

# DETERMINANTES DE LA LOCALIZACIÓN REGIONAL DE LA INVERSIÓN EXTERNA DIRECTA MANUFACTURERA. EL CASO DE LA IED JAPONESA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, 2006-2014

*Salvador Carrillo Regalado<sup>1</sup>*

## RESUMEN

El presente documento centra la atención en la Inversión Extranjera Directa (IED) del sector manufacturero de México con el objetivo general de analizar su localización regional. Como objetivo específico se analizan los factores de atracción de la IED japonesa en México en algunas entidades de la región Centro Occidente, indagando si la IED manufacturera japonesa también se acoge a la tendencia locacional dominante de la IED manufacturera. En general, una apreciación del estudio indica que las localizaciones manufactureras de la IED, obedecen a una doble causalidad: por un lado, persiguen tener accesibilidad al mercado norteamericano, por lo que la región fronteriza con Estados Unidos tiene un papel relevante en la recepción de estas inversiones; y por otro, también se interesan por el mercado interno, por lo que se sujetan a una lógica de centralidad en torno a la Ciudad de México. En síntesis, las empresas armadoras en México han pasado por tres fases o patrones de localización, dependiendo de sus prioridades en términos de accesibilidad a los mercados de consumo local, a la mano de obra, a la cercanía al mercado estadounidense o a los ámbitos territoriales que les garanticen mayores economías externas, entre otros factores.

**PALABRAS CLAVE:** Localización industrial; Inversión Externa Directa; Industria automotriz.

---

<sup>1</sup> Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas, [scarrillo.reg@gmail.com](mailto:scarrillo.reg@gmail.com)

## **DESARROLLO**

La relevancia cuantitativa de la IED en México, se visualiza en los siguientes datos: en total México recibió IED por 239,572 millones de dólares en el periodo de 2006 al 2014 que representa aproximadamente el 4.6% del PIB de México en 2014, repercutiendo significativamente en el valor de producción y las exportaciones manufactureras del país<sup>2</sup>. A saber, el sector manufacturero en promedio recibió 48% del total de la IED, en los ocho años de dicho periodo y particularmente 66% y 56% en los años 2013 y 2014, respectivamente. En particular, dos entidades del Centro Occidente (Guanajuato y Aguascalientes) han jugado un rol importante en la implantación de armadoras automotrices, fortaleciendo un clúster con una red de proveeduría de autopartes en el corredor industrial del Bajío y con otras entidades como Querétaro y el Estado de México.

### **1. La reestructuración industrial en el nuevo modelo de economía abierta y su localización regional**

En lo medular, la reestructuración industrial significó y ha significado, desde mediados de los años ochenta hasta la actualidad, la intensificación de la producción globalizada de las empresas transnacionales manufactureras localizadas en México (particularmente del ramo automotriz y de los eléctricos y electrónicos) que, han optado por atender mayoritariamente a los mercados externos. Particularmente, los nuevos requerimientos de calidad, costos y flexibilidad productivas de las empresas multinacionales, impidieron a una mayoría de los fabricantes domésticos seguir abasteciendo de partes, componentes e insumos a estas empresas. De esta manera se redujeron sus vinculaciones de proveeduría que se habían creado a lo largo de los años sesenta y setenta del siglo XX (Guillén, 2013; Hoshino, 2014).

---

<sup>2</sup> Para este cálculo se utiliza los valores del PIB, base 2008, series originales y valores en pesos a precios corrientes (INEGI, BIE), además un promedio de tipo de cambio de 12.3076 pesos por dólar americano.

En el ámbito territorial, bajo el nuevo modelo de desarrollo la economía mexicana aceleró la presencia de empresas maquiladoras y ensambladoras, particularmente provenientes de Estados Unidos en el último quinquenio del siglo XX. A pesar de que el número de estos establecimientos ha disminuido en el siglo XXI<sup>3</sup> debido a su desplazamiento al Sureste del Asia, constituyen aun una base económica importante de la economía mexicana y su localización ha favorecido históricamente a la región Frontera Norte de México (Baja California, Nuevo León, Chihuahua, Coahuila y Tamaulipas). Asimismo, las empresas maquiladoras y ensambladoras, también se volcaron hacia las grandes ciudades del interior como Monterrey y Guadalajara y a otras ciudades de los estados de Guanajuato, Querétaro y Sonora (INEGI, BIE). El resultado actual del modelo mexicano de liberalismo y apertura económica implementado desde los últimos tres decenios ha sido la continuación de un desarrollo regional desigual tanto en términos económicos como sociales (según los Índices de Marginalidad de CONAPO 2010) y favorecer regiones con una localización geográfica relativa de mayor acceso a los Estados Unidos y a los mercados de las grandes zonas metropolitanas de México. En tanto que la economía mexicana y en particular el sector de la manufactura, continúa modernizándose tecnológicamente mediante una base proporcionada por las empresas transnacionales, responsables también de realizar la mayoría de las exportaciones no petroleras, pero de limitado impacto en el crecimiento económico menor al 3% en los últimos tres decenios (INEGI, BIE).

La gráfica 1, expone la participación de los estados en el total de la inversión externa directa (IED) y de la IED manufacturera acumuladas entre 2006 y 2014<sup>4</sup>. En general, las entidades

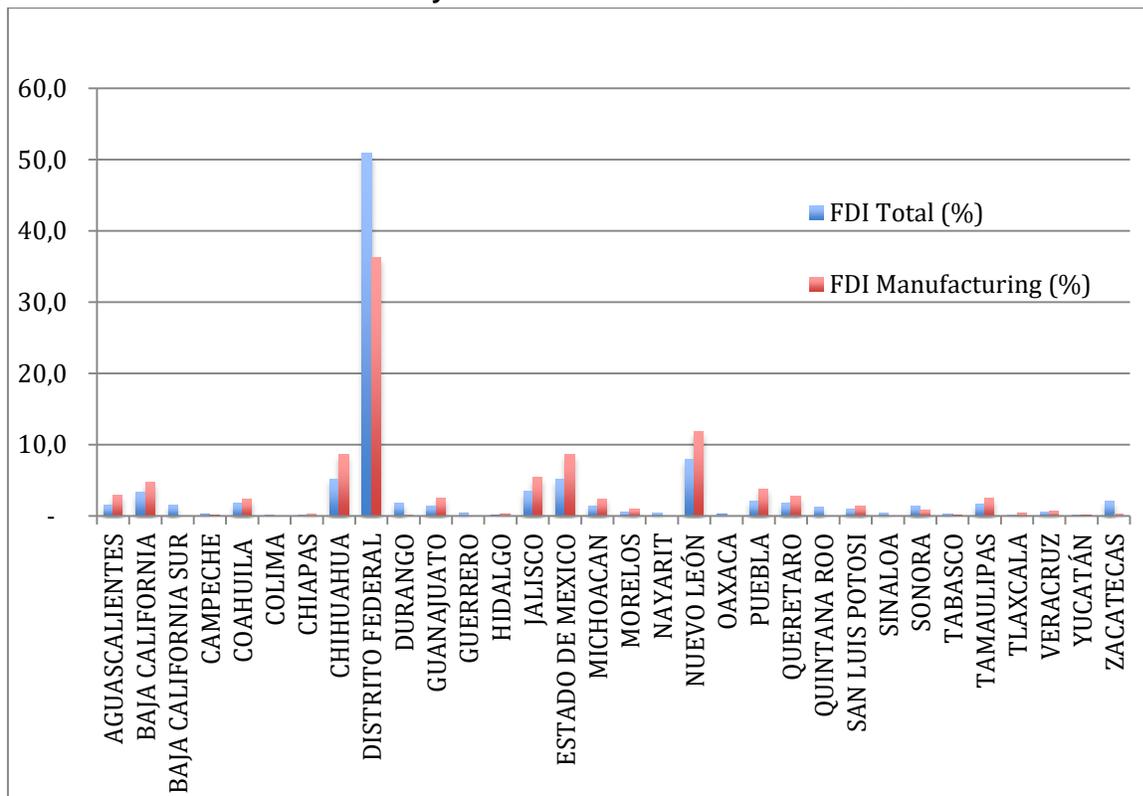
---

<sup>3</sup> En los últimos nueve años, de 2007 a 2015, el número de establecimientos disminuye en promedio de 5,111 a 5,025 establecimientos. (INEGI. Estadística Integral del Programa de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación).

<sup>4</sup> La IED manufacturera, alcanza aproximadamente un valor acumulado de 114,666.4 millones de dólares entre los años 2006 y 2014, lo cual representa 46 por ciento de la totalidad de IED recibida por México en este periodo. Por su parte, los servicios concentran 43 por ciento, destacando los servicios financieros y de seguros, el comercio, las telecomunicaciones, los servicios inmobiliarios y la hotelería.

favorecidas por la IED, destacan por contener mayor grado de urbanización y desarrollo, que cuentan con una adecuada infraestructura urbana y accesibilidad a las economías de aglomeración de las grandes ciudades; también las localizaciones de la IED, abundan en un área de influencia de alrededor de 350 kilómetros de la capital del país o en las entidades fronterizas del norte, por su favorable acceso al mercado norteamericano. Marginándose, por otra parte, aproximadamente doce estados que, en conjunto, sólo recibieron 2.8 por ciento del total de la IED de México en el periodo 2006-2014.

**Gráfica 1**  
**México: IED total y manufacturera acumulada entre 2006 and 2014**



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera.

## **2. Antecedentes teóricos y empíricos que determinan la localización de empresas manufactureras.**

Una de las principales razones por las cuales se busca atraer IED proviene de los posibles encadenamientos con proveedores locales. Javorcik (2004 y 2008) menciona que empresas multinacionales pueden beneficiarse incluso de transferir tecnología y conocimientos a empresas proveedoras locales, buscando por este medio reducir costos e incrementar la calidad de insumos y productos que compran. De acuerdo a The Pacific Economic Cooperation Council & The APEC Business Advisory Council (ABAC, 2006), uno de los principales motivos de las multinacionales japonesas para incrementar la IED en países en vías de desarrollo es la de competir en mercados internacionales. Así, se busca fortalecer la competitividad global de Japón por medio de la localización de sus empresas donde puedan combinar sus avances tecnológicos, lograr reconocimiento de sus marcas comerciales y aprovechar sistemas de distribución mundial con bajos costos de producción en los países receptores. Urata (2002) basado en una encuesta del “Ministry of Economy, Trade and industry” (METI) resalta que empresas japonesas invierten en el extranjero buscando expandir sus ventas locales o bien, tratándose de empresas proveedoras, siguen la ubicación de las empresas líderes como son las grandes armadoras automotrices.

En síntesis, entre los factores de localización de la IED, la mayoría de las empresas japonesas buscan los mercados domésticos donde invierten; siguen la presencia de otras empresas connacionales y buscan una adecuada infraestructura y equipamientos urbanos en las áreas de destino. Pero, definitivamente, también las empresas japonesas deciden invertir en México para aprovechar los Acuerdos y Tratados de libre comercio (en particular al TLCAN) y la localización estratégica de México, que permite un acceso preferencial y eficiente a mercados de países de América, particularmente con Estados Unidos. Por otra parte, se puede concluir que uno de los impedimentos principales para incrementar la IED japonesa en México es la falta de una

industria local de soporte manufacturera, moderna y eficiente, capaz de competir con las proveedoras mundiales de segundo y tercer *Tier* en las cadenas globales de valor (Japan Institute of International Affairs, 2005). Lo cual implica además depender de la importación de una gran cantidad de partes y componentes, al grado de generar déficits comerciales en la balanza manufacturera (INEGI, BIE). Esto es debido a que en México se ha descuidado la implementación de una política de desarrollo industrial de largo plazo, ello a pesar de cumplir con una experiencia industrial desde la Segunda Guerra Mundial.

### **3. La actividad manufacturera automotriz y su localización regional en México.**

De acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México produjo en 2014 y 2015, 3.2 y 3.4 millones de automóviles y camiones ligeros respectivamente. Producción que lo posiciona como el octavo país fabricante de automóviles en el mundo, exportando aproximadamente 82 por ciento de estos volúmenes<sup>5</sup>. En su larga trayectoria nacional de setenta años, el subsector automotriz ha demostrado que la localización regional de las empresas de este subsector se sujetan en lo general a dos factores de accesibilidad territorial: al mercado estadounidense y a los principales centros del mercado nacional, favoreciendo así a las regiones Fronteriza del Norte, Central y Centro Occidente de México. Más en lo particular el cuadro 1, señala la localización de las 10 firmas automotrices con 20 plantas armadoras líderes en la producción de autos, motores y vehículos ligeros de carga. Los estados que concentran más plantas armadoras son: el Estado de México (en dos localidades de antigua tradición industrial: Toluca y Cuautitlán), Guanajuato (aloja plantas de más reciente ubicación en el corredor urbano que une con Querétaro, comprendiendo las ciudades de Silao, Salamanca y Celaya) y Coahuila (en Saltillo y Ramos Arizpe, que constituyen ciudades cercanas a la gran ciudad industrial de Monterrey).

---

<sup>5</sup> Ver AMIA, en [www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx) y PROMEXICO en [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto\\_perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector)

**Cuadro 1**  
**Distribución regional de plantas armadoras de vehículos ligeros en México, 2013**

Estado	Ciudad (plantas)	Empresa armadora	Producto
<b>1. REGIÓN CENTRAL DE MÉXICO</b>			
ESTADO DE MEXICO	Toluca (2) y Cuautitlan (1)	Chrysler, Ford y GM	Autos y motores
PUEBLA	Puebla (2)	WW	Autos y camiones
MORELOS	Cuautla (1)	NISSAN	Autos y camionetas pick up
<b>2. REGIÓN FRONTERIZA NORTE</b>			
NUEVO LEÓN	Monterrey (1)	KIA*	Autos
CHIHUAHUA	Chihuahua (1)	Ford	Motores
BAJA CALIFORNIA	Tecate (1)	Toyota	Camionetas Pick Up
COAHUILA	Saltillo (2) y Ramos Arizpe (1)	Chrysler-Fiat y GM	Motores, camiones ligeros y autos
SONORA	Hermosillo (1)	Ford	Autos
<b>3. REGIÓN CENTRO OCCIDENTE</b>			
JALISCO	El Salto (1)	Honda	Autos
GUANAJUATO	Silao (2), Celaya (1), Salamanca (1)	GM, Honda, Mazda y WW	Camionetas pick up, autos y motores
AGUASCALIENTES	Aguascalientes (2)	NISSAN	Autos y motores
<b>4. REGIÓN CENTRO NORTE</b>			
SAN LUIS POTOSI	San Luis Potosí (1)	GM	Autos

\* Planta que iniciará operaciones en el segundo semestre de 2016

Fuente: PROMEXICO, Secretaría de Economía. Datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Ver mapa de ubicaciones por entidad:

[http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto\\_perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector)

En un orden cronológico, los estados que cuentan con alguna planta automotriz establecida desde el primer tercio del siglo XX, se encuentran en la región Central de México: el Estado de México (Ford se establece en 1932, GM en 1937 en la ciudad de México, luego en 1965 se traslada a Toluca); Puebla (planta de WW en la ciudad capital del estado, desde 1954); y, el estado de Morelos (planta CIVAC de NISSAN en la ciudad de Cuernavaca, desde 1966 – nissannews.com); finalmente, se agrega la planta automotriz Renault que se instaló en 1960

asociada a DINA en el municipio de Tulancingo (Ciudad Sahagún), estado de Hidalgo. En resumen, esto indica claramente que las localizaciones obedecieron al criterio de atender el mercado regional más importante de México, ya que durante el periodo sustitutivo de importaciones (aproximadamente entre 1940 y 1982) no había interés en exportar vehículos por parte de las empresas armadoras.

Posteriormente, una segunda racha de implantaciones de armadoras de vehículos ligeros en México se dieron generosamente iniciando operaciones en la década de los años ochenta, y con esto se lleva a cabo la desconcentración de la localización hacia los estados de la región Fronteriza Norte. Esto se sucede en respuesta a la nueva etapa de crecimiento económico que privilegió en adelante la exportación manufacturera, aprovechando además la mano de obra sindicalmente menos exigente, comparativamente con la del centro del país. Chrysler inicia actividades con Fiat en 1981, fabricando motores en Saltillo Coahuila; en los años 1995, 2010 y 2013 amplía su producción a vehículos de carga ligera y autos; Ford abre en 1986 una planta ensambladora de autos en Hermosillo, Sonora y otra fabricante de motores en Chihuahua en 1983; GM inaugura en 1981 la planta de ensamble en Ramos Arizpe, Coahuila; y, NISSAN también inaugura en 1982 su segunda planta (A1) en Aguascalientes.

En la siguiente racha de la década de los años noventa y hasta la actualidad, las empresas armadoras de vehículos ligeros y motores, dejan de privilegiar las localizaciones en estados fronterizos del norte (salvo Toyota que inicia el ensamble de la pick up Tacoma en Tecate, Baja California en 2004) y prefieren los estados de la región Centro Occidente, donde la localización relativa es más céntrica para el acceso a los mercados de consumo nacional y que garantiza altas economías externas de tipo industrial y de urbanización, a saber: GM toma la delantera localizando en 1995 una gran planta ensambladora en Silao, Guanajuato; asimismo, Honda lo hace en El Salto, Jalisco en 1995 y GM se amplía aún más con una planta productora de autos

en San Luis Potosí, en 2007; para el año 2003, WW acompaña a GM con otra planta de motores de alta tecnología en Silao; en el mismo estado de Guanajuato también se instalan dos plantas armadoras de marcas japonesas, Mazda en Salamanca en 2013 y Honda en 2014 ubica su segunda planta en Celaya (y Toyota tiene planes de instalación también en esta ciudad). Por su parte, NISSAN inicia operaciones con una segunda planta en Aguascalientes (y tercera en México) en 2013. Finalmente, se considera la incursión de Korea en la industria automotriz de México con una gran planta de KIA en la ciudad de Monterrey, que iniciará actividades a mediados de 2016.

En síntesis, las empresas armadoras en México han pasado por tres fases o patrones de localización, dependiendo de sus prioridades en términos de accesibilidad a los mercados de consumo local, a la mano de obra, a la cercanía al mercado estadounidense o a los ámbitos territoriales que les garanticen mayores economías externas, entre otros factores. En una primera fase, las armadoras automotrices se posicionaron predominantemente en la región Central de México, iniciada con las empresas norteamericanas en los años treinta y que se prolonga, con la llegada de empresas de otros países, hasta finales de los años setentas. Esta fase o patrón de localización resulta indiscutible que responde a la necesidad de lograr el mayor acceso al mayor mercado nacional y a la mayor aglomeración de bienes y servicios del país, es decir de la capital nacional. Una segunda fase, definida por los años ochenta del siglo XX, donde las mismas empresas orientan la localización de nuevas plantas hacia los estados de la región Norte de México, buscando muy posiblemente espacios menos congestionados, mano de obra sin fuerte tradición sindical y mayor acceso al mercado estadounidense.

En el tercer patrón identificado, las nuevas plantas que se suman a esta industria priorizan los estados del Centro Occidente de México, particularmente en el corredor urbano que parte de la ciudad de Aguascalientes, se vincula al suroeste con Guadalajara (la principal metrópoli de esta

región) al norte con San Luis Potosí y hacia el Este con las importantes ciudades del Bajío en el estado de Guanajuato, León – Silao – Salamanca – Celaya; continuando hacia Querétaro y la Ciudad de México. Es en esta etapa donde se ubican las recientes inversiones de WW, GM y de las firmas japonesas de NISSAN, Honda, Mazda y posiblemente se concreten otras más en el futuro cercano, (como Toyota que pretende estar fabricando su modelo Corolla para el año 2019, así como ampliaciones en las plantas para albergar la fabricación de otras marcas o modelos de autos). En general, debido a que la mayoría de los modelos de autos que se fabrican en las plantas erigidas en esta fase, son los de más alta demanda de cada marca en el mercado interno, se deduce que la cercanía a los mercados locales determina en gran medida su establecimiento en esta región, que además se encuadra en un contexto de consolidación del modelo más liberal en materia laboral, de permisibilidad de inversiones externas y de apertura al comercio exterior; y en otra dimensión de mejor comunicación terrestre y aérea, y buena accesibilidad a la capital del país.

Este auge automotriz en México ha generado la atracción y desarrollo de una industria de apoyo o suministros de partes, componentes y materias primas a las plantas armadoras. El cuadro 2, expone la localización de 898 empresas proveedoras de distintos niveles o bloques (tiers). Estas empresas generan una red de proveeduría donde las del nivel 1, se vinculan directamente con las marcas ensambladoras, mientras que las de nivel 2 proveen a las de nivel 1 y así sucesivamente; aunque, es posible que una empresa suministradora ocupe más de un nivel respecto de dos o más clientes. De esta forma, las vinculaciones que una empresa tenga respecto de otras dentro en la red de proveeduría, será un factor relevante en la decisión de su localización específica. En este sentido se espera que al menos las empresas de autopartes de los dos primeros niveles de suministro pretendan ubicarse lo más cercano a las plantas ensambladoras que proveen, conformando clústeres automotrices, garantizando con esto con mayor eficiencia los requisitos técnicos, de calidad y de “justo a tiempo”.

**CUADRO 2**  
**EMPRESAS PROVEEDORAS AUTOMOTRICES POR REGION Y ORIGEN DEL CAPITAL, 2015**  
**(Porcentajes)**

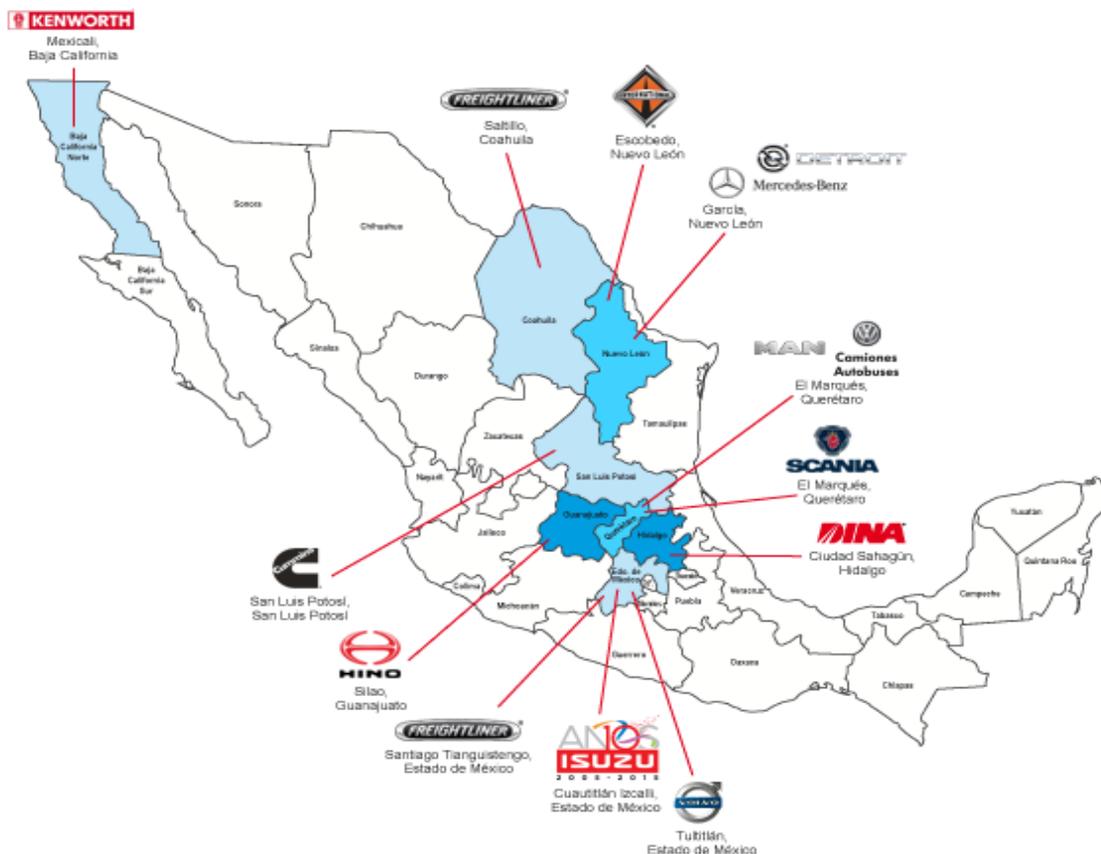
ESTADOS Y NUMERO DE PLANTAS ARMADORAS	TOTAL EMPRESAS	EMPRESAS CON PARTICIPACION DE CAPITAL		
		MEXICANO	JAPONES	OTRO PAÍS
<b>1. REGIÓN CENTRAL DE MÉXICO</b>				
Querétaro (0+2)*	22.61	25.61	10.71	23.85
Estado de México (3+3)*	8.57	8.29	7.86	9.20
Distrito Federal	4.79	6.34	5.00	2.87
Puebla (1+1) *	3.12	1.46	8.57	2.87
Tlaxcala	1.45	1.22	0.71	2.01
Hidalgo (0+1)*	1.34	1.46	1.43	1.15
Morelos (1)*	0.45	0.49	-	0.57
<b>SUBTOTAL</b>	<b>42.33</b>	<b>44.87</b>	<b>34.28</b>	<b>42.52</b>
<b>2. REGIÓN CENTRO OCCIDENTE</b>				
Guanajuato (4+1)*	13.25	12.68	10.71	14.94
Jalisco (1)*	3.01	2.93	4.29	2.59
Aguascalientes (2)*	1.89	1.71	3.57	1.44
Michoacán	0.11	-	0.71	-
Zacatecas	0.11	-	0.71	-
<b>SUBTOTAL</b>	<b>18.37</b>	<b>17.32</b>	<b>19.99</b>	<b>18.97</b>
<b>3. REGIÓN FRONTERIZA NORTE</b>				
Nuevo León (1+2) *	22.49	22.68	15.71	25.00
Coahuila (3+1)*	5.46	5.85	7.86	4.02
Baja California (1+1)*	2.67	1.71	7.14	2.01
Chihuahua (1) *	1.45	0.98	2.14	1.72
Tamaulipas	1.00	0.73	1.43	1.15
Sonora (1)*	0.56	-	2.14	0.57
<b>SUBTOTAL</b>	<b>33.63</b>	<b>31.95</b>	<b>36.42</b>	<b>34.47</b>
<b>4. REGIÓN CENTRO NORTE</b>				
San Luis Potosí (1+1)*	4.57	4.39	6.43	4.02
Durango	0.89	1.46	1.43	-
Veracruz	0.11	-	0.71	-
<b>SUBTOTAL</b>	<b>5.57</b>	<b>5.85</b>	<b>8.57</b>	<b>4.02</b>
<b>5. REGIONES SUR Y SURESTE</b>				
Yucatán	0.11	-	0.71	-
<b>TOTAL</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>
Total empresas	898	410	140	348

\* Se refiere al número de plantas armadoras de vehículos (ligeros + pesados).

Fuente: Elaboración propia, información de empresas de autopartes: PROMEXICO, INA, JETRO, JICA; ANPACT; y Secretaría de Economía (Gobierno Federal).

Analizando solamente la localización por entidad de las ensambladoras de vehículos pesados, permite verificar si el patrón de localización de las empresas proveedoras en México, corresponden con los estados donde se ubican las empresas líderes armadoras. El mapa 3 proporciona la localización de las 13 plantas productoras de camiones de carga, motores y autobuses de pasajeros por estado, incluyendo las plantas de dos empresas japonesas, ISUZU en el estado de Puebla y HINO en Guanajuato. Al comparar la información del cuadro 1 y el mapa 2, resulta que 6 estados de los 8 señalados en este mapa, son tanto productores de vehículos ligeros como pesados y 2 estados (Querétaro e Hidalgo) únicamente lo son de vehículos pesados; información que es apreciada en el cuadro 2.

**Mapa 2**  
**México: Entidades donde se localizan plantas armadoras de vehículos pesados, 2015**



Fuente: Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT), 2015.  
<http://www.anpact.com.mx/ubicacion.php>

Para el año 2014, México ocupó el sexto lugar en el ranking de los 10 mayores países productores de autopartes en el mundo y el quinto lugar entre los exportadores mundiales de estos bienes; además, en 2015 se concertó una inversión por 2,382 millones de dólares (PROMEXICO)<sup>6</sup>. Esto ofrece una idea de la magnitud de esta actividad complementaria que realizan las empresas líderes armadoras de vehículos en México. El cuadro 2, ofrece un acercamiento a la distribución de empresas de autopartes, por estados y origen de la participación del capital, los estados están clasificados por región. Desafortunadamente, este cuadro no hace distinción del bloque (tier) al que pertenecen las empresas, siendo un factor de localización que incide mayor o menor cercanía a las empresas armadoras.

La base de información del cuadro 2 se integra por 898 empresas, de las cuales 45 por ciento de éstas se ubican en dos estados que no se distinguen por aglomerar armadoras automotrices (Querétaro y Nuevo León); sin embargo, estos estados colindan con otros que alojan varias plantas ensambladoras. En el tercero y cuarto lugar en la concentración de empresas de autopartes se encuentran dos estados con fuerte presencia de plantas armadoras, Guanajuato y Estado de México, con 13.3 y 8.6 por ciento respectivamente del total de empresas de autopartes de México. Ambos estados han logrado generar grandes clústeres automotrices gracias a la anticipada instalación de GM, a la histórica tradición automovilística del Estado de México y, en el caso de Guanajuato, por la reciente recepción de dos grandes plantas japonesas (Mazda y Honda). Por el contrario, el estado de Aguascalientes, aunque posee dos plantas armadoras de NISSAN, con una capacidad de producción sobresaliente a nivel mundial, aloja menos del 2% del total nacional de empresas de autopartes y sólo 3.6% de las empresas de autopartes japonesas. En general, estos datos nos permiten concluir que la mayoría de estas empresas no cohabitan en las mismas ciudades y estados donde se encuentran las empresas armadoras a las que se destinan las partes y componentes que producen. Más bien,

---

<sup>6</sup> [http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150707\\_FC\\_Autopartes\\_ES.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150707_FC_Autopartes_ES.pdf)

se presentan concentradas en escasas ciudades de cuatro estados de México que resultan céntricos y cercanos a los estados donde se localizan las armadoras; exceptuando los estados de Guanajuato y del Estado de México en cuyas ciudades se han creado grandes clústeres de la industria automotriz.

En lo particular del caso de las empresas de autopartes japonesas, si bien siguen el patrón general de mayor concentración observada en los estados de Nuevo León, Querétaro, Guanajuato y Estado de México, se diferencian de las empresas nacionales y de otros países por su mayor dispersión territorial (ver penúltima columna del cuadro 2), ofreciendo mayor presencia relativa (respecto de las empresas no japonesas de autopartes) en los estados donde hay armadoras japonesas, como Baja California (7.1%) y Jalisco (4.3%) y, en menor medida, en Aguascalientes (3.6%). Además, estas empresas japonesas destacan en Puebla (8.6%) y San Luis Potosí (6.4%).

#### **4. Principales factores de localización de las empresas japonesas en Jalisco y Guanajuato**

La inversión japonesa en México se concentra principalmente en el sector manufacturero, dentro del cual la industria automotriz representa casi 70% del total de este sector, seguido de la industria electrónica con menos del 10%. Otros sectores como los servicios a la producción y de distribución o comercialización también han atraído inversión japonesa. La industria japonesa, ha observado preferencia por localizaciones del país como las analizadas en la sección anterior, entre los que se encuentran los estados de Aguascalientes, Guanajuato y Jalisco, correspondientes a la región Centro Occidente de México. Esta región, concentró el 86% de la inversión japonesa total realizada en el año 2013 y casi el 70% en el 2014 (DGIE, Secretaría de Economía y el Registro Nacional de Inversión Extranjera -RNIE).

Según la información recabada de investigación de campo (cuadro 3) las empresas japonesas declaran tener una variedad de incentivos para establecerse en México y en particular en la región Centro Occidente. Entre los principales, se reconoce un atractivo mercado doméstico y la localización geográfica conveniente para exportar la producción. En tercer lugar, se encuentran otras razones de peso que influyeron en esta localización, tales como: integrarse como subcontratistas proveedores de las automotrices japonesas, los bajos costos laborales y aprovechar las ventajas que prevé el Acuerdo de Asociación Económica (AAE) México Japón; asimismo, por recomendaciones de otras empresas japonesas ya instaladas en la región, fortalecer las relaciones con sus clientes, tener acceso ventajoso a materias primas y proveer de piezas a otras empresas japonesas.

**Cuadro 3**  
**Motivación de las empresas japonesas, para localizarse en Jalisco, 2012**

<b>Motivos</b>	<b>Porcentaje de respuestas</b>
Atractivo mercado interno	17
Localización geográfica para exportar producción	16
Preexistencia de empresas filiales o de grandes empresas a las que se integró como subcontratista proveedora	11
Salarios atractivos (mano de obra barata)	11
Aprovechamiento del AAE México-Japón	11
Buenas experiencias de otras empresas japonesas preexistentes en México	11
Disponibilidad de mano de obra calificada	6
Acceso conveniente de insumos y materiales de calidad	6
Otros motivos	11
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

Fuente: Información encuesta PROM EJ, 2012.

## CONCLUSIONES

Un resultado del modelo mexicano de liberalismo y apertura económica implementado desde los últimos tres decenios ha sido, por un lado, la modernización globalizada de una parte del sector manufacturero creado por la IED de gran potencial de exportación, pero también de importación de materias primas, partes y componentes industriales y de bienes de capital, que derivan en déficits de la balanza comercial manufacturera del país, coadyuvando con una tendencia de bajos niveles de crecimiento económico en estos decenios. Por otro lado, la localización industrial de la IED contribuye a la continuación de un desarrollo regional desigual tanto en términos económicos como sociales, al favorecer regiones con una localización geográfica relativa de mayor acceso a los Estados Unidos y a los mercados de las grandes zonas metropolitanas de México. Estas últimas además poseedoras de economías industriales y de aglomeración que otorgan fuertes incentivos de localización a las grandes empresas multinacionales. Marginándose, a doce estados que en conjunto sólo recibieron 2.8% del total de la IED de México en el periodo 2006-2014.

En cambio las regiones favorecidas con las mayores proporciones de IED manufacturera modificaron o ampliaron su estructura de actividades básicas de crecimiento, dando cabida a las industrias maquiladoras de las ramas eléctrica y de la electrónica, de equipos, componentes y accesorios de la computación y de comunicación; así como a las ensambladoras y proveedoras automotrices y a otras ramas de alta tecnología. En este sentido, varias ciudades medianas e incluso grandes de México que, al menos, hasta los años setentas no manifestaban una clara vocación industrial, se han consolidado actualmente como sede de importantes empresas transnacionales que conforman o tienden a conformar clústeres industriales, ofreciendo considerables economías externas industriales y de aglomeración a estas empresas. Como es el caso de varias ciudades de la región Centro Occidente de México, particularmente, Guanajuato y Aguascalientes, con la inversión japonesa automotriz.

La localización de la inversión por parte de las empresas japonesas en México, depende de la presencia local de otras empresas japonesas, con las cuales tienden a vincularse (sea como clientes o proveedores) como es el caso de las numerosas empresas de autopartes; además depende de las perspectivas del incremento de la demanda tanto nacional como de los Estados Unidos. Particularmente la IED japonesa ha sido el factor económico que más ha respondido a los incentivos creados por el Acuerdo de Asociación Económica México Japón. Esta IED se ha concentrado en el sector manufacturero, dentro del cual la industria automotriz (incluyendo la de autopartes) representa casi 70%; además, ha observado preferencia por 10 estados de México, entre los cuales están con fuerte presencia en Guanajuato y Aguascalientes y Jalisco. En general la región del Centro Occidente de México concentró 86% de la inversión japonesa total en el 2013 y casi 70% en el 2014. Pese a este enorme flujo, el estado de Jalisco no ha tenido hasta la fecha una participación relevante debido a la menor cercanía a la capital de México en comparación con otras entidades de esta región. Frente a esta situación, el Gobierno de Jalisco está promoviendo entre las empresas japonesas (alemanas y de otros países) las localizaciones de la subregión de Lagos de Moreno, ubicadas en la porción central del eje industrial automotriz de Aguascalientes, San Luis Potosí y Guanajuato.

En particular, los principales incentivos para establecerse en la región Centro Occidente, lo es el mercado local y la localización geográfica conveniente para exportar e integrarse como subcontratistas y proveedores, los bajos costos laborales y aprovechar las ventajas del AAE México Japón.

Por otra parte, México está desaprovechando la oportunidad del auge automotriz para intensificar una creciente integración de proveeduría y bajar los altos requerimientos de importación de partes, componentes y materias primas. Para lo cual es necesario que los empresarios mexicanos mejoren su tecnología, aumenten la calidad y apliquen el servicio de

“justo a tiempo”. Propósitos que ya persiguen tanto PROMEXICO como JETRO México y que además el propio Acuerdo de Asociación Económica entre México y Japón, contiene cláusulas que prevén la cooperación bilateral en la materia.

Finalmente, es importante para las subsiguientes etapas de investigación analizar los procesos y características microeconómicas que fomentan la integración de empresas mexicanas a las operaciones de proveeduría de las empresas japonesas y que a la fecha ha sido muy limitada.

## BIBLIOGRAFÍA

**ABAC** (2006), *Driving Forward a Prosperous and Harmonized APEC Community*. ABAC Report to APEC Economic Leaders, Viet Nam: Hanoi. Consulta Septiembre de 2012

<http://www.abaconline.org/v4/download.php?ContentID=3088>.

**Guillén, Romo Héctor** (2013), *México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico*, en rev. Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4, Julio y Agosto.

**Hoshino, Taeko** (2014), *Red de proveeduría del sector automotriz de México ¿Es posible la integración de las empresas mexicanas?* Institute of Developing Economies and Japan External Trade Organization, Japón (versión en japonés).

**Japan Institute of International Affairs** (2005) *A survey on impediments to trade and foreign direct investment between Latin American and East Asian countries*. Consulta septiembre de 2012 [www.mofa.go.jp/region/latin/fealac/survey0503.pdf](http://www.mofa.go.jp/region/latin/fealac/survey0503.pdf)

**Javorcik, B.** (2004) "Does Foreign Direct Investment Increase the Productivity of Local Firms? In Search of Spillovers through Backward Linkages". *American Economic Review*, Vol. 94, No. 3, p. 605-627.

**Javorcik, B.** (2008) "Can Survey Evidence Shed Light on Spillovers from Foreign Direct Investment?" *The World Bank Research Observer*. Vol. 23, No. 2, p. 139-159.

**Urata S.** (2002) "Japanese Foreign Direct Investment in East Asia with Particular Focus on ASEAN4". Presentado en la conferencia *Foreign Direct Investment: Opportunities and Challenges for Cambodia, Laos, and Vietnam to be held in Hanoi, Vietnam, on August 16-17, 2002, Washington, D.C.*, Consulta octubre 2012 <http://www.imf.org/external/pubs/ft/seminar/2002/fdi/eng/pdf/urata.pdf>.

**Fuentes de información (consultados durante noviembre de 2015)**

**AMIA** (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz) [www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx)

**Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones,**

**A.C. (ANPACT), 2015** <http://www.anpact.com.mx/ubicacion.php>

**INEGI** (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática); Estadística Integral del Programa de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación.

**Boletín de prensa** 19/15 del INEGI, 27/01/2015.

**CONAPO** índices de marginalidad 2010.

[http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/indices\\_margina/mf2010/AnexosMapas/Mapas/Nacional/Mapa%20A1.jpg](http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/indices_margina/mf2010/AnexosMapas/Mapas/Nacional/Mapa%20A1.jpg)

**Encuesta PROMEJ** (2012) Programa de Estudios México Japón, Departamento de Estudios Regionales de la Universidad de Guadalajara (participación del autor).

**INEGI, BIE** (Banco de Información Económica) [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx),

<http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

**INEGI**, La industria automotriz en México, 2013.

**INEGI**, Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera.

**Informes anuales del Banco de México**, [www.banxico.org.mx](http://www.banxico.org.mx).

**PROMEXICO** en [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto\\_perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector)

**PROMEXICO**/Secretaría de Economía; JETRO México; y, JICA México. Relación de empresas proveedoras automotrices establecidas en

México: <https://automotive.promexico.gob.mx/suppliers/>

**Secretaría de Economía**, Gobierno Federal. <http://www.gob.mx/se/>