

LOS RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO FRENTE A LA RENEGOCIACIÓN DEL TLCAN

Adrián Pereyra*

INTRODUCCIÓN

El proceso de apertura económica y financiera mexicana, que comienza a inicios de los años ochenta, buscó transformar la estructura productiva nacional para convertir al país en una economía exportadora, que recibiera inversiones del exterior, bajo la premisa que este cambio estructural generaría mayor comercio e incremento de los flujos de inversión, y como resultado de todo esto, el mejoramiento del bienestar en México. Es decir, en términos teóricos la apertura era uno de los requisitos para que se cumpliera la hipótesis de Convergencia de Solow (1956).

Este proceso lleva ya 30 años de vigencia en México, y tiene resultados contradictorios, en cuanto al incremento del comercio y al cambio de los tipos de productos de exportación ha sido un rotundo éxito, ya que México se ha convertido en el décimo tercer país exportador del mundo y ocupa el doceavo lugar entre los principales importadores, en cuanto al incremento de la inversión extranjera, los flujos han crecido hasta representar 2.8% del PIB en 2017. Sin embargo, este incremento exportador parece inocuo frente al estancamiento de la economía mexicana durante estos treinta años de apertura, ya que el crecimiento promedio es

de 2.59%, dato notablemente inferior al promedio de crecimiento de 6.25% durante el proceso conocido como Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI).

Esta contradicción impulsa el cuestionamiento sobre la capacidad de crecimiento que tiene la apertura comercial y financiera y las particularidades del sector exportador mexicano, en este sentido podemos de nuevo encontrar una contradicción, ya que México se ha incorporado principalmente en una Cadena Global de Valor (CGV) que solicita componentes de mediana tecnología¹ y por lo tanto también necesita personal más calificado.

Lo cual queda demostrado al denotar que desde 1986 las exportaciones no petroleras son por lo menos 57.89% del total, que ha venido creciendo hasta representar el 95.12% en 2016, de las cuales el 94.7% son exportaciones manufactureras, de estas últimas el 67.94% se localizaron en 3 principales ramas de exportación, las de productos automotrices con el 33.71%, exportación de maquinaria y equipo para industrias diversas con 14.83%, y la exportación de aparatos eléctricos y electrónicos con el 19.4%, queda claro que la industria automotriz mexicana es uno de los sectores exportadores que mayor

éxito han tenido desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), según la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), el sector automotor en México produjo 4,068,415 vehículos en el año 2017, lo que representa un incremento del 13% con respecto a 2016, las exportaciones de este sector se han multiplicado 29.19 veces en los últimos veinticinco años, llegando a exportar 88,081 millones de dólares en 2016. Estas estadísticas colocan a México como el séptimo productor y el cuarto exportador mundial de autos ligeros, además según datos de ProMéxico, en 2015 la industria automotriz y de autopartes aportaron el 3% del Producto Interno Bruto (PIB), y representan el 18% del PIB del sector manufacturero.

Este vínculo para la industria mexicana no se ha construido de manera espontánea, ha sido un proceso desde que Ford instaló su primera planta en México en 1925, y ha sorteado enormes obstáculos políticos y económicos, como la depresión de los años treinta, los conflictos armados entre México y Estados Unidos, La Segunda Guerra Mundial, los procesos de democratización mexicana, y ahora la aparición de Donald Trump.

La elección del magnate neoyorquino en la contienda electoral en noviembre de 2016, representa una amenaza para el libre tránsito de mercancías y capitales entre ambos países. La nueva administración de la Casa Blanca ha generado incertidumbre sobre el futuro del TLCAN, que ha tenido como efecto la cautela en los planes de negocio de las empresas transnacionales con plantas en México.

Por lo tanto la renegociación del TLCAN aparece en un escenario caótico a distintos niveles, a nivel internacional se presentan aun esquivas de la crisis de 2007-2008 de la que el mundo no ha terminado de salir, además de la exacerbación de un nuevo nacionalismo, que se convierte en el ámbito económico – comercial en un nuevo proteccionismo y en el inicio de un enfrentamiento arancelario, en el ámbito regio-

nal en una contienda de negociación que pasa por temas de seguridad, migración y comercial, y en el ámbito nacional en un enfrentamiento de propuestas para la contienda electoral de julio de 2018. Es decir esta renegociación del TLCAN debe tomar en cuenta lo trascendente que es la Cadena Global de Valor en la que México se encuentra eslabonado, y por lo tanto se tiene que valorar la relevancia del sector automotor que radica en México, con esto me refiero a la capacidad de arrastre que ha demostrado tener, al número y calidad de empleos que representa, y a la promoción de infraestructura que ha generado tener estas empresas produciendo y ensamblando en México.

Para generar el análisis este documento utilizo la teoría de Centro y Periferia que divulgaron las escuelas Cepalistas como lo denota Theotonio Dos Santos en su texto Teoría de la dependencia Balance y Perspectivas (2002), se utiliza esta teoría porque nos permite echar mano del concepto de heterogeneidad estructural que explica el comportamiento independiente del sector exportador, de igual manera se recurre a la teoría del ciclo económico que Kalecki (1970), ya que el concepto de exportaciones internas nos permiten explicar la dependencia que generan las importaciones temporales.

El texto se secciona en 3 apartados, el primero que expone las virtudes de la economía mexicana como plataforma de exportación del sector automotor, el segundo analiza la capacidad que el sector automotriz ha tenido para generar crecimiento y desarrollo, y en el último apartado se presentan las conclusiones.

LAS VIRTUDES DE LA ECONOMÍA MEXICANA COMO PLATAFORMA DE EXPORTACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El éxito que México ha tenido en la exportación de maquinaria, aparatos eléctrico-electrónicos, vehículos de transporte y autopartes en los últimos veinte años se debe en gran medida a la puesta en marcha del TLCAN en 1994, ya que eslabonó a estos sectores de la economía mexicana en la cadena de producción de la región

* Ayudante de investigación del área de Política Económica y Desarrollo, Departamento de Producción Económica UAM-X (adrianpereyra1910@gmail.com)

¹ Mediante la metodología de discriminación de niveles tecnológicos que Sanjaya (2000) se coloca a la industria automotriz mexicana en un nivel tecnológico medio.

norteamericana. Gracias a este impulso exportador el Banco Mundial ha colocado a la economía mexicana en el lugar decimoquinto de 195 economías (Banco Mundial, 2015), alcanzando un PIB de 1,143,793 millones de dólares, que lo coloca por encima de países como Holanda, Suiza o Argentina y solo por debajo de un país latinoamericano, Brasil, que durante la primera década de los años 2000 creció de manera acelerada.

Esta vinculación a la economía estadounidense ha generado un espacio propicio para la inversión de las empresas transnacionales, colocando a México en el lugar trece como exportador y duodécimo como importador mundial, que lo postula en una posición comercial de mayor apertura que a Brasil o Argentina que se encuentra en el lugar 25 y 48 respectivamente (Organización Mundial de Comercio, 2015). Es decir, a pesar de que Brasil es el país con mayor población de América Latina (200.4 millones de personas) y que creció a tasas superiores al 4% durante la primera década del milenio no ha conformado una plataforma de exportación como la de México.

CUADRO 1: PRINCIPALES EXPORTADORES E IMPORTADORES MUNDIALES DE MERCANCÍAS, 2015					
(Miles de millones de dólares y porcentajes)					
	Exportadores	Valor		Importadores	Valor
1	China	2275	1	Estados Unidos	2308
2	Estados Unidos	1505	2	China	1682
3	Alemania	1329	3	Alemania	1050
4	Japón	625	4	Japón	648
5	Países Bajos	567	5	Reino Unido	626
6	Corea, República de	527	6	Francia	573
7	Hong Kong, China	511	7	Hong Kong, China	559
8	Francia	506	8	Países Bajos	506
9	Reino Unido	460	9	Corea, República de	436
10	Italia	459	10	Canadá	436
11	Canadá	408	11	Italia	409
12	Bélgica	398	12	México	405
13	México	381	13	India	392
14	Singapur	351	14	Bélgica	375

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Organización mundial de Comercio (Perfiles comerciales Mundiales, 2015)

La vocación exportadora mexicana no solo está en función de la apertura comercial que brinda México a los capitales internacionales, sino también a su posición geoestratégica, y su competitividad en costos.

En cuanto al punto de vista geográfico, México cuenta con un puesto estratégico en la configuración de la cadena global de valor del sector automotriz, es el único país de la región latinoamericana, africana o asiática que cuenta con las dimensiones económicas, la cercanía, infraestructura y la conexión bioceánica necesaria para hacer frente al comercio con Estados Unidos.

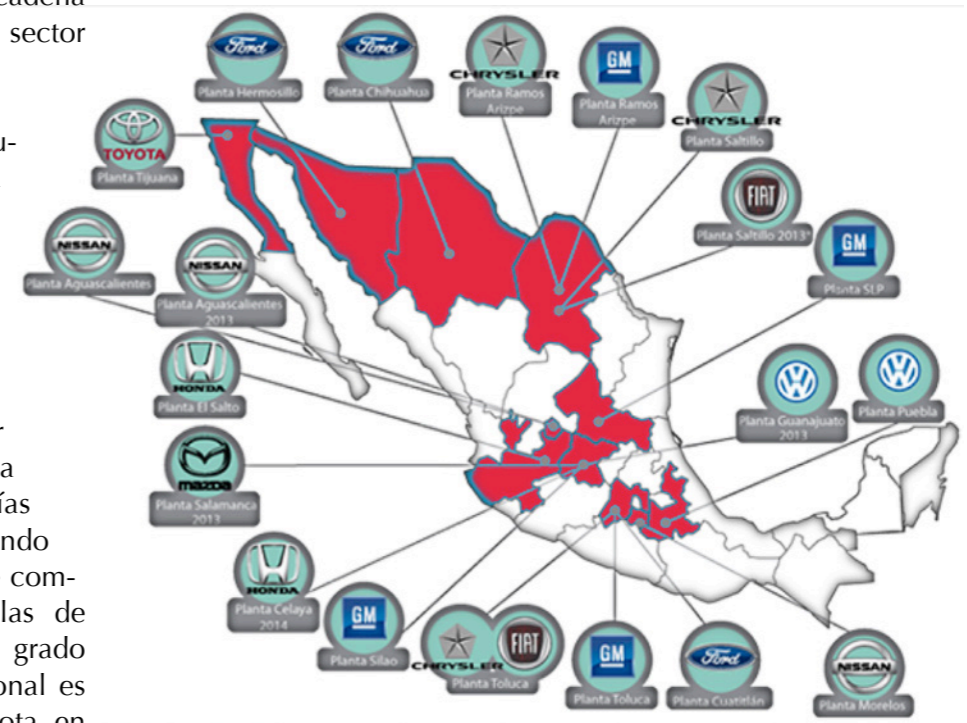
El mapa comercial que ofrece la Organización Mundial de Comercio, nos permite observar los principales socios comerciales de México, entre los que se encuentran los mercados más extensos del mundo, como Estados Unidos y China. Un argumento muy importante en la reducción de costos es la vecindad con Estados Unidos, ya que se comporten 3200 kilómetros de frontera, longitud que ha sido capacitada como un vínculo industrial entre los dos países. En la gran mayoría de los estados que atraviesa se han generado encadenamientos de producción. Estos vínculos sean multiplicado al interior de México dando posibilidad de crear corredores industriales que anexan, a la industria de la frontera, estados lejanos de la limítrofe geográfica. En este sentido, la industria automotriz configura un entramado de producción y comercialización dentro de México que abarca 14 estados, sin tomar en cuenta a sus proveedores locales.



El mapa 1 muestra cómo estados no fronterizos como San Luis Potosí, Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato, Estado de México, Puebla y Morelos se han vinculado con la cadena de valor que genera el sector automotriz.

Además, debemos apuntar que la industria automotriz mexicana no solo es importante para Estados Unidos, sino que de igual manera lo es para los mercados asiáticos con los que existe un comercio cada vez más importante en este sector.

Es decir, la industria automotriz participa en la economía mexicana desarrollando plantas de producción y ensamblaje, agencias de ventas, y demanda a algunos proveedores locales. Sin embargo y a pesar de que México se sitúa entre las veinte economías más complejas del mundo según el Observatorio de complejidad económica (Atlas de complejidad, 2016), el grado de eslabonamiento nacional es deficiente como se denota en el siguiente apartado.



El incremento del comercio con otras regiones del planeta se debe a la extensa política comercial nacional, según datos de la Secretaría de Economía, México es el segundo país con más acuerdos comerciales en el mundo (véase Mapa Comercial de México), cuenta con una red de 12 tratados comerciales que le garantizan el acceso preferencial a 46 países, entre las que se encuentran las economías más grandes del planeta, como Estados Unidos, Canadá, los 27 países de la Unión Europea y Japón, además de 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) con 33 países y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Es decir, México representa una albacea del liberalismo económico, lo que permite que los mercados de las zonas del pacífico tengan canales comunicantes con los del Atlántico.

La enorme red de vías y medios de comunicación con que cuenta México conecta los centros de producción y distribución en la frontera con Estados Unidos como a los dos océanos y al mar Caribe, es decir, la infraestructura mexicana es sumamente eficaz en la reducción de costos y tiempos al contar con 76 aeropuertos (63 internacionales y 13 nacionales), 117 puertos marítimos,

27,000 kilómetros de vías férreas y más 378,000 kilómetros de carreteras.

Además, debido a su adscripción al TLCAN en 1994 y luego a la Organización Mundial de Comercio (WTO por sus siglas en inglés) en 1995, México está comprometido a promover políticas económicas que reduzcan los costos de comercio, así según datos de la WTO, dicho país mantiene un arancel promedio aritmético de 7.1 % y ponderado de 4.7 %, el cual se extiende a todos sus socios dada la cláusula de Nación más favorecida.

En el cuadro 2 se exponen una serie de indicadores que revelan el estado de competitividad mexicano, en la última columna se muestran las tarifas arancelarias comparadas de países seleccionados, en ella podemos darnos cuenta que Estados Unidos es el país con tarifas más bajas, seguido de Japón y la Unión Europea, es decir, los países con tarifas arancelarias aritméticas más bajas, son los países o regiones desarrolladas, mientras que México es el país que ofrece una tarifa ponderada más atractiva de los países latinoamericanos. En cuanto a los países asiáticos, China e Indonesia cuentan con tarifas arancelarias menores a las de México, sin embargo, su productividad, medida por la producción por trabajador, es menor a la mexicana.

Los países más productivos de nuevo son los más desarrolla-

dos y Corea del Sur, mientras que México es el más productivo del conjunto de países seleccionados de América Latina más China e Indonesia.

Un aspecto negativo de México, que denota la tabla, es el ínfimo crecimiento de los salarios, que se muestra en la segunda columna, aunque es positivo no alcanza 0.5% anual, esto es preocupante ya que, aunque en el corto plazo puede ser una ventaja comparativa, a mediano y a largo plazo se convierte en una debilidad del mercado interno.

El diferencial salarial entre Estados Unidos y México es abismal, mientras que en México un Obrero del sector automotriz gana en promedio 8,444.70 pesos al mes, que representan 461.49 dólares, un trabajador estadounidense de la misma industria obtiene, según datos de la Oficina de estadísticas laborales de Estados Unidos (2018) (BLS por sus siglas en inglés) 2,112 dólares al mes, es decir, 4.57 veces más.

Según datos de ProMéxico (2016) gracias a este conjunto de ventajas, el diferencial entre los costos manufactureros en Estados Unidos y México es de 12.3% en costos de manufacturas de autopartes, 16.3% en componentes metálicos, 9.8% en componentes de precisión y 15.2% en insumos de plástico utilizados para la industria.

propicio para la instalación de plantas productivas de capital extranjero, sin embargo, en los últimos meses el escenario no ha sido el mismo, ya que, como se mencionó, el discurso del presidente Trump trajo incertidumbre en la economía nacional. En el siguiente apartado se analiza el empuje de crecimiento y desarrollo que el sector automotriz ha generado en México.

LOS ALCANCES DE EMPUJE AL DESARROLLO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

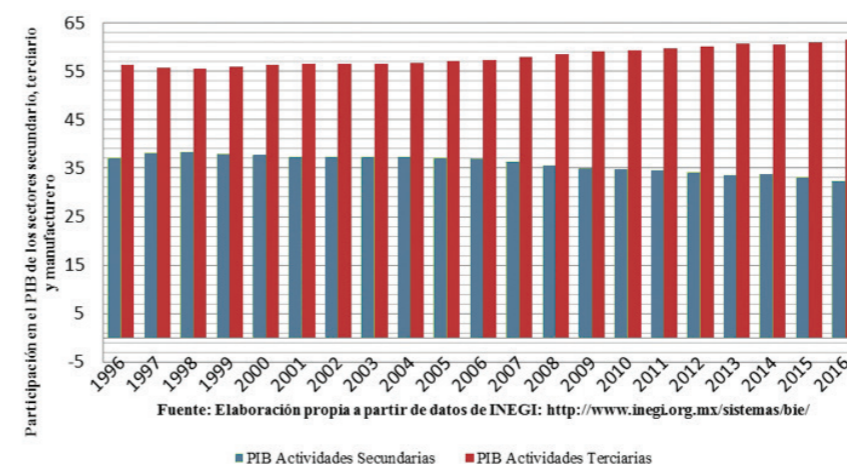
Si algo es claro en el proceso de globalización, es la dinámica de interdependencia que se ha generado entre los mercados globales, que se encuentran conectados cada vez en mayor grado, los canales de interconexión son el canal financiero y la economía productiva, ambas dimensiones son de mucha utilidad en el fomento del crecimiento y la estabilidad económica.

En cuanto al crecimiento medido por el PIB, existe un estancamiento estructural que se debe a los efectos de la desigualdad, la pobreza, los choques externos y a la falta de infraestructura para generar crecimiento y desarrollo, es decir, el bajo crecimiento de la economía mexicana tiene una relación directa con el empobrecimiento de la población y la falta de planes adecuados para el desarrollo. Sin embargo, existen sectores productivos que dentro de la economía mexicana se han dinamizado,

CUADRO 2: INDICADORES DE COMPETITIVIDAD				
País	Promedio real de ingresos mensuales de los empleados, crecimiento anual (%) (OIT)	Producto por trabajador (PIB constante 2011 internacional \$ en PPP) - Estimaciones y proyecciones de la OIT (OIT)	Tarifas arancelarias: Nación más favorecida (OMC)	
			Ponderado	Aritmético
	2015	2017		
Brasil	-3.74	30335.3	9.9	13.5
China	6.92	26919.3	4.5	9.9
Colombia	1.24	28556.7	6.6	5.7
Corea del Sur	2.72	71593.9	8.1	13.9
México	0.47	38354.35	4.7	7.1
Estados Unidos	2.2	113547.6	2.2	3.5
Argentina		22098.1	10.8	13.6
Unión Europea (28)		83154.3	2.7	5.1
Indonesia	-0.4	24308.8	4.3	6.9
Japón	0.3	73231.1	1.9	4

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la OIT (Organización Internacional de Trabajo, 2017) y en la OMC (Organización Mundial de Comercio, 2015)

GRÁFICO 1: PRODUCTO INTERNO BRUTO Y SUS PRINCIPALES SECTORES



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INEGI: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

Por lo tanto, podemos afirmar que la economía mexicana ha sido en los últimos veinte años un puerto seguro para el arribo de inversiones internacionales, y además ha generado un clima

como es el caso del sector industrial y el sector servicios, en especial el sector servicios ha crecido de manera importante, en especial en cuanto comercio, lo que denota la complementariedad que ha tenido el sector industrial.

Según datos del (INEGI, 2015) el sector industrial, en específico el sector automotor moviliza con su actividad a 157 ramas, de las cuales, 73 son del sector servicios, en particular del comercio.

El gráfico 1 describe la participación de los principales sectores, en el podemos ver que el sector servicios ha crecido hasta el 61.6% en el 2016, ocupando el lugar de mayor participación en el PIB, este comportamiento se debe principalmente al incremento del comercio, que como ya se expresó también es movilizado por el sector automotriz.

El sector secundario donde se aglutinan todas las actividades que se relacionan de manera directa con el sector automotriz como son: la fabricación de automóviles y camiones, la fabricación de carrocerías y remolques, la fabricación de partes y accesorios para vehículos, y fabricación de otro equipo de transporte, tiene una tendencia a la baja explicada por la disminución en la demanda de maquinaria y material eléctrico tras la crisis de 2007.

La causa principal de esta recesión es la sincronización que tiene la economía mexicana con el ciclo económico estadounidense, es decir, es tan importante la relación comercial y financiera

entre ambas naciones que la interdependencia es casi inmediata, afectando tanto el lado de la demanda como el de la oferta.

Se debe recordar que la economía mexicana tiene como destino del 73% de sus exportaciones el mercado estadounidense, y del total de sus importaciones 51% proviene de este mismo país, por lo tanto, cualquier desequilibrio que afecte a alguno de los socios repercute inmediatamente en el otro.

La disminución en la participación del sector industrial en el PIB de México a partir de 2006, que pasó del 37.1% a sólo el 32.5% en 2016, se explica por la recesión que ha llevado tiempo superar en Estados Unidos. El corolario de esta desaceleración del sector industrial es una reducción del sector manufacturero, principal componente del sector industrial, no obstante ha sido menos grave, ya que el sector manufacturero solo pasó del 17.3% en 2006 a 16.6% del PIB en 2016.

Sin embargo, hay sectores que han mantenido una tendencia de crecimiento en su participación en el PIB, el sector automotriz es uno de ellos, el gráfico 2 expresa esa relación entre el crecimiento del PIB y la participación del subsector automotriz.

La participación del sector automotriz en el PIB de México ha pasado de un 1.62% en

2009 a 3.16 en el año 2016, es decir, la fabricación de equipo de transporte, que aglutina al conjunto del sector automotor ha tenido un incremento de la producción, que alcanzó los 456,268.83 millones de pesos, en un escenario muy complicado de recuperación de la economía mundial, y no solo esto, sino que también ha incrementado sus exportaciones.

El año 2016 ha sido de recuperación para las exportaciones de vehículos terrestres y sus partes en México, este sector retomó su senda de crecimiento a partir del mes de agosto cuando alcanzó el 23.01% del total de exportaciones, tendencia que se ha mantenido llegando al 24.43% en noviembre de 2016, este repunte significa una tasa de crecimiento del 14.9%, se debe tomar en cuenta que la recuperación se dio a pesar de que en agosto de ese año, el entonces candidato republicano D. Trump visitó México y enfatizó su discurso sobre el muro.

El último mes de 2016 presenta una reducción en la exportación en este sector, sin embargo, se puede considerar inocua comparada con las de marzo y junio, además es útil recordar el escenario político que ya existía para entonces, es decir, en diciembre de 2016 ya era un hecho que D. Trump sería presidente de Estados Unidos. Incluso, gracias a los datos que proporciona la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2017) podemos corroborar que esta industria no ha dejado de crecer y ha alcanzado cifras récords en enero y febrero de 2017.

En el cuadro tres se muestra la evidencia en el crecimiento de la producción total de vehículos, que en enero de 2017 alcanzaron 278,452, lo que representa 11,044 unidades más que en 2016, de estos, los autos ligeros son las unidades que más se han producido y las empresas FCA México, Ford, Volkswagen y Mazda los que han aportado más ha dicho crecimiento.

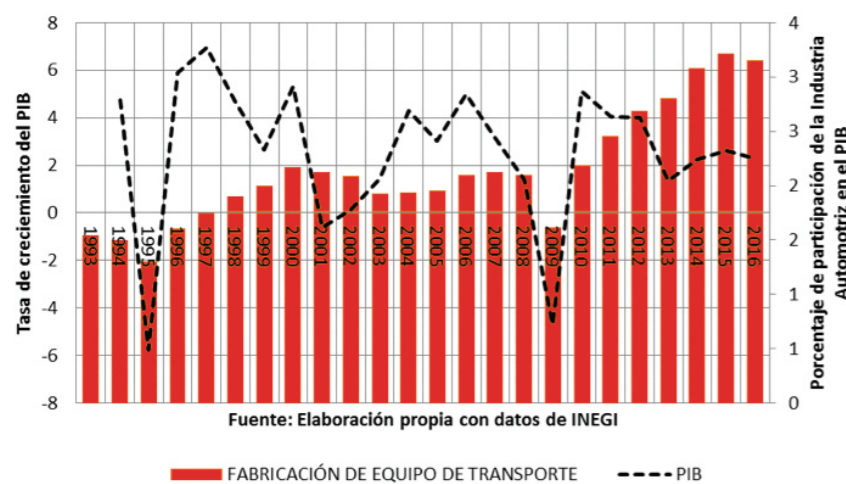
“Según la AMIA, México logró producción y exportaciones de vehículos récord durante el febrero pasado, al incrementar 11.1% y 9.7%, respectivamente; en el que la industria mexicana sigue posicionada en el mercado estadounidense al aumentar 7.1% en dicho mes” (González, 2017).

Es decir, podemos observar que la industria automotriz se ha mantenido estable frente a los al discurso proteccionista del go-

bierno de D. Trump, sin embargo, la negociación del TLCAN no ha terminado y por primera vez desde que comenzó esta última administración de la Casa Blanca, se han impuesto aranceles, por lo tanto la pregunta que subyace es ¿qué tan beneficioso ha sido el sector exportador automotriz para México?; la respuesta puede ser cuantificable en cuanto al valor agregado nacional que exporta, en la capacidad de arrastre que tenga, y la generación y calidad de empleos que solicita.

El sector automotor está compuesto de tres principales ramas, fabricación de automóviles y camiones (3361), la fabricación de carrocerías y remolques (3362), y la rama de fabricación de partes para vehículos automotores (3363), el conjunto de estas ramas, como se ha denotado por este apartado, ha tenido un crecimiento importante, que se expresa en el porcentaje de participación con respecto al total de la producción en la industria manufacturera el cual pasó de 21.4% en 2003 al 32% en 2016. Sin embargo, este incremento no denota un desplazamiento en la misma dimensión del Valor Agregado de Exportación de la Industria Manufacturera (VAEMG), el cual evolucionó de 40.6% del total de la pro-

GRÁFICO 2: RELACIÓN ENTRE EL CRECIMIENTO DEL PIB DE MÉXICO Y LA PARTICIPACIÓN EN EL PIB DEL SECTOR AUTOMOTRIZ



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI

³ Es importante mencionar que el VAEMG es la suma de los insumos nacionales y el valor agregado bruto, por lo tanto es cualquier insumo, ya sea laboral o mercantil que se suman a los bienes de exportación.

⁴ El porcentaje de participación de insumos importados y nacionales están calculados tras restar el valor agregado bruto.

CUADRO 3: PRODUCCIÓN TOTAL DE AUTOS - UNIDADES					
Enero, 2017 vs 2016					
Empresas	ENERO 2017			ENERO 2016	
	Autos	Camiones ligeros	Total	Total	Var. %
FCA MÉXICO	1,773	46,426	48,199	44,224	9.0
FORD MOTOR	28,064	0	28,064	41,285	-32.0
GENERAL MOTORS	11,194	40,681	51,875	44,545	16.5
HONDA	4,052	12,909	16,961	21,567	-21.4
KIA	12,693	0	12,693	0	n.c.
MAZDA	13,918	0	13,918	12,391	12.3
NISSAN	48,580	18,530	67,110	71,469	-6.1
TOYOTA	4,478	7,500	11,978	12,073	-0.8
VOLKSWAGEN	27,736	8	27,744	19,944	39.1
Enero 2017	152,488	123,054	278,542	267,498	4.1
Enero 2016	145,661	121,837	267,498		
Variación %	4.7%	3.5%	4.1%		
Diferencia	6,827	4,217	11,044		

CUADRO 4: INDICADORES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ					
	Producción	Valor agregado bruto ³	VAEMG	Insumos Importados ⁴	Insumos Nacionales
2003	21.4	16.0	40.0	71.4	28.6
2004	21.2	15.6	38.8	72.5	27.5
2005	20.4	15.9	39.2	72.3	27.7
2006	20.9	16.0	41.1	70.1	29.9
2007	20.7	16.0	41.7	69.4	30.6
2008	20.8	16.2	42.7	68.4	31.6
2009	19.9	16.0	43.5	67.3	32.7
2010	22.9	14.3	46.6	62.3	37.7
2011	24.7	13.9	44.7	64.3	35.7
2012	28.2	14.8	43.8	65.9	34.1
2013	31.5	13.6	42.4	66.7	33.3
2014	31.9	14.7	44.7	64.8	35.2
2015	32.4	16.7	45.8	65.1	34.9
2016	32.0	16.2	45.2	65.4	34.6
PROMEDIOS					
2003-2008	20.9	16.0	40.6	70.7	29.3
2009-2014	26.5	14.6	44.3	65.2	34.8
2015-2016	32.2	16.4	45.5	65.2	34.8

Fuente: Elaboración propia a partir de: (INEGI, 2016)

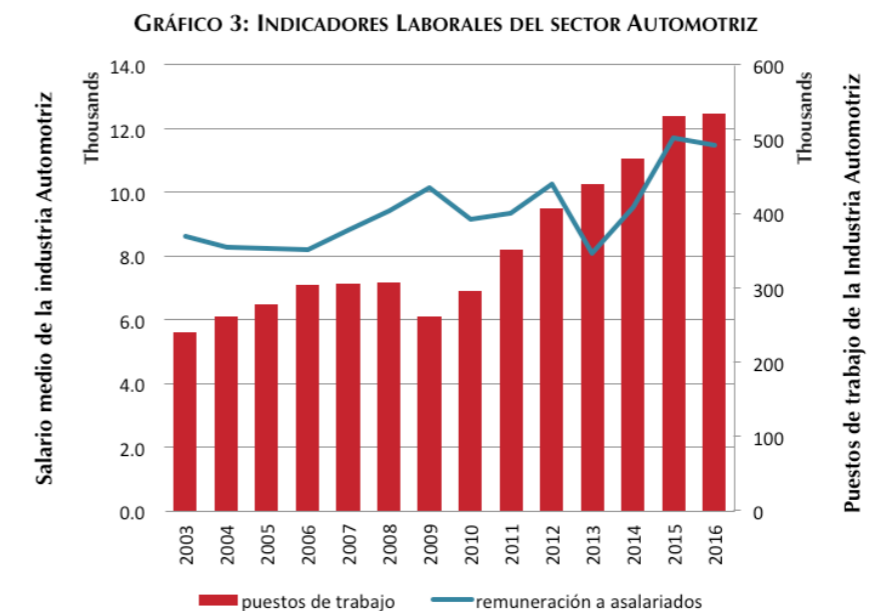
ducción en 2003 al 45.5% en 2016. Este fenómeno se puede explicar por la gran cantidad de insumos importados que consume la industria automotriz y al bajo crecimiento de los salarios del sector.

En el cuadro 3 se puede ver que el porcentaje de participación de los insumos importados es del 65.2% del total de la producción en 2016, lo que representa que sólo el 34.8% sean insumos nacionales, esta característica no es exclusiva de este sector, sino que por el contrario es una de las debilidades estructurales de la economía mexicana, esta deficiencia implica el incremento de la dependencia de los sectores nacionales, con respecto al exterior, es decir, como lo menciona Kalecki (1970) con el concepto de exportaciones internas, la economía deficitaria acaba por generar una vulnerabilidad en su capacidad de exportación que evita que cualquier incremento exportador sea beneficioso para el país. Esto quiere decir que el sector automotriz es uno de los principales sectores que configuran la heterogeneidad estructural de la economía mexicana, comportándose de manera desligada de la mayoría de los sectores nacionales.

En cuanto al crecimiento salarial se puede distinguir en el gráfico 3 que las remuneraciones nominales promedio han crecido de 8,599 pesos en 2003 a 11,485 en 2016, dando como resultado una diferencia

de 2,886.2 pesos mensuales lo que representa una tasa de crecimiento en 1.09% anual, lo que implica que la media de los trabajadores del sector automotriz se encuentran ganando entre 4 y 5 salarios mínimos al mes, en un país donde la línea de bienestar urbano es de 2,969.40 pesos mensuales por persona según datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (2017).

También en el gráfico 4 se puede observar la evolución de los puestos de trabajo desde 2003 hasta 2016, es de llamar la atención que hay un descenso de la ocupación en el sector automotriz tras las crisis de 2007-2008 en Estados Unidos, la vulnerabilidad y dependencia del sector frente al mercado estadounidense, tras este fenómeno el incremento de la ocupación ha sido vigorizante llegando hasta 534,357 ocupados, se podría concluir que este incremento en la ocupación es resultado directo de una mayor producción del sector automotriz.



Por último, me parece necesario mencionar que una economía pequeña y abierta como es la mexicana en comparación con el mercado norteamericano sufre múltiples estragos, al buscar la competitividad mediante los diferenciales salariales y el tipo de cambio. En cuanto al dumping social que implica los bajos salarios ha quedado claro que el verdadero efecto de esta política es la generación de vulnerabilidad y dependencia, por el lado del tipo de cambio la teoría expone que una moneda subvaluada del país exportador es una herramienta útil, sin embargo, en una industria como el sector automotriz, que importa una cantidad significativa de sus insumos es contraproducente.

CONCLUSIONES

El proceso de complementariedad que se ha construido entre México y Estados Unidos se aceleró con la entrada en vigor del TLCAN, y ha conformado un sistema productivo que atraviesa las fronteras de ambos países. Uno de los más significativos éxitos que se han gestado desde 1994 es la construcción de una industria automotriz que eslabona compañías transnacionales en territorio mexicano con sus matrices en Estados Unidos y otras latitudes de la urbe.

La composición de industria automotriz en México ha tenido un crecimiento vigoroso que se refleja en el incremento de sus exportaciones, en la última década las exportaciones del sector automotriz han crecido 12% anual, convirtiendo a México en el cuarto exportador mundial, es decir, el sector automotriz ha conseguido conformar en México una plataforma de exportación mundial de vehículos, y no solo eso, sino que también ha construido una enorme infraestructura de ensamblaje en por los menos 15 estados del país.

Las compañías que se encuentran en México y responden a la dinámica de deslocalización de procesos productivos, han encontrado un espacio comparativamente más rentable, ya que los costos en materia laboral, son mucho menores en México que en Estados Unidos, sin embargo, aunque estos hechos animen a más capitales a



venir a territorio mexicano, para el desarrollo de este país son prácticamente inocuos, ya que lejos de estimular el mercado interno las nuevas llegadas de inversiones en el sector automotriz siguen alimentándose de salarios bajos y precarias obligaciones fiscales.

Para Estados Unidos esta deslocalización de varias de sus empresas, con el fin de instalarse en territorio mexicano han significado un incrementado de su déficit comercial y la pérdida de empleos que brindan en México automotrices como Ford, GM o Chrysler, sin embargo, estos empleos que obtienen los trabajadores mexicanos remunerados son 5.25 veces menores que los que se encuentran en territorio estadounidense.

Es una paradoja importante la que se ha construido a los largo del TLCAN y para desdibujarse con la presidencia de Trump, ya que la hipótesis que alimentó al TLCAN fue la premisa de convergencia que frenaría la migración económica de trabajadores hacia Estados Unidos. La realidad es muy diferente a esa hipótesis, los salarios se han precarizado en México un 20%, lo que ha tenido como resultado que la migración se agrave y determine una distribución del ingreso nacional mexicano más desigual.

Sin embargo, el estado caótico actual representa una magnífica oportunidad para la construcción de una industria automotriz mexicana que sea capaz de estimular al resto de la economía, generando nuevos encadenamientos endógenos de crecimiento, superando la vulnerabilidad y dependencia del sector automotor; ya que la oportunidad de renegociación del TLCAN parece hoy más que nunca desvanecerse, como lo denota la política arancelaria de la administración Trump que ha dado muestras de su disposición a terminar con el acuerdo tal como está planteado.

BIBLIOGRAFÍA

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. (31 de 5 de 2017). Recuperado el 25 de 4 de 2018, de Estadísticas: <http://www.amia.com.mx/expemp.html>

Automotriz, A. M. (31 de 5 de 2017). Recuperado el 25 de 4 de 2018, de Estadísticas: <http://www.amia.com.mx/expemp.html>

Banco Mundial. (2015). *Base de Datos del Banco Mundial*. Recuperado el 11 de 03 de 2017, de <http://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>

CONEVAL. (2017). *Medición de la pobreza*. Recuperado el 31 de 05 de 2018, de Medición de la pobreza: http://coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/AE_pobreza_2014.aspx

Dos Santos, T. (2002). *Teoría de la dependencia, Balance y Perspectivas*. . Rio: Art line.

Económica., O. d. (2016). *Atlas de complejidad*. Recuperado el 11 de 03 de 2017, de <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mex/>

González, L. (6 de 03 de 2017). *Récord de producción y exportación de vehículos en febrero*. Recuperado el 12 de 03 de 2017, de <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Record-de-produccion-y-exportacion-de-vehiculos-en-febrero-20170306-0057.html>

INEGI. (2015). *Estadísticas a propósito de la industria automotriz*. Ciudad de México: INEGI.

INEGI. (2016). *Valor Agregado de Exportacion de la Manufactura Global*. INEGI.

Kalecki, M. (1970). *Teoría de los ciclos económicos*. Ariel.

Oficina de Estudios Laborales de Estados Unidos. (31 de 05 de 2018). *Estadísticas sobre empleo*. Obtenido de <https://www.bls.gov/cpi/tables/supplemental-files/home.htm>

Organización Internacional de Trabajo, O. (2017). *Fuerza Laboral*. Recuperado el 17 de 03 de 15, de <http://www.ilo.org/dyn/lfsurvey/lfsurvey.home>

Organización Mundial de Comercio . (2015). *Perfiles comerciales Mundiales*. Recuperado el 11 de 03 de 2017, de <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFExportFile.aspx?Language=E&Country=MX,BR>

ProMéxico. (2016). *La industria Automotriz Mexicana: situación actual, retos y oportunidades*. Ciudad de México: ProMéxico.

Sanjaya, L. (2000). The Technological Structure and Performance of Developing Country Manufactured Exports, 1985–98. *Oxford Development Studies*, vol.28.

Solow, R. (1956). A contribution to the theory of economic growth. *The quarterly journal of economics*, 65-94.