

LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL CLÚSTER DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA REGIÓN CENTRO DE MÉXICO.

Ana Luisa González Arévalo.¹

RESUMEN

En la ponencia se abordará la importancia de la inversión extranjera directa en la Región Centro de México.

La ponencia tiene como objetivo determinar la importancia de este tipo de recursos y que son absorbidos por el subsector que es la fabricación de equipo de transporte.

En la primera parte se aborda aspectos teóricos sobre el papel que desempeña este tipo de recursos foráneos, se continúa con la importancia de la industria automotriz en México en el aspecto económico, sus exportaciones, importaciones y el saldo de la balanza comercial. Posteriormente el trabajo trata sobre el alcance de la industria automotriz en particular en la Región Centro de México. También se mencionan factores como la superficie continental, la población, la densidad de la misma en estas entidades que conforman la región. Se prosigue con elementos económicos de esta zona económica como el PIB manufacturero, la producción bruta total así como la inversión extranjera directa en esta zona y en especial en el subsector de la fabricación de equipo de transporte y finalmente se mencionan las conclusiones.

La hipótesis del trabajo es la siguiente: La inversión extranjera directa ha llegado de manera significativa a las entidades de la Región Centro de México en particular en el subsector la fabricación de equipo de transporte.

¹ Grado académico: Doctora en Estudios Latinoamericanos. Institución de adscripción: Instituto de Investigaciones Económicas. Universidad Nacional Autónoma de México. Correo electrónico: analuisa102002@yahoo.com.mx

1. INTRODUCCIÓN.

En la ponencia se abordará la importancia de la inversión extranjera directa en la Región Centro de México.

La ponencia tiene como objetivo determinar la importancia de este tipo de recursos y que son absorbidos por el subsector que es la fabricación de equipo de transporte.

En la primera parte se aborda aspectos teóricos sobre el papel que desempeña este tipo de recursos foráneos, se continúa con la importancia de la industria automotriz en México en el aspecto económico, sus exportaciones, importaciones y el saldo de la balanza comercial. Posteriormente el trabajo trata sobre el alcance de la industria automotriz en particular en la Región Centro de México. También se mencionan factores como la superficie continental, la población, la densidad de la misma en estas entidades que conforman la región. Se prosigue con elementos económicos de esta zona económica como el PIB manufacturero, la producción bruta total así como la inversión extranjera directa en esta zona y en especial en el subsector de la fabricación de equipo de transporte y finalmente se mencionan las conclusiones.

La hipótesis del trabajo es la siguiente: La inversión extranjera directa ha llegado de manera significativa a las entidades de la Región Centro de México en particular en el subsector la fabricación de equipo de transporte.

2. ELEMENTOS TEÓRICOS DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

La definición de la inversión extranjera directa es la que se refiere a las apuestas que realizan aquellas empresas que desean internacionalizarse, o sea, expandir el mercado de sus productos o servicios fuera de su territorio nacional. Para ello, uno de los pasos lógicos es instalarse en otros países, aunque suelen comenzar por realizar campañas de mercado en el exterior para captar la atención de los consumidores.

La inversión extranjera puede entonces fungir como una importante palanca de financiamiento externo para la respectiva economía en la que se instalan (Dussel, 2000).

Por otro lado, la inversión extranjera, y particularmente la directa, también tiene un impacto a nivel de empresa, de organización industrial, a nivel local, regional y nacional. Ésta puede tener un efecto positivo en la eficiencia y productividad de las compañías. La inversión extranjera directa (Foro Económico Mundial, 2013) es un poderoso instrumento para el crecimiento y el desarrollo. Es muy importante hoy en día aumentar los recursos externos que se convierten en los mecanismos para realizar el comercio a nivel global, creando empleos, acrecentando el conocimiento y la productividad. En efecto, la inversión extranjera directa es un factor clave para el comercio y el crecimiento. En efecto la tasa de crecimiento promedio de las exportaciones para el periodo 1994-2014 es de 11.06. (Banco de México, 2015)

Los recursos externos en general son utilizados en la implantación de nuevas tecnologías, novedosos procesos y estándares elevados de calidad, formas de organización innovadoras, de vinculación intra e interempresa, de comercio intra e interindustrial, así como la organización de una red económica y social. Pueden tener resultados positivos que no necesariamente se perciben desde una apariencia macroeconómica.

Los potenciales efectos en torno al proceso de aprendizaje, economías de escala, así como de alcance o planeadas (*economics of scope*) han sido destacados por múltiples autores, (Caves, 1971; Fajnzylber, 1983; Graham y Krugman, 1991; UNCTAD 1998).

Es sustancial señalar que la inversión extranjera no puede sólo considerarse desde la perspectiva de las unidades económicas receptoras, por el contrario, estos flujos también reflejan los intereses estratégicos de empresas transnacionales (ETNs) y de otras

compañías en busca de acceso a mercados y de sobresaliente competitividad de sus redes de producción y distribución global, entre otras razones (UNCTAD, 1998).

Desde nuestro punto de vista, es significativo aludir que en México (Chudnovsky y López, 2007) predominaron las inversiones extranjeras impulsadas por la búsqueda de eficiencia y dirigidas al sector industrial como la rama automotriz, con una fuerte orientación exportadora, motivada por los bajos costos laborales y con escasos encadenamientos con el resto de la manufactura mexicana.

La inversión extranjera directa (Cuadros, Orts, Alguacil, 2006) tiene que ver con la apertura de las economías; según algunos estudios han encontrado que la apertura tiene un impacto positivo en los resultados económicos, otros han cuestionado seriamente la importancia de este resultado. El punto principal que tratamos de destacar es que la apertura implica algo más que la liberalización del comercio. La creciente importancia de los flujos internacionales de capital y la inversión, especialmente extranjera directa (IED) parece ser el componente más relevante de las políticas orientadas hacia el exterior. En el caso de México, se deben tener en cuenta las exportaciones y la IED para determinar los beneficios asociados a las estrategias orientadas hacia el exterior.

Otro aspecto fundamental, según lo demuestra la evidencia empírica (Guasch, Castillo, Laborda, Salem, Sotelsek, 2012), es que la inversión extranjera directa y el comercio pueden contribuir al crecimiento general de la productividad doméstica únicamente cuando la brecha tecnológica entre las empresas nacionales y extranjeras no es muy grande y cuando una capacidad de absorción suficiente está disponible en las empresas nacionales.

En este mismo sentido, del clima amistoso del país beneficiado, varios estudiosos (Hornberger, Battat, Kusek, 2012) consideran a la recepción de este tipo de recursos externos como negocios de oportunidad -a modo de reflejo en el potencial del tamaño y de

crecimiento del mercado— puesto que son los conductores de mayor alcance en la inversión extranjera directa. Una de las características para recibir amigablemente a este tipo de recursos son las instituciones fuertes, la regulación a estos capitales y un ambiente positivo para la inversión; estos factores pueden incluso elevar el desarrollo. Así, un buen clima para la inversión ofrece una excelente oportunidad para atraer este tipo de inversiones.

3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

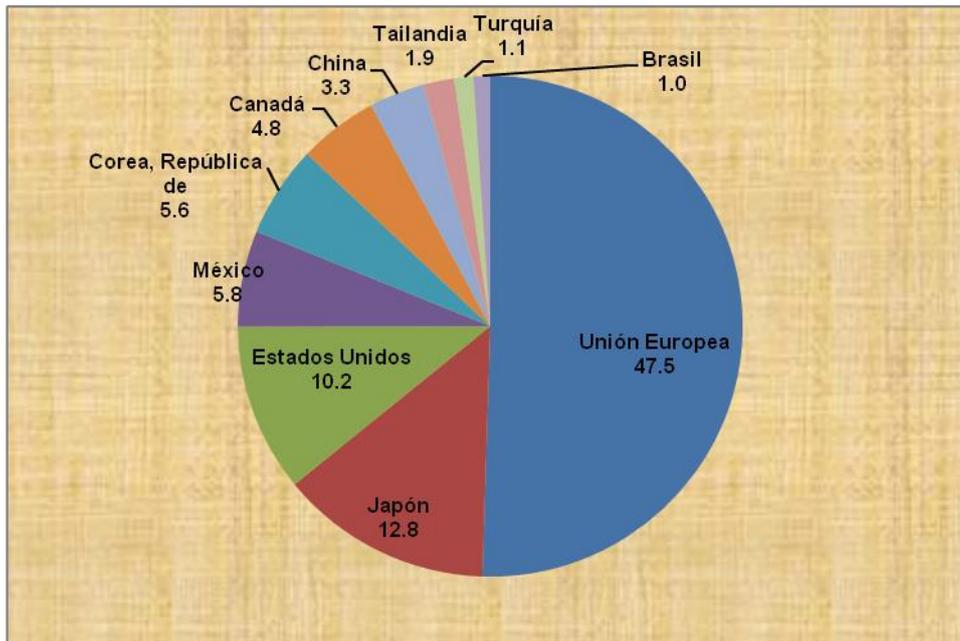
La industria automotriz es una rama muy dinámica, el mayor exportador a nivel mundial de esta rama es la Unión Europea, con una participación porcentual en 2013 de 47.5%, le sigue en orden de importancia Japón con 12.8%, Estados Unidos, 10.2% y México con 5.8%. Ver Cuadro 1 y Gráfica 1.

Cuadro 1. Exportaciones de los principales países exportadores de productos de la industria automotriz.

Países	Miles de millones de dólares	Participación porcentual	
Unión Europea (27)	615	Unión Europea (27)	47.5
Japón	166	Japón	12.8
Estados Unidos	132	Estados Unidos	10.2
México	75	México	5.8
Corea, República de	72	Corea, República de	5.6
Canadá	62	Canadá	4.8
China	43	China	3.3
Tailandia	24	Tailandia	1.9
Turquía	15	Turquía	1.1
Brasil	13	Brasil	1
India	10	India	0.8
Argentina	10	Argentina	0.7
Sudáfrica	8	Sudáfrica	0.6
Emiratos Árabes Unidos	7	Emiratos Árabes Unidos	0.6
Taipei Chino	6	Taipei Chino	0.5

Fuente: OMC. Estadísticas del comercio internacional, 2013. Cuadro II. 59.
Disponible en: http://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/its2013_s/its13_toc_s.htm

Gráfica 1. Participación porcentual de los principales países exportadores de productos de la industria automotriz, 2012.



Fuente: Cuadro 1.

En la industria automotriz en México, las empresas más importantes son: General Motors de México, Volkswagen de México, Ford Motor Company, Nissan Mexicana y Chrysler México Holding, las cuales concentran el 68.49% de las ventas netas, el 48.39% de las utilidades netas, el 60.38% de los activos totales y el 31.08% de empleados, dentro de las 100 grandes empresas automotrices y de autopartes, para el año 2012. Ver Cuadro 2.

Cuadro 2. Las grandes empresas automotrices y de autopartes, su ranking dentro de las 100 grandes, ventas netas, utilidad neta, activos totales y empleados. Millones de dólares.

RK 100	Empresa	País	Sector	Ventas netas	Utilidad neta	Activos totales	Empleados
2	General Motors de México	EU	Armadora	13,814.10	152,256.00	6,188.00	15,000
3	Volkswagen de México	ALE	Armadora	12,279.90	247,779.20	27,927.80	18,739
5	Ford Motor Company	EU	Armadora	10,098.10	134,252.00	5,665.00	7,599
6	Nissan Mexicana	JAP	Armadora	10,051.40	113,649.30	4,124.10	12,800
7	Chrysler México Holding	EU	Armadora	9,422.10	65,784.00	1,668.00	7,316
10	Johnson Controls México	EU	Automotriz y autopartes	5,508.50	41,955.00	1,226.00	27,894
19	Magna International México	CAN	Automotriz y autopartes	3,520.00	30,837.00	1,433.00	19,138
32	Lear Corporation México	EU	Automotriz y autopartes	1,991.80	14,567.00	1,282.80	37,600
34	Kenworth Mexicana	EU	Armadora	1,903.30	17,050.50	1,111.60	2,720
37	Continental Tire de México	ALE	Automotriz y autopartes	1,670.70	43,192.20	2,485.10	17,000
40	Daimler México	ALE/EU	Armadora	1,553.50	150,803.50	8,041.70	5,944
48	Autoliv México	SUE	Automotriz y autopartes	1,359.70	8,266.70	4,831.00	10,220
52	Toyota Motor Sales de México	JAP	Armadora	1,294.10	224,467.40	3,425.00	1,000
56	Honda de México	JAP	Armadora	1,220.10	96,003.10	2,554.40	2,250.00
60	Posco México	Corea	Automotriz y autopartes	1,151.80	62,320.60	3,555.50	nd
63	Valeo México	FRA	Automotriz y autopartes	1,067.80	15,514.80	501.4	nd
78	American Axle Manufacturing México	EU	Automotriz y autopartes	755.1	2,930.90	367.7	4,000
81	Navistar International	EU	Armadora	728	12,948.00	-3,010.00	3,800
82	ArvinMeritor de México	EU	Automotriz y autopartes	726	2,342.30	69.5	nd
89	Bridgestone de México	JAP	Automotriz y autopartes	632.5	35,044.20	1,978.40	1,589
98	Martinrea Industrias de México	CAN	Automotriz y autopartes	521.3	2,924.10	39.1	3,100

Fuente: 100 Multinacionales. *Revista Expansión*, Año XLIV, Número 1118, Junio 21 – 4 de julio, 2013, p.p. 306-309

La industria automotriz puede considerarse como la rama manufacturera mexicana más importante, en efecto, México se ha convertido en el líder de ventas de vehículos en Estados Unidos en el 2014, al desbancar a Canadá como principal proveedor, con la exportación de 1 millón 875,575 autos contra 1 millón 843,295 que vendieron los canadienses en el mercado más grande de América del Norte. (González, 2015).

La balanza comercial de la automotriz fue superavitaria al cierre del 2014, al registrar un saldo positivo de 60,259 millones de dólares, con crecimiento de 16.11% respecto del 2013.

El valor de las exportaciones de la industria automotriz fue tres veces las exportaciones petroleras, resultado del desarrollo automotriz de 11.2%. (Banco de México, 2015).

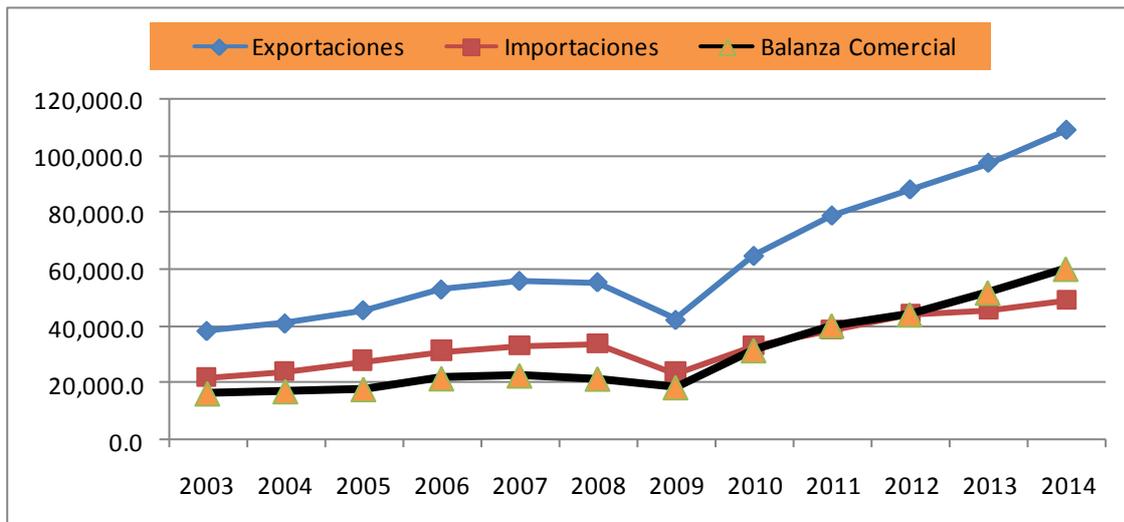
Un aspecto importante por mencionar es la balanza comercial superavitaria de la industria automotriz, en ella se puede detectar con toda claridad el impacto de la crisis de 2009 al presentar tasas negativas en las exportaciones e importaciones de -23.90% y -30.26%, respectivamente. Ver cuadro 3 y gráfica 2. La gran importancia de la industria automotriz para México se manifiesta, en 2014 contribuyó con el 32.43% de las exportaciones totales manufactureras, que son tres veces superiores a la venta de petróleo crudo, y con respecto al saldo de su balanza comercial positiva, es más elevada en un 4.6 veces superior a los ingresos generados por remesas y es 6.7 veces superior a la generación de divisas por concepto de turismo, y para este mismo año generó el 2.98% del PIB.

Cuadro 3. Exportaciones, Importaciones. Millones de dólares. Tasas de Crecimiento de la Industria Automotriz, 2003-2014.

	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Tasa de crecimiento exportaciones	Tasa de crecimiento importaciones
2003	38,479.3	21,985.9	16493.4		
2004	41,122.6	23,866.1	17256.5	6.86	8.55
2005	45787.0	27,778.8	18008.2	11.34	16.39
2006	53,094.0	31,303.2	21790.8	15.95	12.68
2007	56,117.8	33,332.9	22784.9	5.69	6.48
2008	55,681.0	33,993.1	21687.9	-0.77	1.98
2009	42,373.1	23,703.5	18669.6	-23.90	-30.26
2010	64,947.9	33,283.6	31664.3	53.27	40.41
2011	79,176.5	38,890.7	40285.8	21.90	16.84
2012	88,377.2	44,143.9	44233.3	11.62	13.50
2013	97,780.9	45,883.70	51897.2	10.64	3.94
2014	109,395.0	49,136.0	60259.0	11.87	16.11

Fuente: Banco de México, *Informe Anual 2005, 2013 y 2014*. Las tasas de crecimiento son elaboración propia.

Gráfica 2. Exportaciones, Importaciones y Balanza Comercial de la Industria Automotriz, 2003-2014. Millones de dólares.



Fuente: Cuadro 3.

Las exportaciones de las empresas automotrices que se encuentran instaladas en México son muy sensibles a los cambios de demanda de estos productos que realiza Estados Unidos, así en 2014 porque un stock muy significativo del total de las exportaciones autos ligeros se dirige a este país. Así, al reducirse la demanda de mercancías mexicanas por parte de esta potencia económica, como sucedió en la pasada crisis, se presentó una caída muy grave en las tasas de crecimiento en el año de 2009 de las manufacturas mexicanas, con un -9.9%, en especial, la de equipo de transporte en la que se encuentra la automotriz, con un -27.9% para ese mismo año (Banco de México, 2012). Para el año 2014, el principal país receptor de este tipo de autos fue Estados Unidos, con 71%, Canadá con 10% y Brasil su participación fue de 3.9%. (Ver Cuadro 4).

Cuadro 4. Ranking de los principales destinos de la exportación de autos ligeros de México.

Ranking 2014	País	Ene-Dic 2014	Participación 2014
1	Estados Unidos	1,875,575	71.0%
2	Canadá	267,371	10.1%
3	Brasil	102,828	3.9%
4	Alemania	86,037	3.3%
5	China	74,176	2.8%
6	Colombia	60,864	2.3%
7	Argentina	25,720	1.0%
8	Arabia	23,308	0.9%
9	Chile	12,410	0.5%
10	Perú	11,776	0.4%
	Otros	102,822	3.9%
	Exportación total	2,642,887	100.0%

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Boletín de prensa. Diciembre y acumulado 2014.
Disponible en: <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>

Otro aspecto importante [Durán Lima, Zalcicever, 2013] es la existencia de las cadenas de exportación mexicanas a los Estados Unidos, principalmente se encuentran enlazadas con la industria automotriz, en esencia la de partes y accesorios de vehículos de motor,² que constituyó en 2011-2012 el 19% de las exportaciones totales de bienes intermedios a esta dirección.

Se estima que existe un comercio intraindustrial entre dos países cuando éstos se exportan mutuamente productos del mismo sector. Un valor del índice de Grubel-Lloyd mayor a 0.33 indica una acrecentada incidencia de comercio intraindustrial; un valor comprendido entre 0.10 y 0.33 expresa la presencia de comercio intraindustrial potencial, mientras que valores por debajo de 0.10 son ejemplos de la existencia de comercio interindustrial (determinado por la exportación mutua de productos de diferentes sectores). En efecto, México mantiene este índice para 2010-2011 de 0.17 con América Latina y El Caribe, 0.63 con Estados Unidos, 0.15 con la Unión Europea y 0.08 con los países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).

² Los principales productos de la industria automotriz exportados por México a cadenas de valor en América del Norte, especialmente a los Estados Unidos, son carrocerías para tractores, buses y camiones, parachoques y sus partes, partes de la transmisión, componentes eléctricos, cinturones de seguridad, guarniciones de frenos, partes del sistema de frenos, ejes motrices, ruedas y sus partes, motores y sus partes.

4. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA REGIÓN CENTRO DE MÉXICO.

4.1 Elementos geográficos de la Región Centro de México.

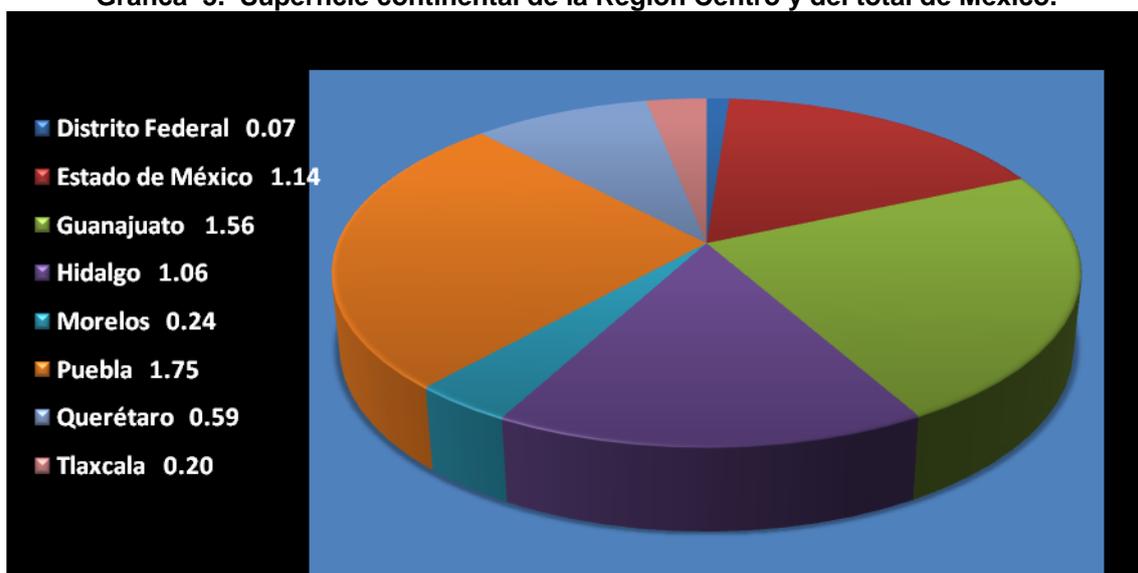
La Región Centro de México tiene una superficie equivalente al 6.64%, es decir, su extensión territorial es de 130,154.51 km², la entidad con mayor superficie es Guanajuato con 1.75% del total del territorio de México. Ver cuadro 5 y gráfica 3.

Cuadro 5. Superficie continental, Región Centro. Kilómetros cuadrados, 2005.

Estado	Kilómetros cuadrados, 2005.	% con respecto al total de México	
Distrito Federal	0.07	1,485.49	0.07
Estado de México	1.14	22,356.80	1.14
Guanajuato	1.56	30,608.44	1.56
Hidalgo	1.06	20,846.45	1.06
Morelos	0.24	4,892.73	0.24
Puebla	1.75	34,289.66	1.75
Querétaro	0.59	11,683.80	0.59
Tlaxcala	0.20	3,991.14	0.20
Total de México	100.00	1,959,247.98	100.00

Fuente: Elaboración propia en base a los datos proporcionados por INEGI. México en cifras. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/default.aspx?e=9> Consultado el 23 de junio de 2015.

Gráfica 3. Superficie continental de la Región Centro y del total de México.



Fuente: Cuadro 5.

En relación a la población total en esta Región del Centro es de casi 43 millones de personas, es decir, alcanza un 38.04% del total de la población en México, de ahí la importancia de su estudio.

Encontramos que el estado de México es la mayor entidad con población, siguiéndole en orden de importancia el Distrito Federal. Ambas entidades agrupan un 21.37%, es decir, alcanzan la cifra de 24, 026,942 habitantes. Y también es importante mencionar la densidad de población para el Distrito Federal, de casi 6,000 habitantes por kilómetro cuadrado para el año 2010, en el caso del estado de México es de casi 683 personas en una superficie de un kilómetro cuadrado. Ver cuadro 6, 7 y gráfica 4.

Cuadro 6. Población total de los estados de la Región Centro y del total de México, 2010.

Estado	Población total
Distrito Federal	8,851,080
Estado de México	15,175,862
Guanajuato	5,486,372
Hidalgo	2,665,018
Morelos	1,777,227
Puebla	5,779,829
Querétaro	1,827,937
Tlaxcala	1,169,936
Total de la Región Centro	42,733,261

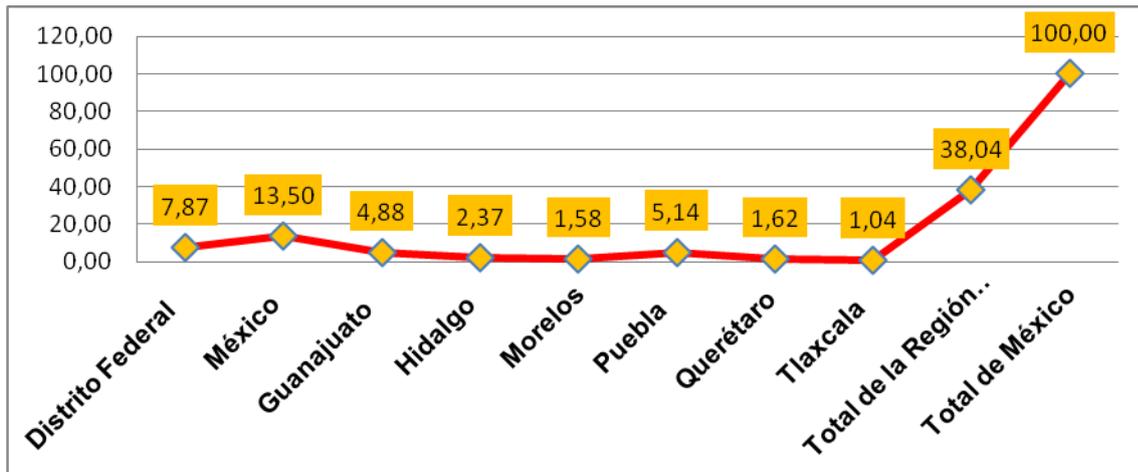
Fuente: INEGI. Sistema estatal y municipal de base de datos.
Disponible en: <http://sc.inegi.org.mx/cobdem/resultados.jsp?w=24&Backidhecho=199&Backconstem>
Consultado el 23 de junio de 2015.

Cuadro 7. Densidad de población en la Región Centro. Habitantes por km2, 2010.

	2010
Estado	Habitantes / km2
Distrito Federal	5,954.47
Guanajuato	180.83
Hidalgo	129.03
México	682.78
Morelos	365.73
Puebla	168.48
Querétaro	157.73
Tlaxcala	294.40

Fuente: Secretaría de Gobernación. Diario Oficial de la Federación: 30/04/2014.
Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5343106&fecha=30/04/2014
Consultado el 8 de agosto de 2015.

Gráfica 4. Población total de México y de la Región Centro, 2010. En porcentajes.



Fuente: Cuadro 6.

4.2 La industria automotriz en los estados de la Región Centro.

Considero importante mencionar la trascendencia de la Región Centro la industria automotriz; en este sentido, (INEGI, 2015) del total de la inversión que ha llegado a Guanajuato desde el año 2000 - 2013 suma la cantidad de 3,800.2 millones de dólares.

Así, Guanajuato, gracias al sector automotriz, se ha ubicado en un proceso de transformación al dejar de ser un estado con una economía basada en el sector primario como la agricultura, ganadería y minería, para consolidarse paulatinamente en el ramo.

La Secretaría de Economía afirma que la entidad pasó de tener sólo una armadora, General Motors, instalada en 1995 en Silao, a cuatro plantas automotrices, con la llegada de Mazda, Honda y Volkswagen.

De acuerdo con un informe del INEGI, la industria automotriz y de autopartes de Guanajuato tiene un crecimiento a tasas elevadas del 53%, que hoy se ve reflejado con la llegada de empresas de clase mundial como Pirelli, Hino Motors, Condumex, Pintura Estampado y Montaje, GKN Driveline, Seglo Group, Hutchinson, GST auto leather, Lear Corporation, Hirotec, Continental,

Schaffler, Flex & Gate, Cie Celaya, Monroe México y Faurecia entre otras. (Vázquez, 2013)

Ante este escenario, Guanajuato ha logrado tener un repunte en las exportaciones del 83.24% del año 2007 al 2013 en la rama de fabricación de equipo de transporte, al pasar de 4 566 359 miles de dólares a 8 367 760 miles de dólares para este periodo. (INEGI, 2015).

Por su parte, Héctor López Santillana, el titular de la Secretaría de Desarrollo Económico Sustentable, reconoció que Guanajuato está en la transición de ser un estado sustentado en una economía del sector primario, a una entidad en la que su principal motor económico es la industria automotriz.

Fausto Cuevas, director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) afirma que “durante los últimos 20 años, la industria ha acrecentado su saldo en 506%, reafirmandose como el sector más importante y dinámico del país”. (González, 2015). Justamente, mientras en 2000 la balanza comercial positiva era de 15,455 millones de dólares, para el 2014 ascendió a 60,259 millones de dólares. (Banco de México, 2015).

Sin embargo, no podemos dejar de lado la importación de autos, en este sentido debido al auge automotriz de empresas japonesas y coreanas como Toyota, Mazda y Hyundai, en 2014 entró a México un auto asiático cada dos minutos. Hace cinco años, tres de cada 10 autos que se vendían en México provenían de Asia, ahora son cinco de cada 10.

El año pasado entró a México un auto asiático cada dos minutos, un flujo de vehículos inédito que fue impulsado por el auge que tienen los modelos de las automotrices japonesas y coreanas, como Hyundai, Toyota y Mazda, en el país.

En los últimos cinco años, los autos de origen asiático pasaron a representar 28 por ciento del total de las importaciones de vehículos en México a 48 por ciento, mientras que los de procedencia norteamericana retrocedieron de 37 por ciento a 23 por ciento.

Un ejemplo del éxito de las marcas asiáticas en México es la surcoreana Hyundai, que se fijó la meta de vender 8 mil autos en México durante 2014, tras aterrizar en el país en mayo del año pasado, pero terminó comercializando 12 mil 64 vehículos, 34 por ciento arriba de su expectativa.

Lo mexicanos estaban buscando innovación, calidad y buenos precios nosotros se los ofrecimos”, dijo Pedro Albarrán, director general de la armadora en México, Hyundai Motor México.

La importación de autos de Asia creció el último lustro a un ritmo promedio anual de 21.3 por ciento, mientras los que provenientes de Estados Unidos, el principal socio comercial de México, aumentaron una tasa de apenas 3.2 por ciento.

Apuntó Rubén Contreras, presidente de Grupo Excelencia, firma distribuidora de autos en el mercado nacional de marcas como GM, Nissan y Mercedes Benz, apuntó que las automotrices asiáticas entendieron que el servicio posventa y la calidad generan lealtad a una marca, algo que los estadounidenses y europeos olvidaron.

Hace cinco años, tres de cada 10 autos que se vendían en México eran de origen asiático y ahora son cinco de cada 10.

La importancia de la calidad en el servicio automotriz, se puede detectar en la inclusión de paquetes de mantenimiento se ha transformado en una herramienta para aumentar la satisfacción y lealtad del cliente a la marca,” dijo Gerardo Gómez, director y country manager de J.D. Power de México.

De 2010 a 2014 la importación de autos en México aumentó 58 por ciento, al pasar de 378 mil 182 unidades a 600 mil 614, impulsada principalmente por el ingreso de vehículos de origen asiático.

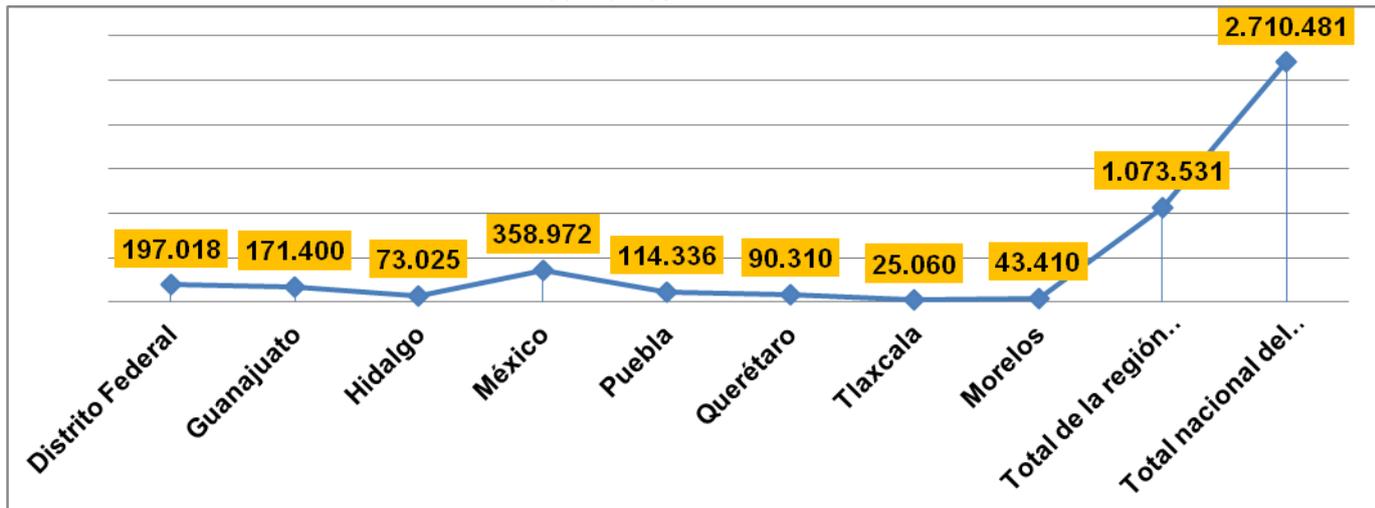
Los autos importados representan 52 por ciento del total de vehículos que se comercializan en el país, pero los vehículos que más se venden de origen extranjero son las marcas japonesas y coreanas, porque firmas como Hyundai y Toyota no tienen aún producción en el país y están entre las 10 marcas más vendidas.

Las principales entradas de los autos asiáticos son los puertos de Lázaro Cárdenas, Michoacán; y de Manzanillo, Colima, lugares por donde llegan 50 por ciento de los autos extranjeros.

En contraste, los vehículos fabricados en Estados Unidos llegan al país a través del ferrocarril. El año pasado, alcanzaron un volumen de 156 mil 775 unidades, aún lejos de su mejor nivel registrado en 2012, cuando sumaron 202 mil 165 unidades. (Sánchez, 2015).

Ahora bien, con el auge de la industria automotriz y también la importancia que tiene esta Región Centro en las actividades manufactureras, se detecta que es productora de un 39.60% del PIB manufacturero en todo el país. Ver gráfica 5.

Gráfica 5. PIB manufacturero y el PIB total nacional, 2013. Millones de pesos a precios corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos proporcionados por INEGI.
Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/default.aspx>

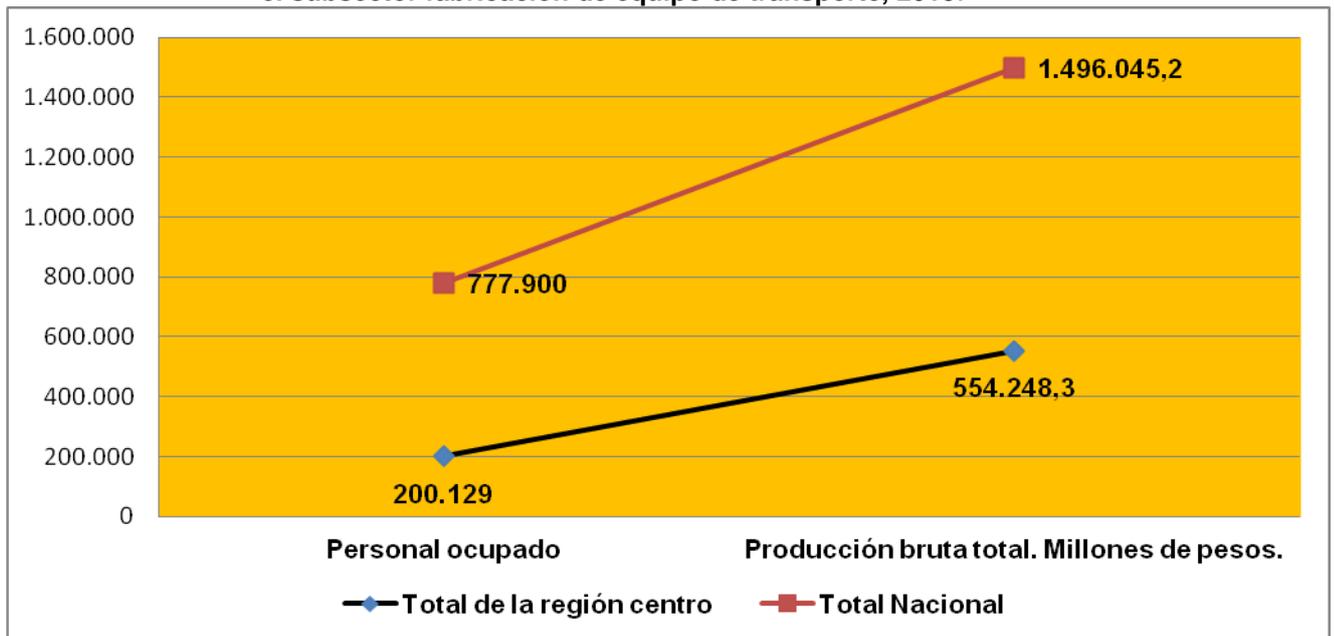
Su importancia radica en que esta zona geográfica también concentra al 39.36% de establecimientos del subsector fabricación de equipo de transporte, al 25.72% del personal ocupado y al 37.04% de la producción bruta total. Ver cuadro 8 y gráfica 6.

Cuadro 8. Número de establecimientos, personal ocupado y producción bruta total en el subsector fabricación de equipo de transporte, en los estados de la región centro y el total nacional, 2013.

	Establecimientos	Personal ocupado	Producción bruta total. Millones de pesos.
Distrito Federal	178	13,700	9,195.6
México	238	46,005	158,798.0
Guanajuato	124	40,738	127,293.4
Hidalgo	30	6,818	9,984.8
Puebla	196	40,172	135,094.5
Querétaro	118	39,129	55,662.2
Tlaxcala	18	6,437	7,330.2
Morelos	16	7,130	50,889.6
Total de la región centro	918	200,129	554,248.3
Total Nacional	2332	777,900	1,496,045.2

Fuente: INEGI. Censos económicos, 2014. Tabulados Generales. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/ce/ce2014/doc/tabulados.html>

Gráfica 6. Personal ocupado y producción bruta total en la región centro y el total nacional en el subsector fabricación de equipo de transporte, 2013.



Fuente: Cuadro 8.

Un factor muy importante para la expansión del subsector que produce equipo de transporte en esta región que hemos venido estudiando es la inversión extranjera que ha recibido esta zona geográfica del país. En efecto, este subsector recibió en el periodo comprendido de 1999-2014 más de 19 000 millones de dólares, lo que representa un 19.1% del total de este tipo de recursos que ha recibido esta región. Ver cuadro 9.

**Cuadro 9. Región Centro. Inversión Extranjera Directa. Por entidad. Acumulada, 1999-2014.
Millones de dólares.**

	Distrito Federal	México	Guanajuato	Hidalgo	Morelos	Puebla	Querétaro	Tlaxcala	Total
Alimentaria	8,350.7	3,295.6	389.3	-124.0	0.1	708.2	42.7	0.0	12,662.6
Bebidas y tabaco	25,987.2	528.8	4.8	0.0	-0.4	-34.3	0.0	0.0	26,486.1
Insumos textiles y acabados textiles	459.0	86.1	19.8	0.0	99.4	90.9	48.1	9.7	813.0
Productos textiles, excepto prendas de vestir	273.4	138.4	21.7	4.1	122.1	26.8	32.5	103.9	722.9
Prendas de vestir	449.0	143.3	84.0	0.2	122.6	103.4	6.3	22.0	930.8
Cuero y piel	12.7	39.5	33.6	0.0	0.0	1.9	7.7	0.0	95.4
Madera	-26.1	-9.5	4.2	0.0	0.4	0.0	-3.3	0.0	-34.3
Papel	488.6	732.6	130.2	3.7	4.4	0.1	22.5	0.0	1,382.1
Impresión e industrias conexas	364.5	15.0	0.0	0.0	0.0	0.0	63.4	0.0	442.9
Derivados del petróleo y del carbón	349.1	32.0	9.3	0.0	0.0	4.9	-2.4	0.0	392.9
Química	12,518.8	4,454.5	223.2	0.0	896.5	174.6	300.8	6.6	18,575.0
Plástico y hule	2,259.5	593.9	292.3	0.0	3.0	914.2	587.6	0.0	4,650.5
Minerales no metálicos	1,993.5	414.7	13.1	-196.7	0.2	4.3	62.7	156.0	2,447.8
Metálicas básicas	252.3	556.7	148.3	15.1	0.0	95.8	41.7	42.2	1,152.1
Productos metálicos	414.9	200.5	121.3	5.3	1.7	99.8	64.1	0.0	907.6
Maquinaria y equip	1,097.5	366.7	46.9	25.4	-0.8	17.6	175.3	139.9	1,868.5
Computación, comunicación, medición	1,200.7	1,545.3	0.0	0.0	14.1	741.4	-0.9	0.0	3,500.6
Aparatos eléctricos y generación de energía	2,164.8	458.5	95.1	11.9	23.1	4.9	-15.6	108.4	2,851.1
Equipo de transporte	7,339.2	2,807.4	2,126.3	105.5	101.8	4,054.6	2,564.9	81.7	19,181.4
Muebles	16.3	8.2	-0.2	0.0	0.0	16.8	13.7	0.4	55.2
Otras manufacturas	648.0	247.3	68.5	0.0	145.2	46.0	61.5	18.4	1,234.9

Fuente: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera. Disponible en:
[file:///C:/Documents%20and%20Settings/usuario/Mis%20documentos/Inversi%C3%B3n%20Extranjera%20Directa%20enero diciembre 2014.%20Informe%20Completo..pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/usuario/Mis%20documentos/Inversi%C3%B3n%20Extranjera%20Directa%20enero%20diciembre%202014.%20Informe%20Completo..pdf)

5. CONCLUSIONES.

Como conclusión se puede afirmar que es realmente muy importante el papel que desempeña la inversión extranjera directa en esta subsector de la manufactura mexicana, se ha visto la importancia de la industria automotriz en México en el aspecto económico, sus exportaciones, importaciones y el saldo de la balanza comercial. Posteriormente el trabajo trata sobre el alcance de la industria automotriz en particular en la Región Centro de México donde se encuentran muy importantes firmas automotrices. También se mencionan factores como la superficie continental, la población, la densidad de la misma en estas entidades que conforman la región. Se prosigue con la trascendencia de elementos económicos de esta zona económica como el PIB manufacturero, la producción bruta total así como la inversión extranjera directa en esta zona geográfica y en especial en el subsector de la fabricación de equipo de transporte.

BIBLIOGRAFÍA.

Dussel, Peters Enrique [2000], La inversión extranjera en México. *Serie Desarrollo Productivo CEPAL*, 80, Santiago de Chile.

Banco de México [2015], *Balanza de Pagos, Balanza comercial de mercancías de México (sin apertura de maquiladoras) Período: Ene 1993 - Diciembre 2014, Mensual. Tasa de crecimiento anual*. Dirección electrónica:

<http://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE125§or=1&locale=es>

Consultado el 24 de febrero de 2015.

Caves, Richard E. [1971], *International Corporations: The Industrial Economics of Foreign Investment*, Económica, England, Ed. Económica, 27 pp.

Cuadros, A., V. Orts y M. Alguacil [2006], "Openness and growth: reexamining foreign direct investment, trade and output linkages in Latin America", *Journal of Development Studies*, 40(4), abril.

Chudnovsky y López [2007], "Inversión extranjera directa y desarrollo: la experiencia del Mercosur", *Revista de la CEPAL*, 92, agosto.

Durán, Lima José y Zaclicever Dayna [2013], América Latina y El Caribe en las cadenas internacionales de valor. CEPAL, *Serie Comercio Internacional*, 124, 19-21pp.

Fajnzylber, Fernando [1983], *La industrialización trunca de América Latina*, México Editorial Nueva Imagen.

González, Lilia [2015], "Industria automotriz embraga otro récord", en *El Economista*, 10 de marzo, disponible en: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/03/10/industria-automotriz-embraga-otro-record>

Graham, Edward M. y Krugman, Paul R. [1991], *Foreign Direct Investment in the United States*, Washington, D.C. Institute for International Economics.

Guasch, Castillo, Laborda, Salem, Sotelsek, [2012], Innovative and absorptive capacity of international knowledge: an empirical analysis of productivity sources in Latin American countries, *Policy Research Working Paper*, 5931, Banco Mundial.

Hornberger, Kusi; Battat, Joseph; Kusek, Peter, [2012] *Attractive FDI: how much does investment climate matter*, Banco Mundial, <http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/04/03/000356161_20120403023334/Rendered/PDF/678030VP00PUBL0B03270Attracting0FDI.pdf>

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) [1998], *World Investment Report 1998: Trends and Determinants*. Naciones Unidas.

Sánchez, Axel [2015], “Automotrices asiáticas ingresan un auto cada dos minutos”, en *El Financiero*, 27 de abril, disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/automotrices-asiaticas-ingresan-a-mexico-un-auto-cada-dos-minutos.html>

Vázquez, Luciano [2013] “La industria automotriz acapara inversión en Guanajuato”, *El Financiero*, 30 de julio. Dirección electrónica: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/la-industria-automotriz-acapara-inversion-en-guanajuato.html>