

LOS EFECTOS ECONÓMICOS EN MÉXICO COMO CONSECUENCIA DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

Daniel Fernández Lara
dannyferla81@gmail.com

Resumen

En este trabajo se analiza el desarrollo de la industria automotriz en México desde el inicio de la historia cuando se introducen los primeros vehículos en nuestro país, en este artículo se presenta una aproximación a la tesis que será presentada y defendida en fechas próximas, cabe hacer mención que la información que se presenta solo es una pequeña síntesis de toda la existente en el trabajo final, se recolectó información estadística, histórica, y se consultó a PROMÉXICO, a la Secretaría de Economía y a Empresas de la Industria Automotriz, en la tesis final de desarrollará un capítulo donde se describan y analicen los efectos y beneficios económicos que ha traído este sector industrial a México.

I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

La industria automotriz a nivel mundial es altamente dinámica y por lo mismo enfrenta constantes innovaciones, que requieren del involucramiento de especialistas en diferentes disciplinas para hacerla realmente competitiva. En relación a esto la industria automotriz año con año se ha visto afectada y por lo cual esta ha presentado crisis económica, por lo cual la recuperación de esta industria es superior a cualquier problema, también esta resulta ser más fortalecida para evitar decaer nuevamente respecto a los años anteriores donde se presentó esta crisis.

Estudiante de octavo semestre de la Licenciatura en Negocios Internacionales de la Universidad de Xalapa.

La importancia del sector automotriz en México en los últimos años tiene un alto crecimiento en la producción, exportación y compra-venta, esto se lleva a la relación de alto funcionamiento en las ensambladoras ubicadas en varios estados de la república mexicana, posteriormente México a nivel mundial se encuentra posicionado como uno de los primeros 5 países con mayor producción. En este caso también existe la problemática de un nivel bajo en la tasa de desempleo para las ensambladoras automotrices por falta de capital, los recursos no son los suficientes para solventar a la mano de obra en este trabajo mencionado.

De acuerdo con (Granados, 2014), el efecto en el empleo, para las economías desarrolladas, no se hizo esperar; las ciudades industriales perdieron su dinamismo y sus habitantes migraron a lugares que ofrecieran mayores oportunidades de trabajo.

La industria automotriz de México es madura, dinámica y está en continuo crecimiento. En 2011, La industria automotriz de México mostró claras señales de recuperación; la producción de vehículos ligeros alcanzó un nuevo record histórico con 3 millones de vehículos producidos (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), (AMIA, 2014)

En 2011, el sector automotriz mexicano representó el 6% del total de la inversión extranjera directa en el país. Esto reitera la atracción del país hacia inversionistas del sector. (AMIA, 2014)

Las inversiones que fueron anunciadas entre 2007 y 2012 por compañías automotrices en México sumaron un total de 18,800 MDD, teniendo como fuertes participantes a Chrysler, Daimler, Ford, Volkswagen, General Motors, Nissan y Mazda. (PROMEXICO, 2012)

En 2011, México llegó a producir 136,678 vehículos pesados, ubicándose como el sexto productor global, después de China, Japón, India, Estados Unidos y Brasil. Se estima que la producción de vehículos pesados en México alcanzará los 196.8 miles de vehículos en 2016. En el 2011, quince de cada cien vehículos ligeros producidos en México fueron exportados a países Latinoamericanos. Los destinos principales para estas exportaciones fueron Brasil, Argentina, Colombia y Chile.

Europa es otro destino importante para las exportaciones de la industria automotriz mexicana: diez de cada cien vehículos ligeros exportados en 2010 iban dirigidos hacia el mercado Europeo. Con respecto a los vehículos pesados, en 2010 México fue el principal proveedor comercial para Estados Unidos. En el segmento de vehículos comerciales, México tuvo un 85% de participación en las importaciones de Estados Unidos, superando a Canadá en ese año. (AMIA, 2014).

Por lo anteriormente mencionado, a continuación se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuáles son los efectos económicos en México que se han generado como consecuencia de la inversión extranjera directa en el sector automotriz a partir de 1993?

La pregunta anterior permitirá que al final del trabajo se puedan describir los beneficios que se han generado en nuestro país, por la inversión y desarrollo de la industria automotriz tomando como base de 1993 a la fecha.

II. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.

Este trabajo tiene el interés de conocer más allá de la producción automotriz en México y cuales han sido los impactos que han causado los efectos económicos como consecuencia de la inversión extranjera en el sector o industria automotriz, en los últimos años la industria del petróleo ya no ha sido tan vigorosa y tan importante para la economía de México. Ante la posibilidad de que el petróleo no recupere su precio que se tenía en el 2010 México debe diversificar su mercado y atraer más inversiones, por lo cual la industria automotriz puede ser una de las grandes asociaciones aportadoras de pago por exportación pero a su vez la que atraiga mayor inversión de otros países, traduciéndose en múltiples beneficios para el país.

También es importante dar conocer cuáles han sido los beneficios que ha aportado la industria automotriz en las regiones consideradas como polos de desarrollo. Se sabe que el empleo es uno de los grandes aportes de esta industria, pero existen otros sectores de la economía que se han desarrollado y han permitido que en aquellas regiones donde se han establecidas empresas armadoras de vehículos han tenido un desarrollo en muchos aspectos, en comparación con otras.

La industria automotriz en México, tiene una longeva historia, pues en 1897 se da inicio con las primeras incursiones en este sector, de esa fecha nuestro país ha transitado por diversos momentos, hasta convertirse hoy en día en uno de los principales productores de este sector en todo el mundo.

Este trabajo tiene importancia pues permitirá conocer no solo la historia del crecimiento y desarrollo de la industria automotriz, sino el impacto económico, competencia y los beneficios para México.

En esta investigación se toma como base el año 1992, pues se comienza con la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) y este investigador consideró que es un año clave para el despunte en el crecimiento de la industria automotriz en México. Cuando el TLCAN entro en vigor en el año de 1993 donde las tasas arancelarias comenzaron a reducirse paulatinamente, posteriormente durante el proceso del calendario de desgravación las tasas arancelarias desaparecieron en este sector, entre otros sectores.

OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN.

Determinar los efectos económicos en México como consecuencia de la Inversión Extranjera Directa en la industria automotriz a partir de 1993 para analizar el desarrollo y crecimiento en ciertas zonas geográficas en el país.

III. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

TEORÍA DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

El comercio internacional forma parte de la vida diaria de las naciones y las empresas en todo el mundo y los gobiernos suelen tratar de influir en el comercio internacional para mejorar el bienestar de sus propios ciudadanos a costa de los extranjeros.

En la teoría del comercio internacional se distinguen grandes corrientes:

- Las teorías que postulan que el intercambio internacional es benéfico y que promueve el crecimiento económico de los países, y por tanto están a favor de la "libertad de comercio".
- Las teorías que apoyan al "proteccionismo" como instrumento del crecimiento económico de los países. Por lo menos se distinguen tres grandes líneas.
- Teorías que cuestionan los beneficios del libre comercio para los países no desarrollados y proponen al proteccionismo como estrategia para facilitar su proceso de desarrollo.
- Teorías que apoyan al proteccionismo como instrumento de defensa mientras se consigue la competitividad.

La teoría del comercio internacional estudia dos grandes grupos de cuestiones, de carácter positivo y normativo, respectivamente: (Bajo, 1991, p. 12)

- a) Por una parte, los determinantes de la estructura, dirección y volumen del comercio internacional, esto es, que bienes intercambia un país en los mercados internacionales, con qué países y en qué cantidades.
- b) Por otra parte, los efectos del comercio internacional sobre el bienestar de los países que llevan a cabo, así como el papel de la política económica en este contexto.

GLOBALIZACION.

La globalización es un proceso económico, tecnológico, social y cultural a gran escala, que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo unificando su mercado, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global. (PROMEXICO, 2015)

El término globalización encapsula una realidad generalmente presentada como incontenible e ingobernable en la que personas de un país o países, de manera individual y/o por medio de algún tipo de intermediario o intermediarios, interactúan, cada vez en mayores proporciones, con personas de otros países. (PROMEXICO, 2015)

Refleja la tendencia de las empresas que compran, desarrollan, producen y venden productos y servicios en la mayoría de los países y regiones del mundo. (Hollensen, 2011, p. 6)

Las empresas comienzan a expandirse a través de sus ventas en los mercados nacionales y extranjeros, al llegar a ello las empresas inicia la compra de mas materia prima fuera de sus fronteras.

Según el Fondo Monetario Internacional, el proceso de globalización consiste en el "crecimiento de la interdependencia económica de los países del mundo a través de un creciente volumen y variedad de transacciones de bienes y servicios y flujo internacional de capitales a través de las fronteras, y también por medio de una más rápida y amplia

difusión de la tecnología". (Romero, 2002, p. 59)

La globalización se puede argumentar de forma neoliberal que trata de explicar lo apelable imponiendo el progreso de los países en las exigencias de los mercados, esto bajo una hipótesis en la igualdad de conformidad para todos, dentro de este ámbito se intensifica el progreso de los países con menor desarrollo, como requisito de una hipótesis de inclusión. sin embargo, esta realidad separa el planteamiento de esta teoría, en la práctica global no significa igualdad de las economías, sino más que adentrar la brecha económica y tecnológica entre países desarrollados y el resto de las naciones en el planeta.

NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Antecedentes.

El término negocios internacionales hace referencias a todas las relaciones internacionales de un país que se relaciona al intercambio de bienes, servicios o información con fines comerciales, y de dinero. También a los negocios internacionales también se les puede definir como una empresa dedicada al comercio exterior o inversión extranjera.

Los negocios internacionales son el estudio de las transacciones que tienen lugar en el extranjero para satisfacer las necesidades de los individuos y organizaciones. Estas actividades económicas son operaciones comerciales, como en el caso de exportar o importar bienes, y la inversión directa de fondos en compañías internacionales. (Ball, 1997, p. 5)

Los negocios internacionales son un área que comenzó a desarrollarse en la década de 1950. En esa época no había muchas empresas multinacionales y la mayor parte de ellas eran estadounidenses. La Segunda Guerra Mundial había terminado hacia menos de diez años y muchas naciones, entre ellas Japón y los países de la Comunidad Europea, se preocupaban más por la reconstrucción que por invertir en el extranjero. (Ball, 1997, p. 23)

La desgravación arancelaria para vehículos automotores.

De acuerdo con la Secretaría de Economía y la Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología en el marco de los Acuerdos y los Tratados de Libre Comercio de México con el resto del mundo la desgravación arancelaria para vehículos automotores nuevos se negoció de la forma que se presenta a continuación:

TLCAN

- De conformidad con el numeral 19 del Apéndice 300-A.2 del TLCAN, México eliminó el 1 de enero de 2004, el requisito de permiso previo de importación a los vehículos nuevos y a los provenientes de Estados Unidos y Canadá con arancel de 0% conforme al calendario de desgravación.

TLCUEM

- De conformidad con el numeral 4, Artículo 6 de la Decisión 2/2000, a partir del 1 de enero de 2007 quedó eliminado el arancel a la importación de vehículos nuevos procedentes de la Comunidad Europea.

ACE 55 (Argentina y Brasil)

- Conforme a los Apéndices I y II, Sobre el Comercio en el Sector Automotor entre México-Argentina y México-Brasil, respectivamente, el arancel recíproco a las importaciones de vehículos se estableció en 0% desde el año 2003 y libre comercio de vehículos a partir del 1 de enero de 2006 para las importaciones de vehículos procedentes de Argentina; y del 1 de enero de 2007 a las importaciones de vehículos procedentes de Brasil (sólo para fabricantes de vehículos y distribuidores autorizados). Con Uruguay tenemos libre comercio bilateral desde 2011.

Acuerdo México-Japón

- A partir de la entrada en vigor del Acuerdo (2005), la desgravación arancelaria se aplicó en 7 cortes iguales con tasa base para dicha desgravación de 20 y 30% a partir del 1 de abril de 2011.

COMERCIO EXTERIOR.

Es la actividad económica que consiste en realizar habitualmente y con propósito de lucro el intercambio de bienes y servicios, poniendo en relación las ofertas de los productos con las necesidades (demanda) de los consumidores y facilitando así la circulación de la riqueza entre países. (Reyes & Castillo, 2005, p. 15)

El comercio exterior se define como el intercambio de bienes y servicios entre dos bloques o regiones económicas, también este define al conjunto de intercambios mercantiles los cuales son dedicados a exportar productos fabricados en un lugar determinado y/o importar los que son fabricados en otras naciones para comercializarlos o venderlos localmente; esto también lleva a cabo formas, condiciones y contenidos manifestados en el intercambio de bienes y servicios; más precisamente siendo así leyes y regulaciones nacionales para conducir el comercio internacional.

Causas del comercio exterior

- Distribución desigual de los recursos, debido a que cada país tiene un conjunto de productos que diseña y elabora pero le faltan otros, debe vender todo aquello que le sobra y comprar lo que le falta, de tal manera que la población pueda tener acceso a una gran variedad de alternativas de consumo. (Reyes & Castillo, 2005, p. 16)
- Aptitudes adquiridas por los hombres; debido a una tendencia y la globalización mundial que nos permite conocer lo que consumen en otros países, por lo que adoptamos nuevas modas, cultura, idioma, etc. Que se vuelven comerciales o generales y nos permiten obtener mayores beneficios. (Reyes & Castillo, 2005, p. 16)
- Ventajas de la División Internacional de trabajo; que permite a cada individuo desempeñar la tarea para la cual ha sido preparado, así como la actividad que más le gusta, de tal manera que obtengamos una mayor productividad para los trabajadores. (Reyes & Castillo, 2005, p. 17)

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

La industria automotriz es un oligopolio en el que las empresas fabricantes de automóviles tienden a cambiar sus funciones, ocupándose de actividades integradas en niveles superiores de la cadena productiva como son los servicios financieros y dejando a sus proveedores muchas de las actividades de manufactura. (Alvarez, 2002, p. 46)

La industria automotriz es una industria madura que presenta problemas como son: mercados saturados en los países desarrollados, exceso de capacidad instalada, altos grados de segmentación y proliferación de productos, cerrada competencia en precios y márgenes de utilidad decrecientes. (Alvarez, 2002, p. 32)

La industria automotriz es el resultado del grupo de compañías y organizaciones encargadas al diseño en el desarrollo la mercadotecnia en los vehículos automotrices y sus ventas, la industria automotriz ha sido un factor muy importante en relación al ensamblaje, la fabricación de autopartes, el mejoramiento y el desarrollo de los motores.

La industria automotriz está integrada por dos sectores: terminal y autopartes. Este estudio se enfoca en las actividades realizadas por las empresas fabricantes de vehículos y motores.

La industria automotriz en México.

En México es el resultado de una serie de sucesos y transformaciones que incluyen por un lado la evolución hacia la globalización del sector en el nivel internacional, así como el alineamiento a la política industrial en el nivel nacional; aspectos que le han permitido mantener un proceso de evolución constante.

El sector automotriz en México siempre ha sido un factor muy importante en el desarrollo industrial del país y, por ello mismo desde su inicio cuenta con varios programas específicos que a su vez son del desarrollo y que al paso de los años se encuentra enmarcado dentro de lo que se conoce como "Decretos automotrices"

La industria terminal a nivel internacional generalmente divide la producción de vehículos automotores en dos segmentos: vehículos ligeros y vehículos pesados. En el estudio se tomará la definición de acuerdo a la clasificación de la industria mexicana. (PROMEXICO, 2014)

Vehículos ligeros:

- Automóviles para pasajeros; son aquellos vehículos de motor utilizados para el transporte de pasajeros, siempre y cuando no contengan más de ocho asientos (incluido el conductor).

Vehículos comerciales ligeros:

- Son los vehículos de motor, utilizados para el transporte de productos y personas; en esta categoría se encuentran las pick ups, SUV, minivan y camiones panel.

Vehículos pesados:

- Camiones pesados: Son los vehículos utilizados para el transporte de mercancías; su peso es mayor al de 7 toneladas.

Autobuses:

- Vehículos utilizados para el transporte de más de ocho pasajeros con una capacidad de más de 7 toneladas
- 2.6.2. Las principales elementos que afectan a la industria automotriz.

Existen tres factores importantes que influyen los cambios en la industria automotriz mundial: (Alvarez, 2002, p. 32)

- 1) El comportamiento de la demanda de vehículos,
- 2) La regulación gubernamental en los países desarrollados y;
- 3) Los cambios tecnológicos.

La regulación gubernamental en los países desarrollados ha jugado un papel importante en la reestructuración de la industria automotriz porque ha obligado el cambio tecnológico y ha permitido la entrada a nuevos actores que proveen esta tecnología. Se han fijado estándares de seguridad en los vehículos, como cinturones de seguridad y bolsas de aire, y se han establecido medidas de control ambiental para regular emisiones contaminantes y consumo de gasolina. Este equipo le da una ventaja competitiva al producto y permite venderlo a precios más elevados; sin embargo, la experiencia ha demostrado que es cuestión de tiempo que los otros competidores utilicen la misma tecnología, por ello la ventaja competitiva desaparece convirtiéndose en ocasiones en equipo obligatorio. (Alvarez, 2002, p. 33)

Hoy en día los automóviles tienden a depender en la electrónica, en la actualidad los automóviles la evolución de la tecnología interviene en la dirección de las industrias, en el caso de la industria automotriz los cambios se ven en el uso de nuevos materiales para la fabricación de los automóviles como la sustitución del acero el cual es un material muy pesado para los automóviles; y ahora se utiliza el plástico y el aluminio cuyo objetivo es el fabricar automóviles más seguros y ligeros con el fin de consumir menos combustible. Estrategias competitivas desarrolladas por la industria automotriz.

Las tendencias y demandas del mercado, las ensambladoras han seguido diferentes estrategias como: (Alvarez, 2002, p. 34)

- 1) La adopción de una perspectiva global en las actividades de manufactura;
- 2) Estrategias de crecimiento interno o mediante alianzas, fusiones y adquisiciones;
- 3) La participación en actividades de niveles superiores de la cadena productiva como los servicios financieros;
- 4) La adopción de plataformas y sistemas modulares de producción; y
- 5) La subcontratación de procesos productivos necesarios para la manufactura de automóviles que cambian las relaciones entre ensambladoras y proveedores.

Las ensambladoras desarrollaron una lógica de producción global para algunas de sus actividades, principalmente las de manufactura, por lo que la producción se lleva a cabo en diferentes países aprovechando las ventajas de localización. Los automóviles clasificados en los más altos rangos de precio y nichos de mercado se producen en los países desarrollados y tienen una estrategia de distribución global, pero los automóviles que se producen en grandes volúmenes tienen una de distribución regional. (Alvarez, 2002, p. 34)

LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

En el año de 1895 circula en la ciudad de México el primer automóvil carruajes tirados por caballos, los cuales compartían el espacio con los primeros vehículos motorizados, posteriormente estos son circulados en la capital mexicana. El principal personaje el cual circular y ser el propietario del primer automóvil fue "Don Fernando Teresa" el cual circulo en las principales calles de la capital mexicana a una velocidad aproximada de 16 km/h; a pesar de todo al llegar mas coches no se ocupaban como un medio de transporte dadas las condiciones las cuales eran la falta de caminos más desarrollados o en mejores condiciones únicamente el lugar donde podían circular estos, solamente era en las principales calles de la capital mexicana, y en base a estas circunstancias los propietarios de estos coches al final solamente eran más utilizados para ser exhibidos ante la sociedad o los amigos, recordando que a finales del siglo XVIII quien podía adquirir estos coches eran personas quienes tenían alto capital. Seis años más tarde se dio por primera vez la utilización de un vehículo de trabajo donde la fábrica "El buen toro" uso un camión marca "Mors" con el fin de realizar publicidad en los barrios urbanos con sus productos, para el año de 1908 el servicio postal opto por actualizarse en la recolección de la correspondencia y en el mismo año adquirió triciclos automóbiles; para entonces el cuerpo de bomberos contaba un automóvil "Maxwell" de 30 caballos de fuerza, una bomba automóvil. (Moreno, 2014) La demostración práctica del empleo de vehículos de combustión interna para el abasto de la ciudad de México en tiempos difíciles fue en 1913, con el traslado de tres toneladas de leche desde la lejana Toluca en un truck de marca Packard propiedad de la empresa El Vaso de Leche, cuando las tropas zapatistas bloquearon la línea férrea hacia esta ciudad. (Moreno, 2014)

Para la década en el siglo XX existía en nuestro país una amplia variedad de modelos Hupmobile, Oakland, Stutz, Graham, Reo, Oldsmobile, Ford T, entre otros.

Cabe destacar el triunfo de la Revolución mexicana traería mejores calles y carreteras lo que favoreció popularidad de los automóviles, importados de Estados Unidos y Europa, especificando el establecimiento de Ford Motor Company como la primera armadora en México.

Hacia 1921, cuando Buick fue la primera armadora oficialmente establecida en México, seguida por una de las más grandes, Ford Motor Company que hizo lo propio en 1925, la cual podía fabricar hasta 100 vehículos diarios gracias a sus sistemas de producción en serie. La planta incluyó un vestíbulo para montar exposiciones, también había un salón de exposiciones en donde se ofertaban autos. (Moreno, 2014)

En la década de los 30's se inauguraron 10 distribuidoras en México y la firma GM (General Motors) llega oficialmente al país en 1935 a los 3 años siguientes se establece fábricas de Automex, donde comienzan a ensamblar varios modelos de Chrysler el principal objetivo para este último únicamente era el montaje, con la finalidad de abastecer el mercado nacional; recordando que la única manera donde los autos terminados llegaban a nuestro país a través de la exportación y de la importación.

La localización se circunscribía tan sólo al Distrito Federal y algunos municipios del Estado de México. De este modo, el desarrollo de la industria automotriz en México, en ésta,

su primera fase, mucho tuvo que ver, como en varios países de América Latina, con la implantación de firmas transnacionales provenientes de países centrales que pronto se adaptaron a la escala del mercado y posteriormente, a las condiciones del modelo por sustitución de importaciones. (Moreno, 2014)

Pero la industria automotriz en México para ese entonces era insignificante no se comparaba con ninguna industria de los países desarrollados dadas las circunstancias en las que se encontraban los clientes, ya que eran muy pocos los clientes potenciales, siendo así mismo la industria automotriz en México comenzaba a despuntar para esta década.

En los años 40 el gobierno mexicano emite un decreto prohibiendo la importación de automóviles como parte de la política de sustitución de importaciones. (Moreno, 2014)

México tenía una gran dependencia tecnológica de Estados Unidos y Europa, inicia cambiando de manera primeriza en la producción de piezas y algunos componentes, principalmente en el metal – mecánicos para diferentes tipos de vehículos aprovechando mientras estaba la segunda guerra mundial, donde los productos mexicanos no tenían competencia en el mercado internacional. Cabe mencionar que Estados Unidos durante más de 35 años las empresas estadounidenses dominaron el mercado interno, posteriormente al concluir la segunda guerra mundial en el año 1945, en Europa inicio la elaboración de modelos compactos, los catalogados autos para el pueblo los cuales eran más baratos, de bajo combustible y también de bajas velocidades.; estos autos principalmente eran utilizados en la ciudad, para este año sobresalió la firma Volkswagen con su modelo el "Deux Cheveaux", así como el "Morris" y el Fiat italianos (este último fue introducido a México).

En el año 1947 da inicio Operaciones Trailers Monterrey Freuhauf S.A. cuya finalidad era la reparación y reconstrucción de tracto camiones y a la importación de Semi-remolques y a los 5 años sufre una transformación a fondo pasando de un simple importador y reparador a una empresa con un alto grado de integración automotriz nacional.

Con diseños propios, la empresa incursionó en todo tipo de vehículos utilitarios. Tomando marcas con nombres que simularan eran de origen extranjero, se decidió denominar Sultana a los autobuses de todo tipo, y Ramírez a los vehículos de carga. Pronto estos nombres adquirieron fama y lograron tener buena presencia en los mercados nacionales e internacionales. (Moreno, 2014)

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

El inicio de la industria automotriz apunta para el año de 1925 con la instalación de líneas de ensamblaje de Ford, esto desarrollándose en Estados Unidos seguía incrementando de una manera notable; durante el año de 1935 llega quien se convertiría en el mejor fabricante de vehículos a nivel mundial: General Motors, para la década de los 30's inicia operaciones Automex el cual se convertiría en Chrysler. Todos ellos su principal actividad operacional fue concentrada en el montaje de vehículos destinados al mercado local satisfaciendo su demanda con importaciones. (Miranda, 2007, p. 214)

Muchas fueron las razones que movilizaron los fabricantes norteamericanos y posteriormente a los europeos y a los asiáticos a trasladar su centro de fabricación a México manejando ciertos aspectos: (Medrano, 2000, p. 215)

- Reducción de los costos de producción. En virtud de que los de importación de juegos CKD (Completely Knocked Down) usados para el ensamblaje eran menores a los pagados por la importación de vehículos.
- Bajos costos de transporte.
- Bajos salarios. Principalmente en la mano de obra usada en tareas de montaje.
- Expectativas de un mercado factible a monopolizar.

La característica principal en todas en las industrias automotrices para ese entonces se trabajaba con un nivel de productividad bajo, resultado de mínimas inversiones y falta de infraestructura. Después de la Segunda Guerra Mundial cuando el gobierno dirige sus esfuerzos hacia la industrialización del país; para el año de 1950 se encuentra con un gran giro dentro de la estructura económica siendo así dependiente en la agricultura adquiriendo un enfoque completo en el desarrollo industrial y esta se viera posteriormente fortalecida en gran medida al sector automotriz.

Reiterando el inicio de la fabricación de vehículos a partir de 1925; siendo para el año 1962 se emite el decreto automotriz en nuestro país, siendo esta situación predomina en ese entonces siendo caracterizado por plantas de ensamble en el que menos del 20% eran origen nacional y las ventas se cubrían con importaciones vehiculares.

El primer decreto orientaba al sector dirigiéndose hacia la satisfacción del mercado doméstico y en el que incluyeron ciertos aspectos tales como:

- Se limitaron las exportaciones de vehículos.
- Se limitó la importación de ensambles principales como motores y transmisiones.
- Fijó en un 60% el contenido nacional mínimo para los vehículos fabricados en territorio nacional.
- Limitó a un 40% de capital extranjero las inversiones en las plantas fabricantes de autopartes.
- Establece un control de precios con el fin de contener las utilidades e incentivar a un incremento de la productividad.

Dentro de los movimientos más importantes por mencionar dentro de la organización de la industria automotriz se instalaron en nuestro país en la década de los 60's ciertas plantas tales como: (Miranda, 2007, p. 215)

- En 1964 Volkswagen, que desde una década antes se dedicaba a la comercialización de vehículos importados, inicia sus operaciones de ensamble en el Estado de México y tres años después traslada su centro de producción al estado de Puebla.
- Ford hace una expansión de su producción en 1964 e instala dos nuevas plantas en el Estado de México, en tanto que General Motors inaugura el complejo de motores y fundición en Toluca en 1965, destinado principalmente a proveer de motores de 6 cilindros y partes de fundición a la planta localizada en la Ciudad de México.

- Siguiendo el mismo camino, Chrysler abre una planta de motores en Toluca en 1964 y en 1968 inaugura su planta de ensamble.
- Finalmente, Nissan Mexicana que quedó constituida desde 1961 y que comercializaba vehículos en México desde 1959, inicia las operaciones en la planta de la Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC), en el estado de Morelos fabricando el Datsun Sedan Bluebird.

Como era de esperarse ante el proteccionismo del mercado doméstico, la industria automotriz creció notablemente y de los 96,781 vehículos que se fabricaron en 1965 se pasó a 250,000 unidades en 1970. El haber logrado la meta de contenido nacional se reflejó considerablemente en la activación del sector de las autopartes y este fenómeno se extendió a otros sectores de la economía del país. (Miranda, 2007, p. 216)

En la década de los 70's siete fabricantes de vehículos que permanecían en el país con plantas de ensamblaje en las cuales fueron ubicadas alrededor de la Ciudad de México, durante ese tiempo se contaba con una infraestructura tecnológica de producción que anualmente comenzaba ser anticuada. Con la emisión del segundo decreto automotriz de 1972, el gobierno implantó nuevas políticas regulatorias con el objetivo de mejorar el funcionamiento de los mercados, de las que destacaron las siguientes:

- Se redujo el porcentaje de contenido nacional mínimo para vehículos destinados al mercado de exportación.
- Se obligaba a los fabricantes de la industria terminal a exportar un equivalente del 30 % del valor de sus importaciones.

DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DESPUÉS DEL TLCAN.

Aunque si bien es cierto que antes de la firma del TLCAN el mercado automotriz estadounidense estaba abierto a las importaciones provenientes de México con tarifas arancelarias sumamente bajas: 2.5% en promedio en automóviles y 3% en autopartes, es con la entrada en vigor del citado tratado el primer día de enero de 1994 cuando el sector comienza a tener un proceso de transformación mayor totalmente alejado del proteccionismo que lo había caracterizado para adecuarse a las necesidades de consumo de un mercado en expansión; los acuerdos sobre el sector automotriz jugaron un papel muy relevante durante las negociaciones del acuerdo global, ello en virtud de que representaba tanto para México como Estados Unidos y Canadá el sector más grande en cuanto a intercambio económico.

Según (Brid, 1996) con datos obtenidos del departamento de comercio de los Estados Unidos en 1993: en 1992 el 65% de las exportaciones estadounidenses de vehículos y autopartes fueron a parar a México (6.8 billones de dólares) y Canadá (23.7 billones de dólares),

Durante la firma del tratado de libre comercio con América del Norte (TLCAN) se presentaron aspectos importantes en el desarrollo de la industria automotriz en México; teniendo en cuenta que Estados Unidos y Canadá realizaron lo mismo durante la firma: (Medrano, 2000, p. 221)

- Las tarifas arancelarias a las importaciones fueron reducidas a la mitad.
- La tarifa de importación de automóviles y camiones ligeros se redujo de 20 a un 10 %, acordándose eliminarse por completo a partir del año 2004.
- 16% de las fracciones de autopartes sufrieron reducción de las mismas tarifas inmediatamente, 54% en el periodo de los primeros cinco años posteriores, quedando desgravadas en su totalidad al cabo de diez años
- En concreto, la tasa arancelaria sobre las autopartes pasó de 14% en 1993 a 10% en 1994 y 3% en 1998
- Se redujo de 1.75 a 0.8 el factor de compensación de la balanza comercial, con lo cual las compañías manufactureras instaladas en México pudieron acelerar el ritmo de sus importaciones
- El margen de contenido nacional para vehículos fabricados en México se definió bajo el siguiente esquema: 34-36 % en 1993, 29 % en 1998 y 0 % para el 2004

Ante la firma del TLCAN el sector automotriz ha sido uno de los sectores mas activos, el Producto Interno Bruto (PIB) subió en promedio en un 8.8% entre 1998 y 1999. La desregulación gradual del sector a partir de 1994 hasta hacerse totalmente en el año 2004 creando oportunidades de negocios para compañías del exterior y en ello obligo a los fabricantes de autopartes instaladas en nuestro país a elevar la calidad y reducir los costos de producción de sus productos esto con el fin de mantener y/o aumentar sus negocios después del 2003 para lo cual se debía cumplir con los requerimientos de los mercados de exportación.

Según (Medrano, 2000, p. 222) en una investigación ordenada por el Ministerio de Desarrollo Económico de Ontario Canadá, a fin de comparar los factores de la competitividad de la industria automotriz entre este Canadá y México, se concluyo lo siguiente:

- El retorno sobre las inversiones es mayor en México que en Canadá y Estados Unidos.
- En el caso de la industria terminal las dos principales razones de invertir en México son: bajo costo de la mano de obra y expectativas de crecimiento de la demanda interna de automóviles.
- En el caso de las autopartes, la principal razón de invertir en México son los altos costos de transportación que implica abastecer a las plantas ensambladoras con productos provenientes del exterior.
- Mientras la productividad global de trabajo es menor en México que en Canadá debido al nivel de tecnología involucrado, haciendo un balance del capital invertido, la mano de obra mexicana es tan productiva como la canadiense.
- En casos determinados, el alto nivel de la productividad en la mano de obra mexicana se atribuye a una fuerza de trabajo más flexible que la de Canadá.
- El TLCAN ha sido importante para simplificar los procesos de inversión, pero no ha sido un factor determinante para incrementar las inversiones.
- El tratado de libre comercio con la Comunidad Económica Europea (CEE), que entró en vigor a partir del primero de julio de 2000, va a tener un significativo impacto en las inversiones del sector automotriz en el largo plazo.
- México tiene una desventaja competitiva en la producción de ciertos insumos, particularmente en placas de acero, resinas plásticas y en general partes que requieren de una gran tecnología.

- Dentro de México, una expansión industrial mayor en sitios potenciales está obstaculizada por carencia de abastecimiento de agua y una inadecuada infraestructura con respecto a las instalaciones y sistemas de transportación. En el caso de la industria terminal, se piensa que las inversiones crecerán en el largo plazo.
- En el caso de la industria de autopartes, las inversiones están directamente relacionadas con las decisiones de inversión de la industria terminal, dado el alto índice de partes que son importadas al país y la preferencia de las compañías ensambladoras por usar partes fabricadas localmente, en forma general se piensa que las inversiones en este rubro crecerán en forma considerable.
- En el caso de la industria terminal, se estima que las inversiones crecerán considerablemente en el largo plazo, en tanto que en el corto plazo el exceso en la capacidad actual instalada determina en gran medida las inversiones en nuevos centros de producción.

El crecimiento de la industria automotriz mexicana se dio sin un orden preestablecido de desarrollo; es decir, no se supo estratificar de una forma correcta cada uno de los elementos que intervienen en la cadena productiva de la industria automotriz. Permitiendo que por doquier aparecieran fabricantes de autopartes comunes para todas las armadoras, que en la mayoría de los casos carecen de especialización dada la diversidad de productos que mantienen en el mercado y que da origen a una baja productividad, motivada entre otras cosas por las tan complicadas relaciones de intercambio entre proveedores y armadoras.

A lo anterior podemos agregar que cuando México decidió moverse hacia la apertura y globalización comercial a fines de los años ochenta, la infraestructura de esta industria no le permitió adecuarse a los requerimientos internacionales que en términos de calidad, productividad y costo se vivían y siguen vigentes en los mercados líderes en producción y ventas automotrices. Si bien es cierto que la industria terminal aparenta funcionar satisfactoriamente en el nuevo modelo mundial, y aunque el comportamiento de la producción ha sido ascendente desde la década de los noventa, no mantiene el mismo nivel de crecimiento que otras naciones emergentes, por lo que en 2004 fue desplazado hasta la posición once en cuanto a los países líderes productores de vehículos.

El sector de la industria automotriz compuesto tanto por la industria terminal como por la industria de autopartes sin lugar a dudas tiene un papel relevante dentro de la economía nacional actual, Según datos de INEGI y la Secretaria de Economía algunos de los indicadores más representativos son los siguientes: (INEGI, 2005)

- Genera el 1.6% de todo el empleo nacional (488,900 empleos directos).
- 18% del empleo del sector manufacturero.
- Aporta alrededor del 2.5% del PIB nacional.
- 16% del PIB del sector manufacturero.
- 19% del total de las exportaciones (segundo lugar solo por debajo de las exportaciones de petróleo).
- 21 % del total de las exportaciones de manufactura.
- 11% del total de las importaciones.
- Mercado de equipo original estimado en 26 billones de dólares.
- Monto de las exportaciones 32.5 billones de dólares.

- Monto de las importaciones 23 billones de dólares.

Estos números no son más que el resultado del cambio estructural desde el cual ha evolucionado esta industria y que la hacen ser un sector exportador por excelencia al ser de las áreas más beneficiadas a través de la firma del TLCAN y cuya infraestructura fue colocada como la undécima potencia en el nivel mundial. Con relación al futuro inmediato, el aspecto más importante de la macroeconomía para el sector automotriz es el esperado crecimiento de la demanda interna con el fin de seguir el modelo de los mercados canadiense y estadounidense, cuya estructura automotriz y parque vehicular son considerables; por ello una parte relevante de la estrategia global para los próximos años debe ser incentivar el consumo doméstico, contraído durante la década de los ochenta y noventa principalmente por las crisis económicas concurrentes.

Al primer trimestre del año 2006 se encontraban 9 compañías ensambladoras de vehículos, las cuales eran:

- BMW ubicada en Lerma, Edo de México, la cual inicio operaciones en el año de 1994
- Daimler Chrysler esta planta ubicada en Santiago Tianguistenco, Edo de México en la que fabricaban los productos Freightliner esta planta en que se fabrica el PT Cruiser que es exportado a 60 países y la planta de camiones y motores en Ramos Arizpe, Coahuila de donde se exportan a Estados Unidos y Canadá.
- Ford. Con plantas en Cuautitlán, Estado de México; Chihuahua, Chihuahua y Hermosillo, Sonora, la cual se vio beneficiado dentro del plan de negocios que la compañía tiene para Norteamérica, en el que se incluye una inversión total de 1,600 millones de dólares con lo cual la capacidad instalada llego aproximadamente a las 300,000 unidades anuales, además de la construcción de un parque industrial de proveedores similar a las plantas modulares en Brasil. Los planes de la compañía fueron producir en esta planta el "Ford Fusion" a partir del año 2006 y otros dos modelos adicionales para su exportación a los Estados Unidos, con lo que la compañía busco y pudo convertir a este centro de producción en un bastión estratégico dentro de la competencia de este mercado con los fabricantes japoneses hasta el momento.
- General Motors ubicada en Toluca, Edo de México con un complejo de fundición de motores y camiones en el que se produjeron camiones "Kodiak" hasta el año 2008 y camiones pesados "Volvo".
- Honda esta planta dio apertura en el año 1994 en El Salto, Jalisco la cual desde 1998 se siguen fabricando el Accord, durante el inicio de esta fabricación el volumen era reducido; hoy en día el incremento ha sido de gran magnitud lo cual para la empresa ha sido significativo y desde el año 2002 parte de la producción de este modelo ha sido exportado a Brasil.
- Nissan con una planta en Cuernavaca, Morelos fue inaugurada en el año 1966, la cual hasta el año 2005 tenía una capacidad de producción e 132,000 autos y 86,000 camiones ligeros ambos en dos turnos, en la que actualmente se fabrican los vehículos: Tsuru, Tsubame, su serie de camiones ligeros y el Scénic de Renault. En tanto que en Aguascalientes cuenta con una de las plantas más modernas de América Latina con una capacidad instalada de 202,500 autos en dos turnos, fabricando actualmente el Sentra, Platina y el Clío de Renault; además de contar con

una capacidad instalada que le permite fabricar anualmente: 168,000 transejes (1 turno), 648,000 motores (dos turnos) y 11,280 toneladas de fundición de aluminio.

- Volkswagen. Con su tradicional planta en la ciudad de Puebla, en la que laboran alrededor de 10,000 trabajadores, la cual ante la salida de producción del Volkswagen Sedan (ante sus bajas ventas: 36,500 unidades en 1999, 41,200 en 2000, 38,800 en 2001, 24,400 en 2002 y solo 14,500 en 2003) se dedicó desde el año 2004 exclusivamente a la fabricación del Beetle, el Jetta versión 5 y el Bora, principalmente, con destino para la exportación hacia Europa y Estados Unidos; para lo cual se destinó una inversión de 2,000 millones de dólares a completarse entre los años 2003 y 2008.

CONCLUSIONES

La industria automotriz en México ha tenido un crecimiento muy fuerte en los últimos años, desde la firma del TLCAN ha sido una de las áreas industriales con mayor desarrollo y crecimiento, actualmente nuestro país es considerado como uno de los principales productores de vehículos en todo el mundo. Los Efectos en las regiones donde se han establecidos plantas armadoras han sido muy notables, como se mencionó en el resumen, en este trabajo solo se presenta un acercamiento al tema, el análisis y resultados que se obtengan de la tesis final serán compartidos a través de algún órgano divulgación científica.

BIBLIOGRAFÍA

- Lina, R. (16 de Noviembre de 2014). Teoría Tradicional . Obtenido de <http://teoriatradicional.blogspot.mx/2007/11/similitud-del-pais.html>
- Alaminos, I. A. (2008). Antes del TLCAN: la historia de los acuerdos comerciales entre México y los Estados Unidos (1822-1950). *Digital Universitaria* , 9 (5), 10.
- Alvarez, M. M. (Septiembre de 2002). Cambios de la industria automotriz frente a la globalización: del sector de autopartes en México. *Contaduría y Administración* .
- AMIA. (2014). Automotive Meetings. Recuperado el 2015, de <http://www.automotivemeetings.com>: http://www.automotivemeetings.com/mexico/index.php/es/industria_automotriz-en-mexico
- AMIA. (Julio de 2005). <http://www.amia.com.mx/>. Recuperado el 29 de Abril de 2016, de <http://www.amia.com.mx/prodtot.html>
- Blanco, R. G. (14 de Noviembre de 2014). Diferentes teorías del comercio internacional. 10-11.
- Ball, D. A. (1997). *Negocios internacionales: introducción y aspectos esenciales*. (McGraw-Hill., Ed.)
- Baidu. (16 de Noviembre de 2014). Recuperado el 7 de Noviembre de 2015, de <http://wenku.baidu.com>: <http://wenku.baidu.com/view/284f09593b3567ec102d8a0e>
- Bajo, O. (1991). *Teorías del comercio internacional (1a Edición ed.)*. (M. Girona, Ed.) Barcelona, España: Antoni Bosh.
- Brid, J. M. (1996). *Mexico's auto industry after NAFTA: A successful experience in restructuring? Notre Dame, Illinois, Estados Unidos: The Helen Kellogg Institute for International Studies* .
- Daniels, & Radebaught, L. H. (2000). *Negocios Internacionales*. México, México:

Addison Wesley.

Daniels, J. D., Radebaught, L. H., Daniel, & P, S. (2004). *Negocios Internacionales Ambientes y Operaciones*. México: Pearson Education.

DINA. (2015). <http://www.dina.com.mx/>. (DINA MOTORS) Recuperado el 8 de Abril de 2016, de <http://www.dina.com.mx/historia.html>

Dominguez, A. O. (2005). *Explicando las exportaciones mexicanas de la industria automotriz*. Cholula, Puebla, México.

Dominick, S. (1998). *Economía Internacional*. México: 6ta Edición .

Fairen, V. (1995). *La ordenación lineal de la oferta en el mercado del automóvil*. Alta Dirección.

Gaytan, R. T. (2005). *Teoría del comercio internacional*. siglo veintiuno editores.

Granados, M. L. (2014). *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI*.

Guevara, C. M., Villalba, A. C., & Cueto, G. H. (2006). *Negocios internacionales: estrategias globales*. (A. M. Varela, Ed.) Bogotá, Colombia: Universidad Santo Tomás.

Hollensen, S. (2011). *Global Marketing: A Decision - Oriented* (5ta ed.). England: Pearson Education Limited.

INEGI. (2005). http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/aepef/2005/aepef_2005_archivo1.pdf. Recuperado el 27 de Abril de 2016, de <http://www.inegi.org.mx/>.

Martinez, O. A. (1996). *La Inversión Extranjera Directa y Otras Formas de Inversión Extranjera*.

Medrano, J. A. (2000). *El sector automotriz en el proceso de industrialización: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*. (UNAM, Ed.) México, Distrito Federal, México.

Mercado, S. (2006). *Comercio Internacional II: Incluye tratados de libre comercio* (Vol. 2). (G. N. EDITORES, Ed.) México, México, México: Limusa.

Miranda, A. V. (2007). *La industria automotriz en México . Antecedentes, situación actual y perspectiva*, 221.

Moreno, R. E. (10 de Marzo de 2014). <http://clusterindustrial.com.mx/>. Recuperado el 4 de Abril de 2016, de <http://clusterindustrial.com.mx/parte-1-en-1895-circulo-el-primer-automovil-en-la-ciudad-16-kmhr/>

PROMEXICO. (Diciembre de 2014). (PROMEXICO, Productor) Recuperado el 27 de noviembre de 2015, de <http://mim.promexico.gob.mx/>: http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150213_DS_Automotriz_ESP.pdf

PROMEXICO. (2012). <http://www.promexico.gob.mx>. Recuperado el Septiembre de 2015, de <http://www.promexico.gob.mx/negocios-internacionales/pymes-eslabon-fundamental-para-el-crecimiento-en-mexico.htm>

PROMEXICO. (2015). <http://www.promexico.gob.mx/>. Recuperado el 26 de Noviembre de 2015, de <http://www.promexico.gob.mx/negocios-internacionales/aprovechamiento-de-la-globalizacion-en-mexico.html>

PROMEXICO. (2016). www.promexico.gob.mx. Recuperado el 2 de Abril de 2016, de www.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector

Reyes, F. L., & Castillo, E. T. (2005). *Negocios internacionales* (1a edición ed.). (C. Medrado, Ed.) Perú: Publicación, Distribución y Comercialización: Contacto empresarial Perú SAC y Asociación Peruana de Logística Empresarial .

Romero, A. (2002). *Globalización y Pobreza*. Colombia: Universitaria Universidad de Nariño.

Santander. (Noviembre de 2015). es.santandertrade.com. Recuperado el 10 de

Noviembre de 2015, de [https://es.santandertrade.com/establecerse extranjero/mexico/inversion extranjera?&actualiser_id_banque=oui&id_banque=35&memoriser_choix=memoriser](https://es.santandertrade.com/establecerse_extranjero/mexico/inversion_extranjera?&actualiser_id_banque=oui&id_banque=35&memoriser_choix=memoriser)

SECOFI. (1997). <http://www.economia-sniim.gob.mx/>. Recuperado el 28 de Abril de 2016, de <http://www.secofi-sniim.gob.mx/nuevo>.

SECRETARIA DE ECONOMIA. (2004). EL TLCAN y el sector equipo de transporte y autopartes. Negociaciones comerciales internacionales , 6.

SECRETARIA DE ECONOMIA. (2015). <http://www.economia.gob.mx>. Recuperado el 27 de Octubre de 2015, de [http://www.economia.gob.mx/comunidad negocios/comercio-exterior/tlc-acuerdos](http://www.economia.gob.mx/comunidad_negocios/comercio-exterior/tlc-acuerdos)

SIAM. (Junio de 2010). www.siam.economia.gob.mx. Recuperado el 10 de Noviembre de 2015, de <http://www.siam.economia.gob.mx/work/models/economia/Resource/435/>

Torres, V. M. (11 de Julio de 2014). Flujos Comerciales México - Brasil. Recuperado el 2015, de <http://148.206.53.84/tesiuami/UAMI16403.pdf>

Trejo, J. O. (2009). La crisis de la industria automotriz en México: ¿paradigma o caso aislado? El cotidiano (158), 129.

UNAM. (16 de Octubre de 2012). <http://realboneone001.blogspot.mx/>. Recuperado el 17 de Abril de 2016, de <http://realboneone001.blogspot.mx/2012/10/historia-del-automovil-enmexico.html>

Volkswagen. (2016). Recuperado el 10 de Abril de 2016, de <http://www.vw.com.mx>: <http://www.vw.com.mx/es/mundo-volkswagen/historia.html>

William, S. P. Economía. decimoseptima edicion.

Zorrilla, A. (1993). Introducción a la metodología de la investigación (11 edición ed.). México.