco Pérez Soto²

Resumen

La economía de México y Estados Unidos presentan un alto grado de interrelación derivado de las exportaciones e importaciones, sobre todo a partir de la implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994. Este fue el acuerdo que marcó la evolución y el desempeño de la industria automotriz tanto al interior como al exterior del país. Por lo que el objetivo de la presente investigación fue analizar el comportamiento y las perspectivas del mercado interno y externo del sector automotriz en México, posterior a la implementación del TLCAN. Se encontró que, a raíz de la firma del TLCAN en 1994, el sector automotriz sin duda ha sido uno de los más beneficiados, ya que, de acuerdo con los datos presentados para México, la producción ha crecido más del triple desde mediados de los noventa, las exportaciones de la industria terminal y de autopartes se ha multiplicado por diez, por lo que este país representa el 6.5% del comercio mundial de automóviles.

Palabras clave: Producción de automóviles, exportación de automóviles, TLCAN

I. INTRODUCCIÓN

Desde sus inicios, el sector automotriz ha sido pieza clave en el desarrollo industrial de México, y actualmente es el segundo sector económico más importante del país (Vicencio, 2007: 211, 213).

Este sector representa uno de los grandes éxitos de industrialización no solo del país sino de América Latina, pues pasó de ser una “industria anticuada y enfocada al mercado nacional a una plataforma de exportación competitiva dirigida principalmente al mercado estadounidense”, situación en la cual juega un papel importante la inversión extranjera directa (IED) (Mortimore y Barron, 2005: 5).

De manera que, la producción del sector automotriz en este país data de 1925 con la llegada de Ford Motor Company, posteriormente General Motors, seguidos de Automex que luego se llamaría Chrysler, “compañías dedicadas al ensamble de autos y camiones dirigidos al mercado nacional el cual anteriormente satisfacía su demanda con importaciones, sin embargo, estas empresas presentaban bajos niveles de productividad, dada la baja inversión en desarrollo de los recursos humanos”. No obstante, las bases de la industrialización del

¹ Dra. en Ciencias en Economía Agrícola. Centro Universitario UAEM Texcoco, Universidad Autónoma del Estado de México. E-mail: lgodinezm76@gmail.com, esther.f.her@gmail.com.

² Dr. en Ciencias en Economía. División de Ciencias Económico-Administrativas, Universidad Autónoma Chapingo. E-mail: perezsotofco@gmail.com.

país comenzaron a sentarse hasta después de la segunda guerra mundial, lo que favoreció el crecimiento de esa industria (Trujillo, 2016: 49).

Específicamente en 1950 la estructura económica de México se dirigió al desarrollo industrial, pero fue hasta principios de los 60 cuando comenzaron a emitirse los llamados “decretos automotrices”, el primero de ellos en 1962 dirigido a sentar las bases del desarrollo automotriz del país (Vicencio, 2007: 214) ya que la característica de los años anteriores era la existencia de plantas únicamente ensambladoras en donde al menos 20.0% de los componentes debían ser de origen nacional; el objetivo de este primer decreto era que la producción se debía destinar al mercado doméstico, por lo que de 1965 a 1970, el sector creció enormemente (Trujillo, 2015: 49-50), cuya producción pasó de 96,781 vehículos a 250,000 respectivamente (Vicencio, 2007: 216), surgiendo además otras actividades dentro de esta industria manufacturera, como la de autopartes (Trujillo, 2015: 50).

En los años 70 se emitió el segundo decreto automotriz que implicaba disminuir el contenido nacional mínimo para vehículos de exportación, sin embargo, dada la obsoleta infraestructura no hubo grandes avances y en 1975 las exportaciones de la industria automotriz fueron menores a 16.0%, situación que evidencio la necesidad de mejorar los niveles de productividad de la industria en general, siendo el sector automotriz pionero en sentar las bases para la mejora en estos indicadores e incrementar la competitividad del país.

Asimismo, gracias a las excelentes condiciones de competitividad que vivía el mercado internacional de automóviles, se estableció un nuevo decreto en el año de 1977 cuyo objetivo fue la transformación de México en un país exportador competitivo para lo cual fue necesario abrir las fronteras a la inversión extranjera (Vicencio, 2007: 216-217). Y como es bien sabido, a partir de los 80, México inició un proceso de liberación económica, que implicó dejar atrás el mercado interno como motor de la economía, optando por el crecimiento basado en las exportaciones (Munguía, 2019: 3).

De manera que a principios de esa década la industria automotriz dio un giro importante, ya que sus objetivos de producir para el mercado interno se dirigieron al externo, por lo que las empresas automotrices del país, buscaron insertarse en el mercado internacional, buscando para ello la “modernización tecnológica y relocalización que buscaba reducir costos de transporte y de trabajo”, por lo que “la expansión de la industria automotriz se debió al establecimiento de grandes empresas orientadas al mercado mundial en busca de mano de obra barata y economías externas derivadas de la cercanía geográfica hacia el mercado estadounidense”, debido a esto fueron las mismas empresas norteamericanas las que propiciaron el establecimiento de un acuerdo de libre comercio entre Estados Unidos, México y Canadá y dada la “cercanía geográfica de México con la economía estadounidense permitió que la frontera norte se convirtiera en un espacio con ventajas comparativas” (Mendoza, 2011: 56) que consisten en mano de obra calificada y barata (Covarrubias, 2014).

Es decir, México basó su competitividad internacional en el establecimiento de una política de bajos salarios como principal ventaja comparativa; lo cual se trasladó al sector manufacturero que es el de mayor peso económico, ya que por ejemplo, en 2007 mientras que México pagaba 2.49 dólares por hora en este sector, Estados Unidos pagaba 17.27 dólares; diez años después esta situación se volvió más aguda ya que en México los

trabajadores de esta industria recibían por sus servicios solo 2.28 dólares por hora (se redujo), mientras que en Estados Unidos, el salario aumentó siendo de 29.20 dólares por hora (Munguía, 2019: 3-4).

No obstante, de acuerdo con Solís (2016), la economía de México y Estados Unidos presentan un alto grado de interrelación derivado de las exportaciones e importaciones, sobre todo a partir de la implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994; y este acuerdo comercial impulsó la exportación de la industria manufacturera, principalmente, la de la automotriz (CEFP, 2018), así que la estructura y funcionamiento del sector automotriz está ligada a la existencia de tratados comerciales como el TLCAN (Álvarez, s/f: 7), por lo que su entrada en vigor incentivó la producción nacional y las exportaciones de éste sector, principalmente hacia Estados Unidos dada la alta integración económica con este país.

Con base en lo anterior, la presente investigación tiene como objetivo analizar el comportamiento del mercado interno y externo del sector automotriz en México, posterior a la implementación del TLCAN.

II. METODOLOGÍA

Para llevar a cabo la presente investigación se consultaron diferentes fuentes sobre estudios por Organismos e Instituciones tales como: la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP), la Secretaría de Economía (SE). Asimismo, fueron revisadas investigaciones relacionadas con el tema, de diversos autores.

III. RESULTADOS

Análisis del sector automotriz en México a raíz del TLCAN

A pesar de que antes de la negociación del TLCAN, el comercio de automóviles entre México y Estados Unidos ya existía (Secretaría de Economía, 2004: 357), éste fue el acuerdo que marcó la evolución y el desempeño de la industria automotriz, además de que se presentaron cambios estructurales que sentaron las bases para lo que hoy representa el sector automotriz en el país. Un aspecto importante es que con la firma de este tratado se consolidó la etapa exportadora del sector (Carbajal y Del Moral, 2014: 96), ya que, aunque la producción orientada a la exportación comenzó desde antes de su puesta en marcha, fue a partir de su entrada en vigor que este proceso se aceleró (Basurto y García, s/f: 10, 12), ya que tan solo de 1993 a 1996 las exportaciones de automóviles ligeros se incrementaron en 207.0% pasando de 471,483 a 975,408 unidades (AMIA, 2018).

Además, es importante mencionar que, dentro de las negociaciones del TLCAN, el sector más importante fue el automotriz, pues se consideró como el más integrado y con mayores expectativas de desarrollo entre los tres países, además de que “representaba al sector más grande en cuanto a intercambio económico, sobre todo para Estados Unidos”, ya que en 1992 el 65.0% de las exportaciones de vehículos y autopartes se enviaron a México y Canadá (Carbajal y Del Moral, 2014: 96-97).

Veinte años después de la implementación del TLCAN, los resultados que alcanzó la industria automotriz en México, en el marco de este tratado han sido palpables. Entre los positivos están el incremento de la producción, de la contribución al PIB total y manufacturero, de la creación de empleos, entre los más importantes (Carbajal y Del Moral, 2014: 98).

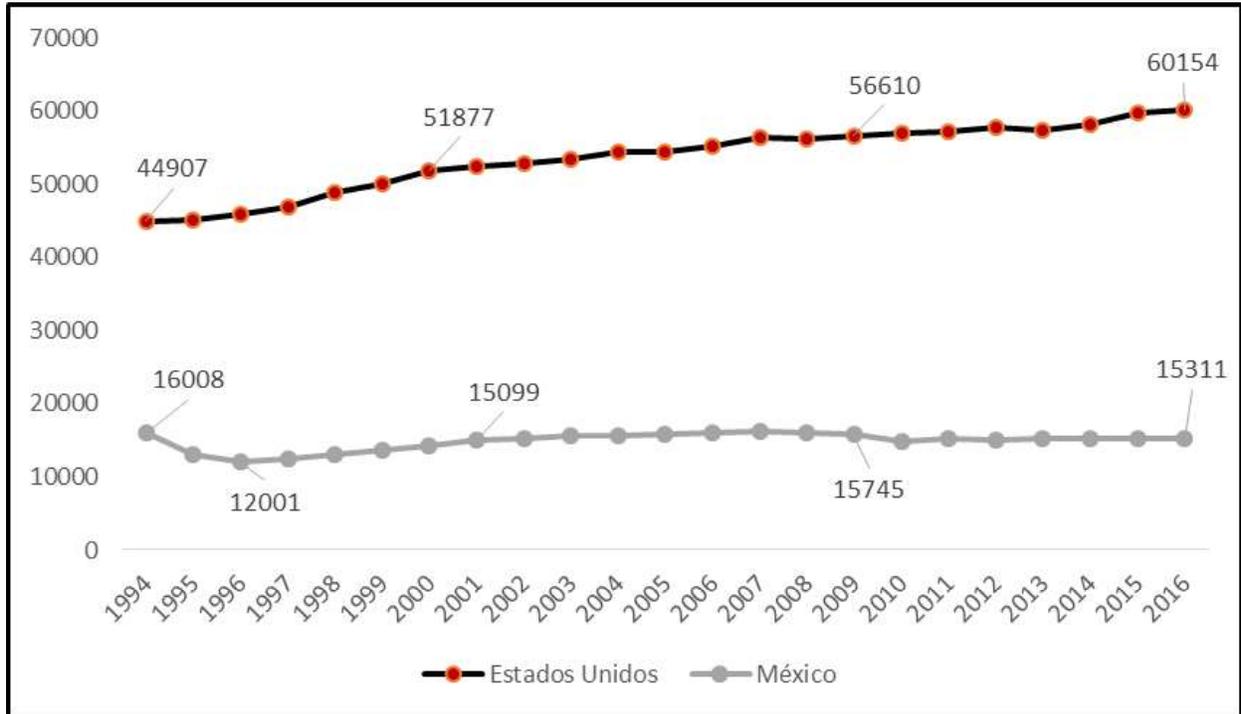
De manera que derivado del desempeño que ésta industria ha tenido a partir de la entrada en vigor de este tratado, para 2004 México ocupaba el 11^o lugar como productor de automóviles en el mundo, mientras que 10 años después (en 2014) llegó a ocupar la séptima posición, que siguió manteniendo en 2015, solo superado por países como China, la India, Corea del Sur y Alemania (Rodríguez, 2015; Carbajal & Carbajal, 2016), y de acuerdo con el CEFP (2018), en 2017 continuó ocupando el lugar 7 como productor de automóviles a nivel mundial.

Aspectos positivos y negativos del TLCAN sobre el sector automotriz

Entre los aspectos positivos están: La creación de empleos en el sector, ya que tan solo en 1993 para la producción de 1.1 millones de automotores se utilizaron 386 mil personas directas, siendo la industria de autopartes la que absorbió el mayor porcentaje (66.3%), y veinte años después la producción superó los 3 millones de automóviles y casi 600 mil empleos directos (Castellanos, 2016: 129-130). En este sentido, al comparar la creación de empleos en el sector automotriz de los tres países a partir de la firma del TLCAN, se tiene que en términos absolutos, México fue en donde se creó el mayor número de empleos en este sector, pasando de 112 mil a 767 mil empleos, mientras que en Estados Unidos y Canadá bajó pasando de 1 millón a 940 mil y de 128 a 126 mil empleos respectivamente (de 1994 a 2016); es decir, los empleos se volcaron principalmente hacia México. Sin embargo, aunque Estados Unidos disminuyó en número de empleos, durante este periodo, en términos relativos mantuvo la mayor proporción de estos, siendo menor la de México, de 51.3% y 41.8% respectivamente para 2016 (El Colegio de México, 2017: 2).

Sin embargo, a pesar de que estas cifras son alentadoras para la economía mexicana, es importante mencionar que las negociaciones de las empresas automotrices principalmente norteamericanas dentro del TLCAN para implantar fábricas de vehículos y autopartes en el país, fue el resultado de una estrategia para acceder a mano de obra barata, abundante y calificada en México; así como estar cerca de su mercado de consumo principal para sus productos, Estados Unidos de América. Por lo que el TLCAN resultó ser el medio por el cual la industria automotriz, principalmente la de Estados Unidos, satisfizo sus necesidades de expansión. El discurso en México fue que el TLCAN traería más inversiones y mejores salarios, crecimiento económico entre otros (Castellanos, 2016: 129-130).

Figura 1. Salarios promedio por año en dólares
(Precios de 2016)

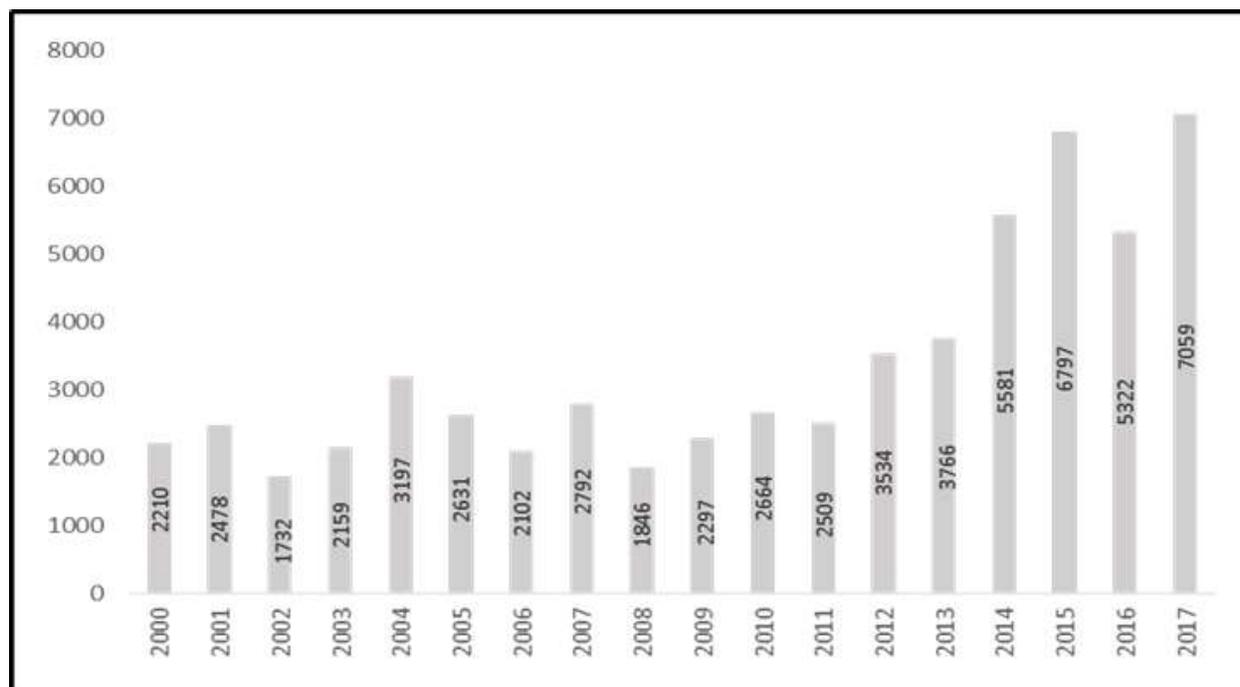


Fuente: Elaboración propia, con datos de Patiño, 2018 (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE).

Sin embargo, en este contexto, como ya se mencionó, la idea de transferir producción automotriz de Estados Unidos a México fue la necesidad de disminuir salarios y prestaciones en el vecino del norte (Castellanos, 2016: 130), siendo una de las “razones por las que se han asentado empresas transnacionales en México, lo bajos costos de mano de obra”, en comparación con los países socios, Estados Unidos y Canadá (Patiño, 2018), la figura 1, muestra los salarios promedio por año en dólares de México y Estados Unidos. Siendo los “bajos costos laborales... la estrategia de competitividad de la industria mexicana”, ya que la brecha salarial entre estos países es muy amplia, por ejemplo, mientras que en 1994 los salarios en la industria automotriz de Estados Unidos y Canadá eran 5.4 y 5.1 veces los salarios de México, para 2016 pasaron a ser de 9.1 y 8.4 (El Colegio de México, 2017: 2-3).

Otro de los impactos positivos que ha tenido el TLCAN sobre el sector automotriz, es el crecimiento de la inversión extranjera directa (IED). Los siguientes datos muestran el crecimiento de la IED con la puesta en marcha del tratado, ya que de 1989 a 1993 el país recibió un monto de 7,633 millones de dólares (mdd), mientras que de 1994 a 2011 creció a 36,790 mdd, es decir, tuvo un crecimiento de 20.74% (AMIA, 2014: 4).

Figura 2. Inversión extranjera directa del sector automotriz, 2000-2017
(Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA, 2018: 11.

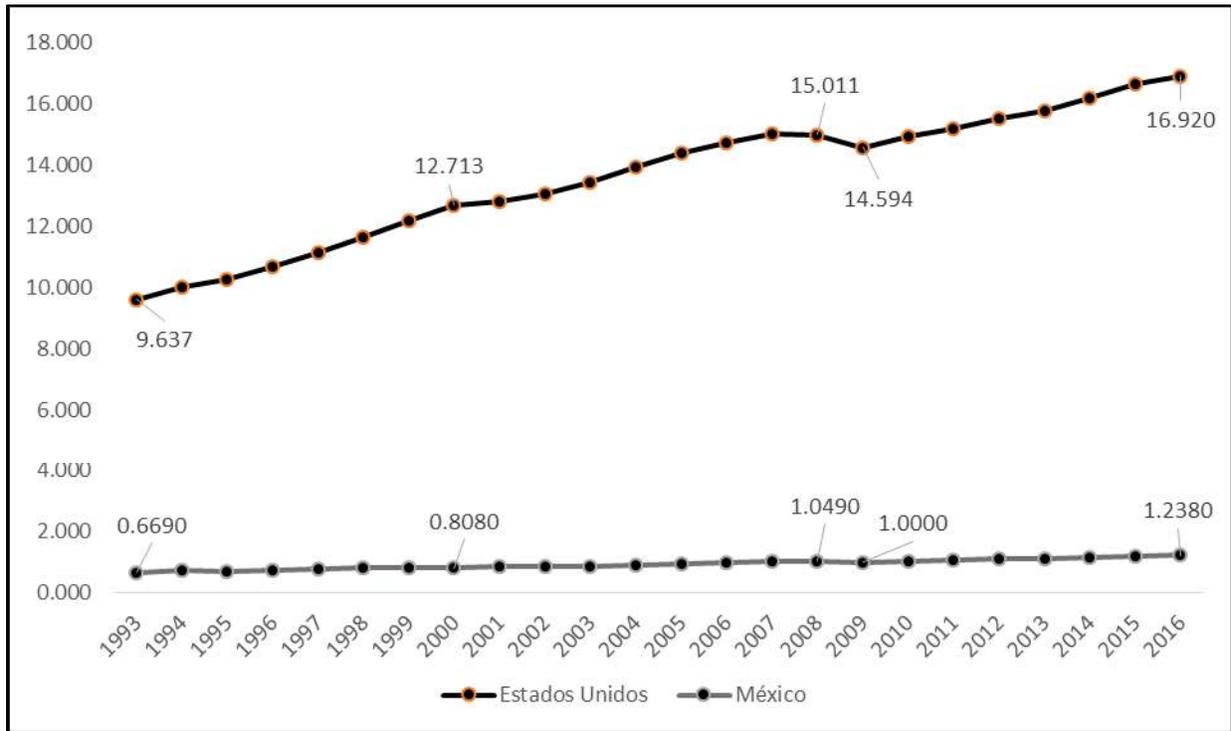
De acuerdo con la figura 2, de 2000 a 2017, este sector fue el que captó la mayor cantidad de inversión con un total de 60,677 mdd, por encima de la banca múltiple y la industria de las bebidas las cuales captaron 56,109 y 39,365 mdd respectivamente (AMIA, 2018)

En cuanto a la contribución del sector automotriz al PIB total y manufacturero, presentó un crecimiento sostenido a partir del TLCAN, entre 1994 y 2011 el PIB del sector creció 2.2% por arriba del nacional y 2.0% más que el manufacturero. En 2013 y 2014 contribuyó con 3.5% del PIB nacional y 19.8 del manufacturero (CESOP, 2015: 44; INEGI, 2018: 6). Sin embargo, de 2010 a 2017 fue cuando se presentó el mayor crecimiento del PIB automotriz siendo de 12.3%, con respecto al PIB total fue de 2.83%, mientras respecto al PIB manufacturero de 16.6% (INEGI, 2018: 7-9). De estos datos se observa que el PIB del sector durante este periodo creció mucho más que el total y manufacturero.

Si bien el punto anterior constituye uno de los aspectos positivos del TLCAN sobre el sector automotriz, no obstante, una desventaja importante en este sentido fue la falta de una política industrial en el país que incentivara el desarrollo de compañías nacionales (Patiño, 2018), así como su integración a las cadena de valor globales en la manufactura por parte de proveedores nacionales para dar valor a las exportaciones, así como la baja capacidad de investigación y desarrollo (Carbajal y Del Moral, 2014: 98), la adopción de nuevas tecnologías, etc.; siendo aspectos que se han incidido en que la economía mexicana no haya

crecido al mismo ritmo que sus socios comerciales, lo cual se ve reflejado en la siguiente figura 3 (Patiño, 2018).

Figura 3. Evolución del PIB de México y Estados Unidos
(Billones de dólares a precios constantes de 2010)



Fuente: Elaboración propia, con datos de Patiño, 2018 (Banco Mundial).

Importancia y evolución de la producción y exportación de la industria automotriz de México

El sector automotriz mexicano ha sufrido una profunda transformación a lo largo de su historia. Su primera etapa data de 1962 durante la cual el objetivo fue estimular la producción y mantener una balanza comercial equilibrada; la segunda etapa inició en 1989, se siguieron permitiendo las importaciones, con la diferencia de que se fomentaron las exportaciones y la producción (Jiménez, 2006: 43-44).

La tercera etapa llegó con la firma del TLCAN, que implicó la eliminación gradual de las regulaciones y restricciones a la importación de automotores (Jiménez, 2006: 44), además es importante mencionar que antes del Tratado en México existía una tasa de aranceles que oscilaba entre 10.0 y 20.0% para automóviles, camiones ligeros y autopartes traídos de Estados Unidos y Canadá, lo que implicó avances importantes hacia la integración regional (Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, 2014: 13), la cual se vio intensificada a partir de la firma de este tratado.

De acuerdo con Contreras (2005), la industria automotriz mexicana se vio sometida a “intensas transformaciones en el marco de una compleja reorganización de la producción y del mercado en América del Norte”. Esta industria se divide en la industria terminal y de autopartes, las cuales están íntimamente relacionadas, ya que la fabricación de automóviles comprende el diseño, producción, reemplazo de autopartes, refacciones y accesorios (Jiménez, 2006: 44). De acuerdo con el mismo autor, se estimaba que para 2006 la industria terminal representaba el 52.4% del PIB del sector, mientras que la de autopartes el 47.6%. En 2013, en conjunto, tanto la industria terminal de automóviles como la de autopartes aportaron el 8.3% de la IED total y el 11.3% de la IED del sector manufacturero (AMIA, 2014: 4).

A veinte años de la implementación del TLCAN, la producción y exportación de automóviles y autopartes en el país han evolucionado.

Producción de automóviles ligeros

Tanto la producción de vehículos en la región del TLCAN, como la participación de los tres países miembros del tratado presentaron el siguiente comportamiento en el periodo 1994-2013. La producción tuvo un incremento de 16.2% al pasar de 14.2 millones de vehículos en 1994 a 16.5 millones de unidades en 2013; de la cual la contribución de México en la producción total de vehículos de los tres países pasó de 7.0% a 19.0%, no obstante, la participación de Canadá se redujo ligeramente al pasar de 15.0 a 14.0%, mientras que Estados Unidos fue el país que bajo más su participación al pasar de 78.0 a 67.0% (Carbajal y Del Moral, 2014: 98).

Figura 4. Producción total de automóviles ligeros de México, 1988-2018 (Unidades)



Fuente: Elaborada con datos Asociación Mexicana de la Industria Automotriz [AMIA], 2018a

Particularmente para México, de 1994 a 2013 la producción de vehículos tuvo un incremento de 163.6%, al pasar de 1.1 millón de unidades producidas a 2.9 millones respectivamente (Carbajal y Del Moral, 2014: 98). La dinámica de crecimiento se vio interrumpida en 2009 durante la crisis económica-financiera mundial que comenzó en Estados Unidos, en este año la producción disminuyó 28.3% respecto a 2008.

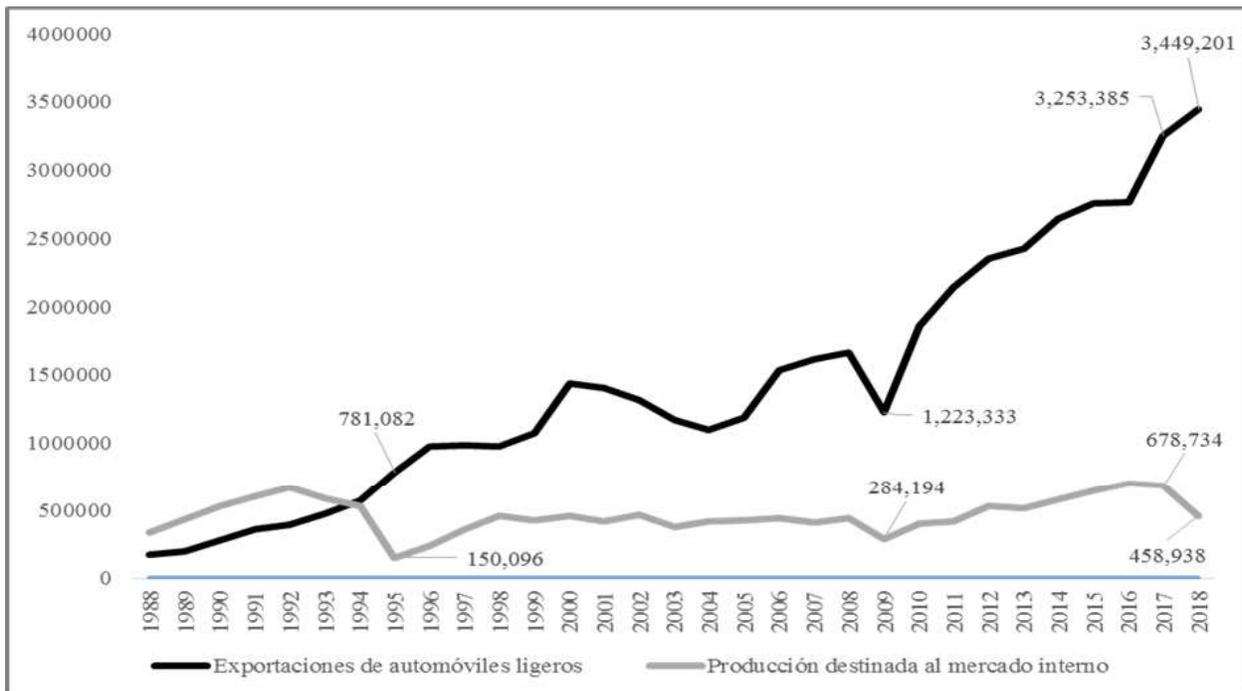
En 2018 esta cifra llegó a 3.9 millones de automóviles producidos en el país, por lo que actualmente México ocupa el séptimo lugar como productor de automóviles en el mundo y el cuarto como exportador.

Cabe hacer mención que la industria automotriz en México se compone de la producción de automóviles ligeros y pesados, sin embargo, nuestro país se ha especializado en la producción de los primeros por lo que las cifras anteriores se refieren a esa producción. Como ya se mencionó, en 2013 se produjeron 2.9 millones de vehículos ligeros mientras que la cifra de camiones pesados producidos fue de solo 136,669 unidades (Del Moral, 2014: 105).

Exportación de automóviles ligeros

A partir de los 80 los objetivos de producción y venta de automóviles en el país cambiaron, al dirigirse principalmente al mercado externo en detrimento del interno, sobre todo a partir de la entrada en vigor del TLCAN.

Figura 5. Evolución de la producción y exportación de vehículos ligeros, 1988-2018
(Unidades)

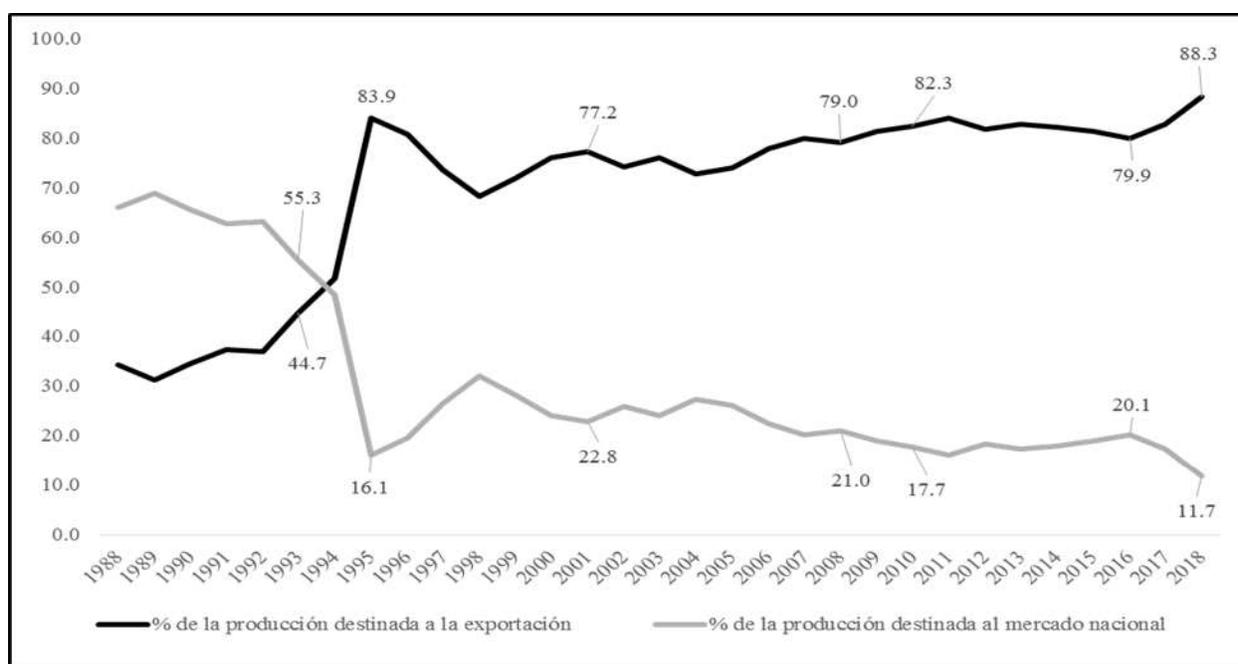


Fuente: elaboración propia con datos de AMIA, 2018.

Como se puede observar en las figuras 5 y 6, antes de la entrada en vigor del TLCAN la producción de automóviles se dirigía principalmente al mercado interno, ya que por ejemplo en 1993 del total de la producción se destinó el 55.0% para el mercado interno y el 45.0% a la exportación, sin embargo, posterior a la entrada en vigor del tratado este comportamiento presentó un cambio ya que para 1995 el 84.0% de la producción se destinó a la exportación y solo el 16.0% al mercado nacional. Los porcentajes destinados al mercado de exportación y al nacional prácticamente se han mantenido durante los años que se ha mantenido en vigor este tratado, solo con ligeras variaciones.

Figura 6. Porcentaje de la producción de vehículos ligeros destinada a la exportación y al mercado nacional, 1988-2018

(Unidades)



Fuente: elaboración propia con datos de AMIA, 2018.

Derivado de esto, mientras que en 2008 México ocupó la posición 10 como exportador de automóviles a nivel mundial, tan solo en 10 años logró ocupar el lugar número 4, superando al Reino Unido y Canadá en 2018, pero en esa década rebasó también a Francia, Bélgica, España y Corea del Sur (Morales, 2019).

Y esto se debe a que actualmente México es uno de los países con mayor apertura económica a nivel mundial dado el número de tratados de libre comercio firmados con otros países que suman un total de 12, así como diferentes acuerdos firmados (Carbajal y Carrillo, 2017: p. 3), sin embargo, a pesar de esto, el alto grado de integración de la economía mexicana con la de los países que forman parte del TLCAN, sobre todo con la de Estados Unidos, por su cercanía geográfica con ese país que es el mercado de vehículos más importante para México, asimismo porque Estados Unidos es el “mayor proveedor de partes

para las grandes trasnacionales norteamericanas localizadas en territorio mexicano y por la mano de obra barata y calificada que aporta México a este sector (Carbajal y Del Moral, 2014: 103); es por ello que aunque Estados Unidos no es el único país al cual se destinan las exportaciones de vehículos producidos en el país, si es el más importante y no solo a nivel de país sino también a nivel de región junto con Canadá.

Debido a la alta concentración de las exportaciones en un solo mercado, el sector automotriz se torna vulnerable a las condiciones económicas y políticas del país vecino, por lo que es importante diversificar los mercados (El Colegio de México, 2017: 2); por ejemplo, del total de las exportaciones mexicanas de autos en 2018, el 79.6% se dirigió a Estados Unidos, seguido por Canadá (5.3%), Latinoamérica (7.2%), Europa (4.7%), Asia (2.4%), África (0.2%) y Otros (0.6%) (Roldan, 2019). Sin embargo, es necesaria una mayor diversificación.

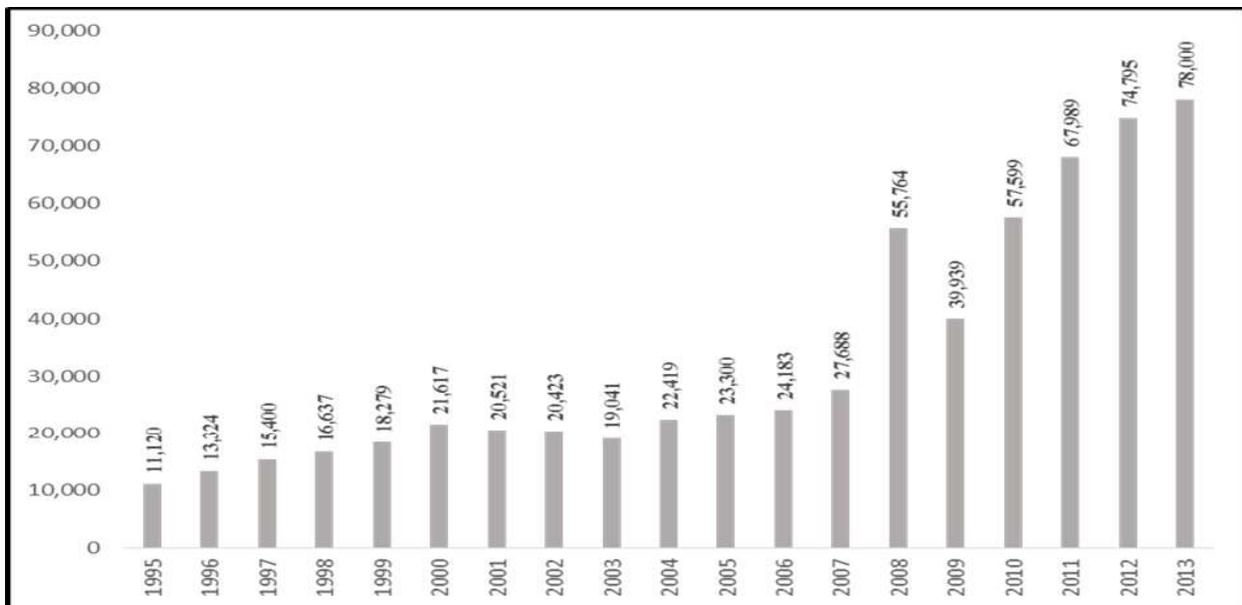
Asimismo “en el 2019, México tendrá como oportunidades ampliadas para el sector automotriz la reapertura sin aranceles en el comercio de autos con Brasil y la liberalización de los países que forman parte del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico” (Morales, 2019).

Industria de autopartes

Otro rubro dentro de la industria automotriz es la producción de autopartes, la cual ha presentado un crecimiento por encima de la producción de automóviles, a pesar de que una gran parte de las autopartes se importan.

Figura 7. Producción de autopartes, 1995-2013

(Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con datos de Carbajal y Del Moral, 2014: 106.

México es uno de los principales centros de manufactura automotriz, por lo que se han establecido un número importante de empresas de autopartes de Norteamérica, Europa y Asia (Secretaría de Economía, 2012: 43). La industria de autopartes se divide en dos grandes tipos: “la de componentes que se usa directamente en la fabricación de automóviles nuevos y el de repuestos” (Jiménez, 2006: 49).

Esta industria alcanzó su auge en los años noventa, lo que la llevó a alcanzar en el año 2000 un valor de producción por arriba de los 20 mil millones de dólares (mmdd), estas cifras evolucionaron y en 2007 el valor de la producción fue de 27.6 mmdd, sin embargo, debido a la crisis financiera-económica este valor se vio afectado, recuperándose para 2010 alcanzando en ese año un total de 57.5 mmdd (Secretaría de Economía, 2012: 43).

La industria de autopartes se compone de 1,942 empresas de las cuales 706 producen carrocerías y remolques y los 1,236 restantes producen partes para vehículos automotores (Carbajal y Del Moral, 2014: 106), de las cuales en 2006 se estimaba que 70.0% de estas eran extranjeras y 30.0% nacionales (Jiménez, 2006: 49). De las empresas extranjeras de autopartes, 84 de las 100 empresas más importantes a nivel mundial, se localizan en México. De la producción total de autopartes, el 89.0% se envía a Estados Unidos, mientras que el 57.0% de las importaciones provienen de dicho país. Contrario a esto Cana solo recibe el 4.0% de las exportaciones mexicana y vende al país también el 4.0% (Carbajal y Del Moral, 2014: 106). Las cifras que muestra la producción de autopartes en México, también dejar ver el alto grado de integración de la economía mexicana con la estadounidense.

Situación del sector automotriz en el marco de la renegociación del TLCAN

Como ya se ha mencionado la estrategia de competitividad utilizada en México sobre todo en el sector automotriz en el marco del TLCAN se ha basado en los bajos costos de producción debido a los bajos salarios; sin embargo todo está en constante transformación y la industria automotriz no escapa a ello, por lo que esa estrategia de competitividad necesita renovación, ya que han surgido nuevos retos como la aparición de nuevos mercados y países participantes en el mercado, “la industria presenta cambios en sus productos futuros vinculados a cambios en el perfil de movilidad, las regulaciones de seguridad y avances tecnológicos...” a esto se suman los retos de los desafíos de la renegociación del TLCAN y la “presión por relocalizar empleos automotrices hacia Estados Unidos” (El Colegio de México, 2017: 3).

Fue así que a 25 años de haberse puesto en marcha y a la llegada a la Presidencia de Estados Unidos de Donald Trump, expresó que el TLCAN debía ser renegociado, a partir de agosto de 2017 (Roldán, 2019: 56), esto debido a que “acusó a México de realizar dumping laboral”, por lo que en esta renegociación solicitó “aminorar la brecha salarial” entre ambos países (Patiño, 2018); es decir, aludía que la pérdida de empleos de los americanos y los cuales México había ganado era gracias a su estrategia de mano de obra barata, apuntando también al déficit comercial que desde hacía años tenía Estados Unidos frente a México (Roldán, 2019: 56).

Otro punto importante a tratar durante la renegociación del TLCAN fueron las reglas de origen para el sector automotriz, ya que las establecidas desde 1994 eran relativamente fáciles de cumplir, debido a que para que un vehículo producido en México, Estados Unidos

o Canadá pudiese comercializarse en la Unión Americana libre de arancel era necesario que tuviera un 62.5% de componentes fabricados en los tres países (Rodríguez, 2018).

Derivado de las negociaciones del TLCAN, éste cambió su nombre a USMCA (por sus siglas en inglés), también llamado T-MEC (Roldán, 2019: 57). En este contexto fue que durante la renegociación se trataron de endurecer un poco más estas reglas (Rodríguez, 2018), dando como resultado las siguientes reglas para el sector automotriz:

Un incremento del contenido regional de 62.5 a 75.0%, es decir, que al “menos el 75.0% de las partes que integran el automóvil deben provenir de alguno de los tres países” (Roldán, 2019: 57) participantes en el tratado. Las nuevas reglas incluyen restricciones adicionales: nuevo valor de contenido laboral (VCL), que indica que del 75.0%, el 40.0% del valor del vehículo debe producirse por empleados que reciban un salario igual o superior a 16 dólares por hora, por lo que contrario a México, Estados Unidos si puede cumplir con este requisito (Rodríguez, 2018 y Roldán, 2019: 58), ya que en términos generales el salario que perciben los trabajadores de la industria terminal y de autopartes en el país vecino es mucho mayor que lo que reciben en México. Por ejemplo, en 2016 un trabajador de la industria terminal de automóviles ganaba 3.14 dólares por hora mientras que en Estados Unidos el sueldo era de 28.6 dólares, por otra parte, en la industria de autopartes en ese mismo año en México se pagaba 1.68 dólares promedio por hora, mientras que en Estados Unidos el salario era de 19.94 dólares (El Colegio de México, 2017: 2-3).

IV. CONCLUSIONES

A raíz de la firma del TLCAN en 1994 entre México, Estados Unidos y Canadá, el sector automotriz sin duda ha sido uno de los más beneficiados, ya que, de acuerdo con los datos presentados para México, la producción ha crecido más del triple desde mediados de los noventa, las exportaciones de la industria terminal y de autopartes se ha multiplicado por diez, por lo que este país representa el 6.5% del comercio mundial de automóviles. En lo que respecta a Estados Unidos, las exportaciones automotrices también han presentado un crecimiento importante, ya que en la última década las exportaciones estadounidenses de automóviles crecieron a una tasa promedio anual de 3.1% y actualmente representan el 9.5% del total mundial (Scotiabank, 2017: 1).

Sin embargo, a pesar de que el sector automotriz de los tres países se ha visto beneficiado en el marco del TLCAN, desde su campaña presidencial, Donald Trump presidente actual de los Estados Unidos, anunció que el tratado sería renegociado (Roldan, 2019: 5), ya que, según él, quien más había sido beneficiado era principalmente México (Carbajal y Carrillo, 2017: 3) y desventajoso para su nación. Este argumento lo basó en el tema del déficit comercial de su país con respecto a México, por lo cual se argumentó que a raíz de la entrada en vigor del tratado, las exportaciones mexicanas a Estados Unidos han sido mayores (entre 70.0 y 75.0% del total de las exportaciones netas) que las importaciones de México con respecto al país vecino (oscilando entre el 12.0 y el 15.0% de las exportaciones de ese país al nuestro), además Trump hacía alusión a la pérdida de empleos norteamericanos que ganó México gracias a la mano de obra barata (Roldan, 2019: 51, 56).

Por lo que, un año después de la llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos, el 30 de septiembre de 2018, México, Estados Unidos y Canadá, aprobaron el acuerdo

comercial que sustituiría al TLCAN, el T-MEC como se denomina en este país (Pineda, 2019). En este contexto, la industria automotriz presentó grandes cambios que en principio vislumbraban resultados no favorables para la industria de automóviles mexicana (Roldan, 2019: 85).

Dado el alto grado de interrelación entre los tres países, particularmente entre México y Estados Unidos, a pesar de que el nuevo acuerdo en relación con la industria automotriz contempla nuevas reglas de origen ya que “el valor de contenido regional pasó del 62.5% al 75.0%, contemplando que el 40.0% del valor de vehículo se fabrique en países con salario por hora superior a 16 dólares y que el 70.0% del acero y aluminio sea originario de la región de América del Norte. En cuanto a las Reglas de Origen de Autopartes, se refiere un incremento gradual en el valor de contenido regional al 65.0%, 70.0% y 75.0% dependiendo del tipo de autoparte”. Sin embargo, lejos de afectar al sector automotriz, de acuerdo con el presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), “beneficiará a los fabricantes de autopartes del país”, ya que, aunque el porcentaje de contenido regional ahora es más estricto, “tenemos que mantener nuestra competitividad para continuar llegando a los más de 100 mercados que alcanzamos” (Pineda, 2019). Es decir, a pesar de las nuevas reglas para el sector automotriz derivadas de la renegociación del TLCAN, las cuales no están tan a favor de nuestro país, aun así, México podrá seguir exportando a Estados Unidos (Rodríguez, 2018).

Bibliografía

- Álvarez Medina, Lourdes. (s/f) Industria automotriz en México y Brasil: Una comparación de resultados después de la crisis económica de 2008. XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Información.
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). (2018a) Boletín de prensa, diciembre de 2018. Disponible en <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). (2018b) Dialogo con la industria automotriz, 2018-2024. Versión 2018. Agenda automotriz. Disponible en <http://www.amia.com.mx/boletin/dlg20182024.pdf>
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). (2014) La importancia de la industria automotriz mexicana. 9 de julio de 2014.
- Castellanos Elías, Julio. (2016) Industria automotriz y TLCAN: las empresas estadounidenses. Revista Ola Financiera. Vol. 9 (No. 25), septiembre-diciembre 2016. Disponible en: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ROF/article/view/57736/51173>
- Carbajal, Y., & Carrillo, B. (2017) Relación comercial México-Estados Unidos ¿Cuáles son las cifras al inicio de la era Trump? Economía Actual, 10(2), 3-8.
- Carbajal, Y., & Carbajal, M., (2016) El sector automotriz en México, un análisis a los datos de producción, venta y exportaciones (enero-mayo de 2015-2016). Economía Actual, 9(3), 29-33.

- Carbajal Suárez, Y.; Del Moral Barrera, L. E. (2014) El despeño del sector automotriz en México en la era TLCAN. Un análisis a 20 años. *Paradigma Económico*, Año 6, núm. 2, julio-diciembre 2014, pp. 95-126.
- Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP). (2018) Retos de la Industria Automotriz ante los cambios en los bloques comerciales. *Boletín Sector Externo*. becefp/017/2018. Abril 26, 2018. Cámara de Diputados LXIII Legislatura. Disponible en: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/208918/becefp0172018.pdf>
- Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques. (2014) La integración comercial de América del Norte más allá del TLCAN. Noviembre de 2014.
- Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP). (2015) El TLCAN veinte años después. Reporte CESOP, número 82, febrero 2015.
- Covarrubias, A. (2014) Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador. *ANÁLISIS*, (44). Disponible en <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/10645.pdf>
- El Colegio de México. (2017) El futuro del trabajo automotriz en México. Seminario sobre trabajo y desigualdades. Apuntes para la equidad. No. 1, mar/2017.
- Jiménez Sánchez, José Elías. (2006) Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes. Publicación técnica No. 288, Sanfandila, Qro.
- Mendoza Cota, Jorge Eduardo. (2011) La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos. *Economía UNAM* [online]. Vol.8, n.22 [citado 2019-11-13], pp. 55-73. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2011000100004&lng=es&nrm=iso. ISSN 1665-952X.
- Morales, Roberto. (2019, 26 de marzo) “México escala al cuarto sitio en exportación de autos” [en línea]. *El Economista*. Recuperado el 10 de diciembre de 2019 de <https://www.economista.com.mx/empresas/Mexico-escala-al-cuarto-sitio-en-exportacion-de-autos-20190326-0158.html>
- Mortimore, Michael; Barrón, Faustino, (2005) Informe sobre la industria automotriz mexicana. CEPAL – SERIE Desarrollo productivo No. 162. 53 p.
- Munguía Corrella, Luis F., (2019) Productividad, salarios y trabajo digno en México. Fundación Friedrich Ebert-México. ISBN: 978-607-8642-10-6.
- Patiño, Dainzú, (2018, 15 mayo) “5 gráficas que explican la evolución de los socios del TLCAN” [en línea]. *Expansión*. Recuperado el 29 de julio de 2020 de <https://expansion.mx/economia/2018/05/15/5-graficas-que-explican-la-evolucion-de-los-socios-del-tlcan>
- Patiño, Dainzú, (2018, 10 agosto) “TLCAN 2.0 y mayores salarios en la industria automotriz de México, ¿se puede?” [en línea]. *Expansión*. Recuperado el 29 de julio de 2020 de <https://expansion.mx/economia/2018/08/10/tlcan-2-0-y-mayores-salarios-en-la-industria-automotriz-de-mexico-se-puede>

Factores
críticos y estratégicos
en la interacción territorial.
Desafíos actuales y escenarios futuros,
es una obra de la Asociación Mexicana de Ciencias para el
Desarrollo Regional y la Universidad Nacional
Autónoma de México. Se terminó de editar en
noviembre de 2020 bajo soporte
digital. El cuidado de la edición
estuvo a cargo de Karina
Santiago Castillo e Iván
Sánchez Cervantes.
La formación y el
diseño editorial
se llevó a
cabo por
© Armultimedios.