

JORDY MICHELI THIRION

- Inicio
- BLOG (2018 – 2022)
- Publicaciones
 - por Año
 - por Temas de Investigación
 - Google Académico
- Academia
 - Tesis dirigidas
 - Seminarios, conferencias y otros eventos
- I-D Patrocinada
- Videos
- Galería

Retos para una política industrial en el sector automotriz en la 4T

Retos para una política industrial en el sector automotriz en la 4T

Jordy Micheli y Jorge Carrillo

Este texto fue publicado originalmente en la revista *Comercio Exterior*, su ubicación es: <https://www.revistacomercioexterior.com/la-politica-industrial-ante-el-nuevo-paradigma-tecnologico-de-la-industria-automotriz>

La industria automotriz en México forma parte integral del proceso de globalización productiva. No obstante, su producción y distribución tienen un carácter fuertemente regional y su vinculación con la cadena de valor de Norteamérica es el factor prioritario para el análisis de su desarrollo en el marco de una política industrial. Los retos que se perfilan en este artículo son los de una forma específica de inserción de México en la globalización del sector y los de la emergencia del nuevo paradigma tecnológico para el mismo. Es deseable que las autoridades de la 4T sean receptivas y promotoras de una política activa y consistente con los retos que aquí exponemos, los cuales condensan investigación y datos de los textos citados en la bibliografía.

1. ¿Qué es una política industrial moderna?

La política industrial está de regreso en las discusiones académicas sobre la industrialización y el desarrollo, pero sobre todo en la esfera de las estrategias gubernamentales de varias naciones en las que la liberalización económica ha conducido a resultados poco atractivos: bajo crecimiento y aumento en la desigualdad. No existe una forma única en la concepción de la política industrial, aunque sí una visión básica: la política industrial es tanto una política transversal que debe promover la sustentabilidad de las empresas existentes y la creación de nuevas, cuanto una política vertical que promueve industrias específicas. Ello se fundamenta en el reconocimiento de que la fortaleza industrial nacional es una de las responsabilidades históricas del Estado. El retorno de la política industrial no es en sí mismo un redescubrimiento sino una adaptación y la necesidad de un nuevo desarrollo en contextos históricos específicos. En este sentido, la expresión contemporánea que los organismos internacionales le dan a la política industrial es la de una intervención pública destinada a mejorar el ambiente de

negocios o la estructura de la actividad económica por sectores o tecnologías, para que, en comparación con una ausencia de política, existan mejores condiciones para el crecimiento económico y el bienestar social.

2. Panorámica del crecimiento. Resultados positivos y ausencias.

El crecimiento de la industria automotriz en México (en adelante IAM) desde 1995, ha sido sostenido y diversificado, salvo en la crisis del 2008-2009. Tras esa crisis, la producción de automóviles y de autopartes creció, hasta antes de la pandemia del COVID-19, a una tasa de dos dígitos, cifra muy superior al crecimiento anual del PIB de manufacturas y de la economía en su conjunto. Por ello, la industria automotriz representaba ya el 3.0 % del PIB nacional en el 2020 y, con 950 mil personas laborando, aportaba más del 20 % del empleo manufacturero. La IAM dinamiza 157 ramas económicas, tanto de la industria manufacturera como del sector comercio y servicios. Como sector exportador, esta industria generó en 2017 más divisas que la industria petrolera, las remesas y el turismo juntos (26.5% del total de divisas de la primera, contra el 15.4% acumulado de los tres siguientes). Por cada 100 dólares por exportaciones manufacturera, 36 provienen de la IAM. La evolución del diferencial comercial de esta industria ha sido positiva y creciente, con un superávit que pasó de 18.7 a 70.7 miles de millones de dólares del 2009 a 2017. En este escenario cabe señalar que 83.2 % del total exportado en 2017 tenía como destino Estados Unidos y de ese país provino el 53.6 % del total importado.

Gracias a un crecimiento excepcional de las inversiones de las empresas y de la alta productividad de los recursos humanos, en México se producen más vehículos que Canadá, Brasil o España y en un nivel similar al de Corea del Sur. Actualmente, México es el sexto fabricante de vehículos en el mundo y el primero en América Latina, a pesar de haber disminuido en -21 % su producción en relación al 2019. El país

puede ser calificado como plataforma exportadora global, ya que prácticamente todas las empresas de la cadena global de valor de la industria automotriz tienen algún establecimiento en México. Regiones completas del país son productoras de automóviles, camiones, motores y autopartes que se dirigen básicamente a Estados Unidos, pero también al resto del mundo.

La industria automotriz ha sido motivo de una política de fomento por parte del Estado Mexicano mediante una promoción activa para atraer inversión extranjera directa (IED) que desarrolle capacidades de producción en territorio mexicano. Las ventajas de localización y de costos salariales se han visto acompañadas así de importantes iniciativas para generar un ambiente competitivo en México para la atracción de capitales. Sin embargo, más allá de esa política de fomento de inversiones, la ausencia del Estado ha sido palpable si lo observamos bajo el parámetro de una política industrial. La gran afluencia de capitales de esta industria, que colocaron a México como actor dinámico de la globalización entre los países en desarrollo durante el siglo XXI, no fue acompañada de una política industrial activa.

La expansión de la IAM ha sido un fenómeno analizado y reconocido por el importante beneficio social en el incremento del empleo, a la par de su creciente grado de tecnificación pero, en sentido inverso, el creciente deterioro de las condiciones laborales. Las plantas nuevas pagan salarios menores a sus trabajadores en relación con otras de la IAM; inclusive dentro de las mismas plantas los trabajadores de reciente contratación están impedidos de tener las mismas condiciones de ingresos salariales y beneficios indirectos que los de mayor antigüedad. La desconexión entre desarrollo del empleo y desarrollo social de la fuerza de trabajo al interior de esta industria arroja ya una señal sobre lo que cabe esperar en términos de las estructuras económicas dentro de las regiones que albergan a la industria automotriz.

La dimensión regional de la IAM es necesaria para llevar a

cabo un análisis significativo de la misma. Se trata de una industria extendida en varios estados del país, algunos especializados en la producción terminal y otros en las autopartes. Esta diferenciación es importante porque en fases expansivas de la industria, como la que ha vivido México, el crecimiento de la IED y de la actividad productiva se generaliza para las distintas regiones; sin embargo, cuando la actividad y las inversiones se retraen, las especializaciones regionales y las estrategias de las empresas provocan resultados desiguales en los territorios.

Así, el patrón al que ha dado lugar la globalización en México es la preponderancia de una sola industria, la de automóviles, en la mayor parte de la geografía nacional. En tres estados, esta industria abarca más de la mitad de su estructura de IED: Aguascalientes, con 79.9 %; Puebla con 57.6 % y Chihuahua con 55.2 %. En otros tres estados, ese sector ocupa más del 40 %: Coahuila con 48.5%, Guanajuato con 43.1 % y Sonora con 41.5 %. Con más de 30% están San Luis Potosí, 39.5% y Querétaro, 35.3%. La IED en industria automotriz de este conjunto de estados representa una importante proporción de la IED nacional: 59.1 % de la IED de transporte y 30.7 % de la IED de toda la manufactura. En otros términos: 60 % de la inversión en la IAM se encuentra en estados en que la parte mayoritaria de su inversión foránea es precisamente de industria automotriz.

3. La reestructuración post- crisis (2008-09) y la “nueva realidad”

La importancia que reviste contar con una política sectorial hacia la IAM, como parte de una política industrial, no proviene de una situación coyuntural como la originada por la pandemia del COVID-19. Los efectos de la caída de producción

son, ciertamente de unas proporciones elocuentes, y las expectativas de recuperar el nivel pre-pandemia, el del año 2019 con 4 millones de vehículos, se ubican en el horizonte del año 2024. Estas previsiones no dependen tanto de la capacidad de recuperación del mercado interno mexicano sino sobre todo de la respuesta del mercado estadounidense y de las posibilidades y estrategias de las firmas automotrices en ese mercado. Es decir, el componente exógeno es condicionante de la recuperación de las firmas automotrices en México.

Cabe recordar que México surgió como espacio privilegiado de la globalización automotriz a partir de la crisis de la industria en 2008-2009. Esta crisis económica marcó una reestructuración de la industria en dos componentes claves del mercado mundial: la jerarquía entre las empresas dominantes y la jerarquía entre países. Ambas mutaciones tienen relevancia para la comprensión de procesos contemporáneos en México, que fue el país que más creció en su producción automotriz durante la post crisis (2010-2017) con una tasa media de 8.2 %, siguiéndole China con una tasa de 6.4 %, Estados Unidos con 5.4% e India con 4.3%. La participación de México en la producción mundial de vehículos pasó de 3.01 % en 2010 a 4.09 % en 2020. En la post-crisis, además, se reconfiguró el oligopolio automotriz con GM abandonando su espacio en la terna dominante y dejando solos a VW y Toyota en el liderazgo de los mercados globales.

Dos deberes para México resaltan en esta nueva etapa: uno es no perder el paso en el gran protagonismo que el país posee ya como un espacio de competitividad para las empresas del sector en la fase de reestructuración post-crisis. Y, el otro, es adquirir las condiciones para la futura competencia en la fase de reconversión tecnológica que marcará los procesos de producción y consumo de la industria en los años por venir, bajo los imperativos de la conectividad, autonomía, movilidad compartida y electromovilidad (CAME). Ciertamente aún no existe una división tajante entre ambas fases del desarrollo

socio-técnico de la industria, una del auto “tradicional” y otra del auto “innovador”, pero cada vez más las firmas envían mensajes de que trasladan una creciente parte de su capacidad de inversión para la reconversión tecnológica, sin contar con la entrada en el mercado de los nuevos jugadores del sector de la información tecnológica y de las telecomunicaciones.

4. La globalización enfrenta un escenario de debilitamiento.

En lo que va del siglo XXI, la IAM representa al sector productivo más dinámico dentro del ciclo de globalización en México. Es importante referir la estructura y dinámica de este ciclo a nivel internacional, porque es el marco en que se definirán alcances y condicionantes de las políticas industriales, especialmente de naciones con fuerte dependencia de IED. La globalización en el siglo actual ha mostrado un comportamiento ascendente con fases cíclicas de las corrientes de inversión productiva: tras haber alcanzado un máximo en el año 2007, la inversión internacional declinó y mantuvo una cierta estabilidad hasta 2014, para subir a un nuevo máximo en 2015 el cual fue ligeramente superior al de 2007. Desde entonces, el período reciente manifiesta una disminución constante dando lugar a lo que la UNCTAD define como parte de un ciclo negativo de largo plazo motivado por un decremento en la tasa de retorno que afecta al conjunto de sectores que componen la IED, tanto la que se dirige a países desarrollados como en desarrollo.

Las inversiones que se anunciaron en 2019 para la IAM fueron de cerca de 10 millones de dólares para los siguientes cuatro años: Se espera que 5 MMD se dirijan a las armadoras y los otros 5 se dirijan a la proveeduría. Son cantidades significativamente menores a los flujos de capital productivo del pasado reciente: de 2007 a 2020, entraron al país bajo el concepto de IED en industria automotriz un total de 65,640 MMD (5.0 MMD anuales en promedio). Si miramos únicamente los 5 últimos años (2015 a 2020) tenemos un acumulado de 40,234 MDD

en IED de la industria automotriz (8.0 MMD de promedio anual). No perdamos de vista el papel importante que juega la IED automotriz en el total de la IED en el conjunto de la manufactura: representó el 20.3 % en 2015-2020, y alcanzó el 37.6% en 2014-2017.

Podemos prever que el ciclo de grandes traslados de capital para construir y beneficiarse de la plataforma exportadora ya terminó, aunado a que ya están en el país prácticamente todas las firmas productoras tradicionales de autos, e incluso dos chinas emergentes. Es decir, estamos frente a una nueva fase que sustituya a la anterior que fue extensiva, por una de tipo intensiva (dominada por la racionalización: nuevas técnicas, eficiencia y mayor digitalización). Lo importante es tener en cuenta que, en el escenario más probable, ya no se darán las magnitudes de IED que hubo en el pasado inmediato, y para efectos de una periodización, se puede hablar de una globalización madura, distinta a una dinámica que la precedió.

5. Retos bajo el paradigma CAME

Hoy en día, la IAM enfrenta grandes retos tecnológicos y de regulación. El paradigma del CAME está cambiando la composición de la industria. Y el T-MEC presenta mayores exigencias tanto de contenido regional como de reformulación de procesos laborales, mismo que no abordamos en este artículo por razones de espacio.

Respecto a la dimensión tecnológica, varias empresas de la IAM (ensambladoras, autopartes y Pymes mexicanas) han iniciado su inserción en la denominada Industria 4.0. Sin embargo, ninguna produce autos eléctricos (con la excepción reciente de Ford) y ninguna produce ni comercializa autobuses eléctricos. La buena noticia es que dada la presencia significativa de empresas fabricantes de productos electrónicos en México (que asciende a cerca de mil unidades económicas con cerca de medio millón de empleos), se infiere que los nuevos sistemas asociados a la carga-recarga e inversión de energía para los sistemas de

propulsión eléctrica son, en todos los casos, técnicamente susceptibles de ser fabricados en México, tanto para vehículos ligeros como pesados. En el caso de la fabricación de los componentes requeridos en las cadenas de producción de automóviles y autobuses eléctricos tampoco existen limitaciones. Otro tanto sucede con los centros de investigación, ingeniería y diseño de las propias empresas, así como de instituciones de soporte a la manufactura automotriz. Sin embargo, las decisiones de relocalización y/o abasto nacional y articulación con el ecosistema dependen de cada empresa en función de sus estrategias de suministro, consideraciones de volumen y ubicación de los proveedores actuales.

En suma, México se encuentra en el umbral de poder llevar a cabo un proceso de desarrollo industrial más endógeno, que permita no sólo la generación de valor sino su apropiación, y que contribuya de esta manera a mitigar los potenciales efectos adversos en el empleo ante la incertidumbre del contexto internacional y los de mediano plazo por el COVID-19. Se abren oportunidades de promoción de empleo especializado y nuevos servicios, tanto en manufactura como en servicios de operación y carga de las unidades eléctricas; así como con relación a los servicios de movilidad eléctrica, como el mantenimiento y el suministro de energía eléctrica, entre otros. Esperamos que la 4T conciba e instrumente una política industrial que aproveche estas oportunidades.

Bibliografía

Aiginger, K. & Rodrik, D. (2020) Rebirth of Industrial Policy and an Agenda for the Twenty-First Century, *Journal of Industry, Competition and Trade* 20:189–207

<https://doi.org/10.1007/s10842-019-00322-3>

Carrillo, J., Bensusán, G. y Micheli, J. (coordinadores) (2017) *¿Es posible innovar y mejorar laboralmente? Estudio de trayectorias de empresas multinacionales en México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco. Disponible en www.jorgecarrillo.info

Carrillo, J., De los Santos, S. y Briones, J. (2020) *Hacia una electromovilidad pública en México*, Documentos de Proyectos (LC/TS.2020/115), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

CEPAL (2018) *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*, 2018. Comisión Económica para América Latina, Santiago.

Deloitte. (2020). *Perspectiva Industrial. Industria Automotriz*, D. Econosigna, Junio 2020. [Documento electrónico]. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/mx/Documents/finance/2020/Perspectiva-Industria-Automotriz-DEconosignal.pdf>

Micheli, J. (2020), "Rasgos principales de la geografía de la inversión extranjera directa en México", en Martínez Pellegrini, S.E.; Sánchez Almanza, A.; Venegas Herrera, A. del C.; Amparo Tello, D. y Isaac Egurrola, J.E. (Coordinadores) (2020): Colección: *Factores críticos y estratégicos en la interacción territorial. Desafíos actuales y escenarios futuros, Volumen I*. UNAM y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C., Coeditores, Ciudad de México, pp. 235-250. Disponible en: www.amecider-virtual.org/publicaciones

Micheli, J. (2019) "La industria automotriz en México: turbulencia tecno-económica y geografía en vilo" en Arturo Oropeza, coordinador, *Desarrollo industrial 2050. Hacia una industria del futuro*, México, IDIC, UNAM, pp.73-92 . Disponible en : <https://www.jordymicheli.com/images/pdf/DesarrolloIndustrial>

[Completo.pdf](#)

Micheli, J. (2019) "Cambio estructural en los estados especializados en producción automotriz de México, 1998-2013" en *Región y Sociedad*, vol. 31, <https://doi.org/10.22198/rys2019/31/1110>

OICA. (2021), 2019-2020 Production statistics, World Motor Vehicle Production by Country and Type, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Secretaria de Economía. (2020), Comisión Nacional de Inversiones Extranjera, Informe estadístico sobre el comportamiento de la inversión extranjera directa en México (enero-diciembre de 2020), Gobierno de México. [Documento electrónico]

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/545898/Informe_Congreso-2019-4T.pdf

CONTACTO

jordy.micheli@gmail.com

jomicheli@azc.uam.mx

53 18 94 67

ORCID : <https://orcid.org/0000-0002-7654-0842>

Google Académico



ADMINISTRADOR WEB: Ing. Joel Castán Herrera castan.7@gmail.com