

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y NISSAN MEXICANA

Cecilia Escobedo Torres¹

Leticia Elizabeth Souza Mosqueda²

RESUMEN

La importancia, ubicación geográfica y origen de los capitales y tecnología de la industria automotriz en el mundo, su competitividad, productividad y su capacidad para generar empleo, exportar y suscitar ventas al interior del país y a otros países, describen la relevancia de esta industria en México. Esta industria representa una actividad socioeconómica importante.

Esta industria ha cobrado importancia a partir de los diferentes modelos de producción, desde que se dejaron de fabricar en serie, cambio el orden de producción y se han seleccionado geográficamente lugares específicos donde establecerse. Particularmente ha sido Latinoamérica territorialmente el más beneficiado, de este continente México, y Brasil son los más productivos, en términos de transformación y generación de empleo. Particularmente México, se ha beneficiado por el número de trabajos en diferentes puestos -tanto calificados como no calificados- que esta industria genera. Uno de los estados es Aguascalientes, se ubica al centro occidente del país. La ubicación del estado de Aguascalientes, es privilegiada ya que cuenta con la infraestructura necesaria, donde se desarrolla esta actividad productiva relacionada con Nissan.

Conceptos clave: Ordenamiento territorial. Industria automotriz. Nissan mexicana.

¹ Maestra y doctorante en posgrado en Geografía y ordenación territorial. Profesora investigadora del Departamento de Estudios del Pacífico. Universidad de Guadalajara. ceciliae@csu.udg.mx

² Maestra en Derecho. Profesora investigadora del Departamento de Derecho. Universidad de Guadalajara. ceding@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

El presente documento pretende primero presentar la importancia, ubicación geográfica y origen de los capitales y tecnología de la industria automotriz en el mundo, su competitividad, productividad y su capacidad para generar empleo, exportar y suscitar ventas al interior del país y a otros países. En segundo lugar mostrar geográficamente las principales industrias manufactureras más competitivas al interior del territorio mexicano llamadas propiamente *clúster* de la industria automotriz. Explicar también la localización del sector automotriz en Aguascalientes. La ubicación y el impacto territorial que guarda para esta entidad. Esta industria representa una actividad socioeconómica importante. La ubicación del estado de Aguascalientes, es privilegiada ya que cuenta con la infraestructura necesaria, donde se desarrolla esta actividad productiva relacionada con Nissan. Aguascalientes, guarda la siguiente ubicación; las coordenadas geográficas extremas son al norte 22°27', al sur 21°38' de latitud norte; al este 101°53', al oeste 102°52' de longitud oeste. Representa aproximadamente el 0.3% de la superficie del país. Se encuentra ubicado en el centro de México; colinda al norte, noreste y oeste con Zacatecas; al sureste y sur con Jalisco.

Esta industria ha cobrado importancia a partir de los diferentes modelos de producción, desde que se dejaron de fabricar en serie, cambio el orden de producción y se han seleccionado geográficamente lugares específicos donde establecerse. Particularmente ha sido Latinoamérica territorialmente el más beneficiado, de este continente México, y Brasil son los más productivos, en términos de transformación y generación de empleo. Particularmente México, se ha beneficiado por el número de trabajos en diferentes puestos -tanto calificados como no calificados- que esta industria genera. Al norte, del país los estados con mayor producción se encuentran Coahuila, Sonora, Baja California, Juárez, al centro occidente del país, Aguascalientes, León (Guanajuato), Puebla y Morelos.

La industria automotriz global

En la actualidad, la manufactura de vehículos se lleva a cabo en el nivel regional; la producción se concentra en tres zonas geográficas - los principales actores son: Canadá, Estados Unidos y México en América del Norte; Alemania, Francia y España en la Unión Europea; y Japón y Corea en Asia - de las cuales el 36% se realiza en la Unión Europea, el 30.5% en América del Norte, el 28.9% en Asia y el 4.2% en el resto de países productores. Sin embargo, las regiones altamente exportadoras son dos: la Unión Europea que participó con 61% y Asia con 26.9% del total de las exportaciones de vehículos en el mundo durante 1999.¹² Los principales países productores de vehículos son Estados Unidos con 21.7% y Japón con 21.7 y 17.2% en el 2000; pero mientras el primero consume la mayor parte de su producción, el segundo es uno de los principales exportadores de vehículos (Álvarez, 2002).

En México y otras naciones manufactureras, la industria automotriz es considerada un pilar estratégico económico en virtud de los diferentes beneficios que trae consigo la generación de empleos a gran escala, las recaudaciones fiscales derivada de las operaciones comerciales de la industria, la capacitación del personal, el desarrollo de proveedores locales y la modernización tecnológica relacionada.

El potencial de la industria automotriz mexicana es tal que representa el segundo sector económico más importante del país, además de que significa el elemento primordial de la modernización y estrategias de globalización del mismo. Esta industria opera en una zona geográfica privilegiada; se ubica al lado del mercado de consumo más grande en el nivel mundial: Estados Unidos; en un ambiente de desregulación comercial, mano de obra experimentada, transferencia de tecnología probada y una infraestructura de producción considerable. En el siguiente mapa se puede observar más claramente la ubicación de las plantas productivas que operan en el país (Vicencio, 2007).

La industria automotriz en México

Esta industria esta, está acotada a las ramas de actividad producto de la fabricación de automóviles, camiones y fabricación de partes para vehículos automotores, las cuales tienen características económicas diferentes; la fabricación de automóviles y camiones está concentrada en 35 unidades económicas (plantas industriales) las cuales representaron el 2.8% del total de unidades de la industria automotriz, produjeron el 53.8% y generaron el 10.3% de empleos. Son industrias concentradas e intensivas en capital (Censos económicos, 2009). A diferencia de las industrias dedicadas a la fabricación de partes para vehículos automotores que representó el 97.2% de las unidades económicas, generó poco menos de la mitad de la producción y casi nueve de cada diez empleos, se trata de una industria más dispersa e intensiva en trabajo.

Para 2012, en México ya operaban 1,271 unidades económicas dedicadas a la industria automotriz, según Censos Económicos 2009, las cuales empleaban a 492,084 personas. Esta industria ha cobrado importancia, pues la producción, medida a través del PIB, ha aumentado al pasar de 12.1% en 2003 a 14.2% en 2012, impulsada por la fabricación de automóviles y camiones, así como por la fabricación de partes para vehículos automotores. Por consiguiente, la industria automotriz se ubica entre las más importantes después del petróleo e industria alimentaria.

A nivel nacional seis estados generaron el 83% de la producción total de la rama de fabricación de automóviles y camiones de país y dieron empleo al 79.3% de personas ocupadas en esta industria. Entre las entidades federativas más dinámicas que fabrican automóviles y camiones se encuentran Puebla con el 21.8% de la producción total, le sigue Coahuila 19.6%, México 12.1%, Sonora 10.8%, Guanajuato 10.1%, y Aguascalientes 8.6% (Censos económicos, 2009).

A nivel internacional la inversión extranjera directa en el sector automotriz tiene diversos orígenes. Se puede observar en la ilustración (2), la inversión de capital estadounidense con la marca Ford, Japón con Toyota y Nissan, Alemania con Volkswagen, Italia con FIAT, Corea del Sur con Hyundai, y más recientemente se observa la participación de China con NAC. Todas las marcas guardan un nivel de importancia para el país, ya sea por su inversión, por la generación de capital y Para Parr (2002), el análisis de la localización industrial es importante para comprender fundamentalmente la estructura del espacio económico que determina el tamaño de las ciudades. Es decir, grandes centros industriales representan una oportunidad de crecimiento para las regiones y una fuente en la formulación de estrategias para el desarrollo regional y la generación de encadenamientos o clusters de diversas empresas. Esto se ve reflejado en la formación de grandes centros urbanos. Con tal urbanización se generará una serie de externalidades que se espera se refleje en un mayor progreso económico de la región, por su nivel de competitividad.

Los procesos de innovación tecnológica adquieren así carta de naturaleza como temática emergente y con identidad propia dentro de la geografía industrial, y cualquier repaso a la bibliografía de la última década lo pone en evidencia. En tal sentido, el desarrollo de una verdadera geografía de la innovación exige profundizar en algunas cuestiones específicas y diferenciadas, para las que el territorio adquiere un indudable protagonismo por su incidencia directa sobre la forma en que tiene lugar la producción e incorporación de innovaciones por la industria.

Puede tomarse como punto de partida la localización industrial. Mismo que fue formulado por Federico Ratzel., el cual consiste en ubicar el lugar exacto de un hecho o fenómeno geográfico tomando en cuenta algunos aspectos espaciales como: latitud, longitud, altitud, límites, superficie. Fuente: <http://cienciageografica.carpetapedagogica.com/2011/03/principios-geograficos.html>. La

localización es la posición exacta que ocupa en un territorio algún elemento. Fuente: <http://www.agh.uji.es/GLOSARIO.pdf>. Se utiliza para buscar un lugar sobre la superficie terrestre, de forma precisa con las coordenadas geográficas o de forma relativa ubicando el lugar o componente del espacio geográfico respecto a otros tomando como referencia los puntos cardinales. Fuente: <http://geo2011-2012.blogspot.mx/2012/07/conceptos-geograficos.html>

El concepto de situación se refiere a la posición geográfica que una ciudad o núcleo habitado ocupa en el territorio. Es un concepto referenciado a diferentes elementos geográficos. En Geografía suele hablarse de espacio geográfico más que de espacio, ya que este término en solitario es muy laxo o vago. Con nombre y apellidos, “espacio geográfico” es sinónimo de territorio, es decir, el soporte físico de todas las actividades humanas. En suma, es el lugar donde se desarrolla la vida. Fuente: <http://www.agh.uji.es/GLOSARIO.pdf>. La distribución describe la manera en que los componentes naturales, sociales y económicos están repartidos sobre la superficie terrestre, colocados o dispuestos. Fuente: <http://geo2011-2012.blogspot.mx/2012/07/conceptos-geograficos.html>

La industria automotriz es considerada una de las más dinámicas y competitivas a nivel mundial, las innovaciones tecnológicas y de organización en sus procesos productivos han sido una constante y en muchas ocasiones se han trasladado con gran éxito a otras actividades productivas, lo que la convierte en una de las industrias con mayores efectos sobre las distintas economías de los espacios donde se localiza.

En Aguascalientes sin duda el sector automotriz es uno de los más representativos, pues genera 35.3% del producto interno del estado; 80.4% de la IED se ha destinado a ese sector y participa con 75.9% de las exportaciones totales de la entidad. Actualmente está en construcción el parque industrial de logística automotriz “PILA” donde se establecerá un

considerable número de empresas proveedoras del sector; además se han anunciado importantes nuevas inversiones como la de Jatco división de manufactura de transmisiones para autos de Nissan quien arrancó la construcción de una segunda planta con una inversión inicial de 200 mdd (Secretaría de Economía, 2012). (Carbajal, Almonte y Mejía 2013).

En términos de localización Nissan II cuenta con las siguientes características; esta fábrica, está situada a tan sólo siete kilómetros de Nissan I, y tiene una superficie de 460 hectáreas, 2.5 veces más grande que Nissan I, (véase imagen 1). Esta planta tendrá la capacidad de producir 175 mil autos al año, siendo el Nissan Sentra el primero que sea armado en estas instalaciones, el cual será exportado a más de 30 países del continente americano; con esta capacidad de producción la marca Nissan estará fabricando un poco más de medio millón de autos por año, lo que significa que cada 38 segundos estará listo un vehículo de la marca Nissan en el estado de Aguascalientes; esta planta tiene además la capacidad de hacer hasta cuatro tipos diferentes de vehículos, lo que sin duda abre la puerta para que en un futuro se pudieran fabricar autos de la marca Renault o Infiniti. Por último es importante mencionar que esta planta ha generado más de tres mil empleos directos y cerca de 10 mil indirectos.

Desde el Norte y hasta el Centro _Occidente de País, se puede observar el tipo de trabajo que se realiza para completar la producción neta automotriz. La ilustración muestra el lugar- estado donde se fabrican las partes y donde se arman los carros. Para 2012 se completó una producción total de 63,212 unidades en total de las cuales 39,737 fueron para exportación. Hasta 2007 Jalisco empleo 2,250 trabajadores y Tijuana 389 para completar esta cantidad de unidades terminadas. Y, así sucesivamente, entre los estados de Baja California, Sonora, Tijuana, Chihuahua, Edo. De México, Aguascalientes, Guanajuato, San Luis Potosí y León, realizan diferentes procesos en la producción de automóviles. Como lo muestra la ilustración anterior.

La industria automotriz ha impactado a la estructura económica regional; donde existe mayor presencia de esta industria, se observa que ésta se integra con sus principales proveedores al interior del estado, lo cual cobra un peso económico relevante. Por ejemplo en Aguascalientes el 38% de las actividades manufactureras corresponden a la fabricación de automóviles y camiones y el 26% fabrica partes para vehículos automotores, en Guanajuato el 13% de las actividades manufactureras se refiere a la fabricación de automóviles y el 18% a fabricación de partes para vehículos automotores, carrocerías y productos de plástico.

Esta, opera en dos entidades federativas con los dos tipos de industrias, es decir; intensivas en producción y en capital, Aguascalientes y Guanajuato, concentran algunas de las empresas más importantes, la primera concentra a Nissan 1 y 2, la segunda General Motors, Mazda y Volkswagen. Se caracteriza por trabajar con conjunto con otras empresas que fabrican las partes para automóvil y finalmente ensamblan el automóvil hasta su fase final (véase cuadro 1).

Las empresas que se dedican a la fabricación de automóviles de todo tipo en el país, han aumentado la cantidad de estos, se alcanzó un total de 48,967 para junio de 2014, de los cuales Nissan fabricó solo para el mercado interno un total de 22,841 y General Motors 8,826, resulta significativo debido a que estas empresas se ubican en Aguascalientes y Guanajuato, ciudades donde se concentra menos PEA que en otras ciudades del Norte del país que también se dedican al ensamble de automóviles hasta su fase final (véase cuadro 2). La fabricación de automóviles para exportación se vuelve más importante debido a la cantidad 238,377 para junio de 2014, supera en mucho al mercado interno, también se observa que, tanto Nissan como General Motors sumaron la mayoría de la fabricación de automóviles sumando un tanto de 97,818 unidades (véase cuadro 3).

El aumento de la fabricación de automóviles ha llevado a elevarse el número de empleos en esta rama, en Aguascalientes se tuvo un promedio de personas empleadas de 21,059, en Guanajuato sumaron en promedio 32,580 hasta 2013 (véase cuadro 4).

Según el Censo Económico 2009, las remuneraciones que se pagaron a los trabajadores de la industria automotriz fueron superiores a las que se pagan en las manufactureras, incluso sobrepasan las que se pagan en la fabricación de automóviles, las cuales duplican a las pagadas en las industrias manufactureras, en las industrias donde se fabricaron partes para vehículos automotores se pagó un sueldo mensual de \$12,162 , en la industria automotriz \$16,872 y en la industria donde se fabricaron automóviles y camiones se pagó \$21,582.

CONCLUSIONES

Definitivamente esta industria es muy importante para el país, porque genera una gran cantidad de empleos, porque hace competitivo al país, y por la inversión de capital. Pero no todo es miel sobre hojuelas, en el caso de los empleos, cada vez son más precarios, y más desgastantes para los trabajadores, pues, las empresas locales han dejado de ser proveedoras de las ensambladoras para dejar su lugar a las nuevas empresas extranjeras o dedicarse a importar y distribuir autopartes. En el territorio, las grandes empresas distribuidoras de autopartes que tienen controlados los canales de distribución y que importan bienes para el mercado de repuesto también afecta el desempeño de la industria. Ante ello se están perdiendo oportunidades de incrementar las exportaciones hacia los Estados Unidos.

Aun cuando en casi cualquier región del país podemos localizar alguna actividad relacionada con la industria automotriz, que puede ir desde la producción y ensamblado hasta la venta de vehículos y de partes, esta industria en México se ha concentrado de manera específica en

algunas entidades federativas que conforman claramente cuatro regiones, en las que en mayor o menor medida ha llegado a dinamizar no solo al sector manufacturero sino a la actividad económica en general.

Con todos estos esfuerzos la firma japonesa mantiene una fuerte confianza y compromiso con México, lo cual aporta para que nuestro país se consolide como una potencia en la producción y exportación de autos, sin olvidar que el día de hoy Nissan cuenta con una participación de mercadeo de 25%, siendo México el país de mayor crecimiento para la marca, además de consolidar localmente 70% de sus ventas anuales.

Las innovaciones productivas flexibles en el sector automotriz han permitido readecuar la lógica de funcionamiento espacial heredada del periodo de producción fordista y la estrategia multidoméstica, cuyo resultado ha generado un patrón "descentralizador-concentrador". Descentralizador porque desplaza a nivel internacional procesos productivos, o fases de éstos, a territorios con mayores ventajas comparativas. Aspecto que se reproduce en un contexto nacional, ya que las nuevas inversiones se localizan en espacios diferentes a los tradicionales núcleos de aglomeración industrial. Y concentrador, porque conforma parques de proveedores primarios, provenientes del país de origen de la empresa terminal, que suelen localizarse alrededor de éstas y que constituyen verdaderos conjuntos regionales fuertemente integrados, cuyo principal objetivo es el abasto mundial. Bajo la estrategia de los conjuntos regionales integrados, las empresas pequeñas y medianas de capital nacional están circunscritas al abasto de insumos secundarios.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, Ma. de L. “Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México”. *Contaduría y Administración*, núm. 206, julio, 2002, pp. 29-49.

Banco de información estadística del INEGI. 2013

Censos económicos 2009 y 2012

<http://cienciageografica.carpetapedagogica.com/2011/03/principios-geograficos.html>

<http://geo2011-2012.blogspot.mx/2012/07/conceptos-geograficos.html>

<http://www.agh.uji.es/GLOSARIO.pdf>

<http://www.am.com.mx/leon/local/industria-automotriz-de-guanajuato-acelera-y-rebasa-121260.html>

INEGI: Estadística a propósito de la industria Automotriz. 2013.

Méndez, Ricardo. (1998). Innovación tecnológica y reorganización del espacio industrial: una propuesta metodológica. *EURE (Santiago)*, 24(73), 31-54. Recuperado en 25 de mayo de 2015, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007300002&lng=es&tlng=en.

1 Carbajal, Almonte y Mejía (2013). “Efectos de la industria automotriz en la dinámica productiva en cuatro regiones de México”. Clasificación JEL: O14, R11, R12.

OIT, Organización Internacional del Trabajo, (2006), “Cambios en el mundo del trabajo”, Ginebra, Suiza. www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc95/index.htm.

Terrae, S. (1999). “El desempleo y el futuro del trabajo”, Ed. Presencia Social, España, 1999.

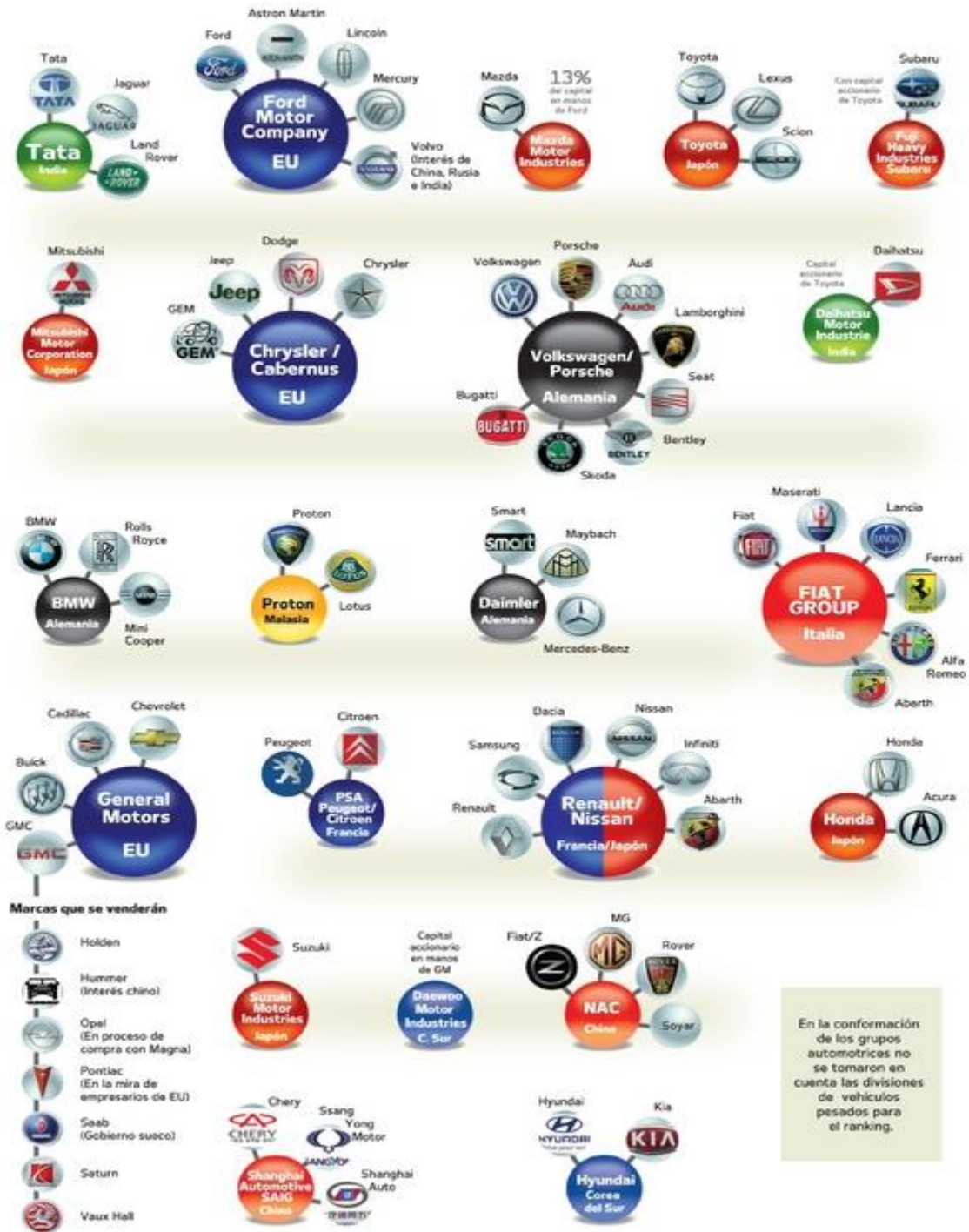
Vicencio A. (2007). “La industria automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*. No. 221, enero-abril 2007.

www.adpu.org/pdf/debate

Anexos

Ilustración 1

ÁRBOL DE LA INDUSTRIA A NIVEL MUNDIAL



Fuente: <https://encrypted-n0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcTVIOwMgU0LOk3KohuznW7N4WVwg5oIf6vQ6vKMjJGnO9b24y5w>

Ilustración 2

La industria automotriz

Distribución de las plantas fabricantes de vehículos:



Fuente: <http://www.am.com.mx/leon/local/industria-automotriz-de-guanajuato-acelera-y-rebasa-121260.html>

Ilustración 3

LA ARMAN EN MÉXICO

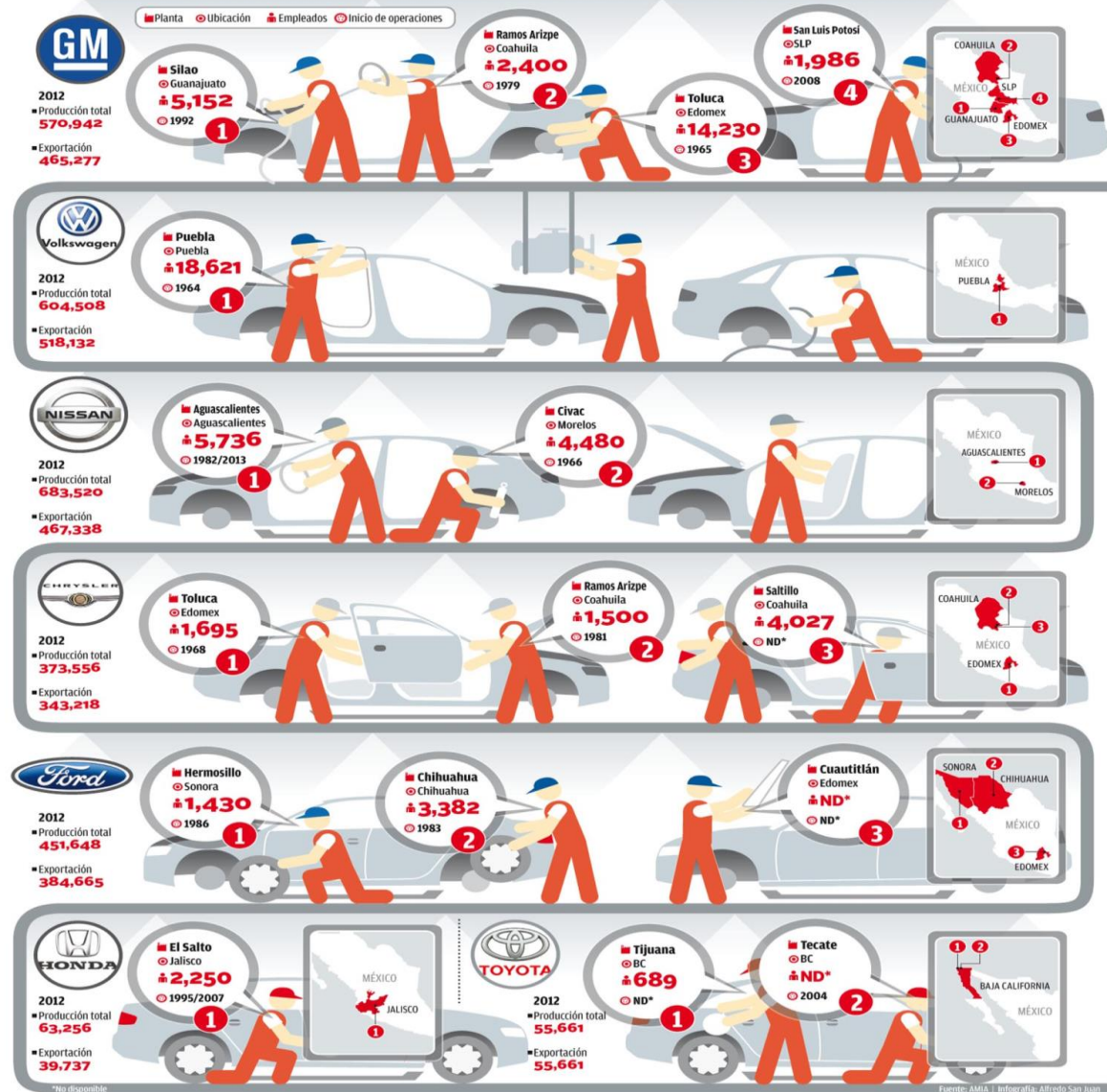
Empleos por marca

► Las siete marcas de automóviles más importantes en el país armaron 2.8 millones de vehículos ligeros durante 2012, de los cuales 82 por ciento (2.3 millones

de unidades) fue producto para exportación. Del total, Nissan, Volkswagen y General Motors fueron las armadoras más productivas, pues concentraron, en

conjunto, 64.4 por ciento del mercado nacional. Respecto a las ventas al exterior, esas tres marcas automotrices también dominaron

este sector. Volkswagen encabeza la lista, con 518 mil vehículos; le sigue Nissan, que suma 467 mil unidades, y General Motors, con 465 mil.



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). 2014

Cuadro 1

Empresa	Estado	Ciudad	Producto
Chrysler	Coahuila	Saltillo	Motores Camiones Ram Promaster
	México	Toluca	Journey y Fiat 500
Ford Motor	México	Cuautitlán	Ford Fiesta
	Sonora	Hermosillo	Ford Fusion y Lincoln MKZ, así como sus versiones híbridas.
	Chihuahua	Chihuahua	Motores y fundición
General Motors	Coahuila	Ramos Arizpe	Chevrolet Sonic, Chevrolet Captiva Sport y Cadillac SRX Motores y transmisiones
	Guanajuato	Silao	Chevrolet Cheyenne, Chevrolet Silverado y GMC Sierra, en versiones cabina regular y crew cab Motores y transmisiones
	México	Toluca	Motores
	San Luis Potosí	San Luis Potosí	Chevrolet Aveo y Chevrolet Trax Transmisiones
Mazda	Guanajuato	Salamanca	Mazda 3
Honda	Jalisco	El Salto	CR- V
	Guanajuato	Celaya	Fit
Nissan	Morelos	Civac	Camiones pick up, Frontier L4, Tsuru, Tiida, Tiida HB, NV200, New YorkTAXI, Versa.
	Aguascalientes	Aguascalientes 1	March, Versa, Sentra, Note Motores 4 cilindros
	Aguascalientes	Aguascalientes 2	Sentra
Toyota	Baja California Norte	Tecate	Tacoma
Volkswagen	Puebla	Puebla	Beetle, Clasico, Clasico TDI, Nuevo Jetta y Golf.
	Guanajuato	Guanajuato Puerto Interior	Motores de alta tecnología

Fuente: Asociación mexicana de la industria automotriz

Cuadro 2

<u>PRODUCCIÓN PARA MERCADO INTERNO</u>								
Junio y su acumulado, 2014 vs 2013								
Empresas	JUNIO 2014			JUNIO 2013		ENERO - JUNIO		
	Autos	Ligeros	Total	Total	Var. % 2014	2013	Var. %	
CHRYSLER	225	2,219	2,444	1,568	55.9	13,397	10,453	28.2
FORD MOTOR	1,097	0	1,097	1,572	-30.2	6,477	9,536	-32.1
GENERAL MOTORS	6,287	2,539	8,826	10,280	-14.1	62,847	71,527	-12.1
HONDA	1,887	2,477	4,364	1,936	125.4	14,963	12,861	16.3
MAZDA	1,238	0	1,238	0	N.C.	3,025	0	N.C.
NISSAN	18,194	4,647	22,841	20,530	11.3	132,617	126,590	4.8
VOLKSWAGEN	8,157	0	8,157	11,254	-27.5	37,890	52,378	-27.7
Junio 2014	37,085	11,882	48,967	47,140	3.9	271,216	283,345	-4.3
Junio 2013	38,446	8,694	47,140					
Variación %	-3.5%	36.7%	3.9%					
Diferencia	-1,361	3,188	1,827					
Ene - Jun 2014	200,878	70,338	271,216					
Ene - Jun 2013	212,646	70,699	283,345					
Variación %	-5.5%	-0.5%	-4.3%					
Diferencia	-11,768	-361	-12,129					

Fuente: www.amia.com.mx/prodint.html

Cuadro 3

<u>PRODUCCIÓN PARA MERCADO DE EXPORTACIÓN</u>								
Junio y su acumulado, 2014 vs 2013								
Empresas	JUNIO 2014			JUNIO 2013		ENERO - JUNIO		
	Autos	Ligeros	Total	Total	Var. %	2014	2013	Var. %
CHRYSLER	3,776	35,355	39,131	36,670	6.7	229,865	201,807	13.9
FORD MOTOR	39,941	1,069	41,010	44,147	-7.1	225,294	259,310	-13.1
GENERAL MOTORS	1,076	45,968	47,044	49,389	-4.7	290,865	230,692	26.1
HONDA	4,229	2,700	6,929	3,412	103.1	33,261	17,645	88.5
MAZDA	5,528	0	5,528	0	N.C.	22,441	0	N.C.
NISSAN	45,129	5,645	50,774	39,051	30.0	279,695	223,347	25.2
TOYOTA	0	6,241	6,241	5,602	11.4	34,404	31,645	8.7
VOLKSWAGEN	41,720	0	41,720	40,940	1.9	210,553	240,371	-12.40
Junio 2014	141,399	96,978	238,377	219,211	8.7	1,326,378	1,204,817	10.1
Junio 2013	126,700	92,511	219,211					
Variación %	11.6%	4.8%	8.7%					
Diferencia	14,699	4,467	19,166					
Ene - Jun 2014	740,270	586,108	1,326,378					
Ene - Jun 2013	730,763	474,054	1,204,817					
Variación %	1.3%	23.6%	10.1%					
Diferencia	9,507	112,054	121,561					

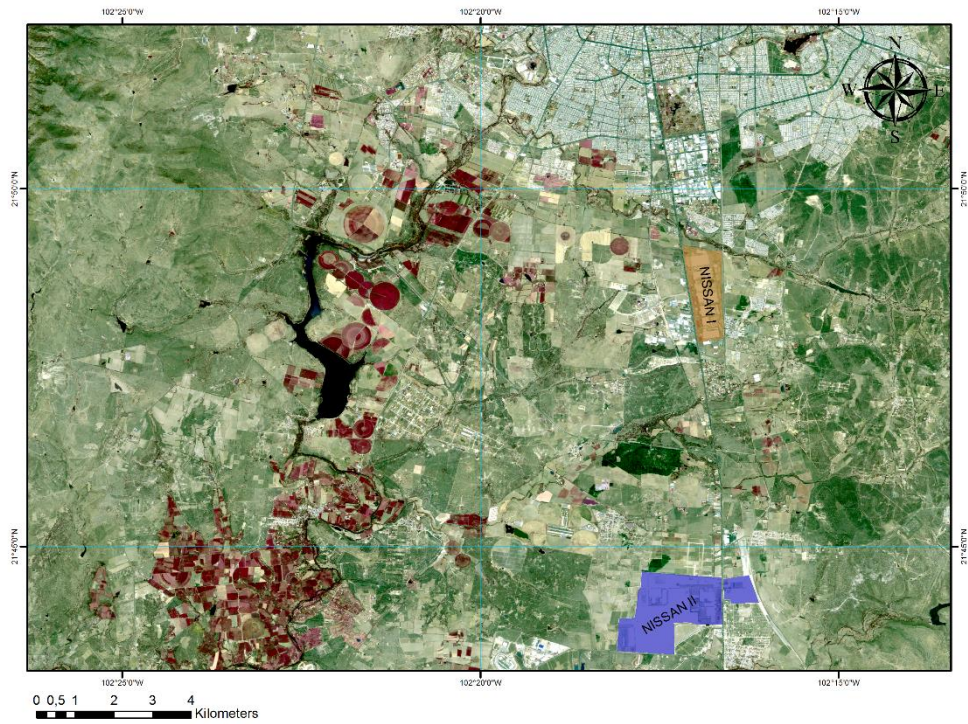
Fuente: www.amia.com.mx/prodint.html

Cuadro 4

POBLACION TOTAL Y PEA OCUPADA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 2000-2010			
	2000	2005	2010
Nacional			
total	97,482,412	103,263,388	112,330,538
hombres	47,592,253	50,249,955	54,855,231
mujeres	49,891,159	53,013,433	57,481,307
Aguascalientes			
total	944,285	1,005,416	1,184,996
hombres	456,533	515,364	576,683
mujeres	487,752	550,052	608,358
PEA ocupada en la industria automotriz			
2010 (promedio)	13,924		
2011 (promedio)	15,847		
2012 (promedio)	18,046		
2013 (promedio)	21,059		
Guanajuato			
total	4,663,032	4,893,812	5,486,372
hombres	2,233,315	2,329,136	2,639,425
mujeres	2,429,717	2,564,676	2,846,947
PEA ocupada en la industria automotriz			
2010 (promedio)	21,602		
2011 (promedio)	23,807		
2012 (promedio)	27,413		
2013 (promedio)	32,580		

Fuente: Elaboración propia con datos del anuario estadístico y geográfico de los Estados Unidos Mexicanos 2013 y del Banco de información estadística del INEGI. 2013

Imagen 1



Mapa 1



Fuente: <http://www.aguascalientes.gob.mx/estado/Ubica.aspx>