

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL ESTADO DE GUANAJUATO E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Alejandro Ortega Hernández¹
Marilu León Andrade²
Rocío Rosas Vargas³

Resumen

La industria automotriz se ha posicionado como uno de los sectores que más aporta al crecimiento económico y es una de las principales generadoras de divisas del país, en tanto se mantiene como uno de los sectores con más participación en los flujos de inversión extranjera directa; así, el objetivo de esta investigación es identificar el impacto que ha tenido la industria automotriz en el Estado de Guanajuato, teniendo como apoyo tres tipos de métodos para el apoyo de esta como son: síntesis bibliográfica, registro censal y de estadística, y análisis situacional de casos. Como principales resultados se identifican los estados beneficiados por el sector, además de la cantidad de empleos que genera.

Abstract

The automotive industry has positioned itself as one of the sectors that most contributes to economic growth and is one of the main generators of foreign exchange in the country, while it remains one of the sectors with more participation in the flows of foreign direct investment; Thus, the objective of this research is to identify the impact that the automotive industry has had in the State of Guanajuato, having as support three types of methods to support such as: bibliographic synthesis, census and statistics, and situational analysis of cases. The main results identify the states benefited by the sector, in addition to the number of jobs generated.

Palabras clave: Guanajuato, industria automotriz, Inversión Extranjera Directa.

¹ Profesor de tiempo completo, Departamento de Estudios Sociales, División de Ciencias Sociales y Administrativas, Campus Celaya-Salvatierra, Universidad de Guanajuato, correo: a.ortega@ugto.mx.

² Profesor de tiempo completo, Departamento de Estudios Sociales, División de Ciencias Sociales y Administrativas, Campus Celaya-Salvatierra, Universidad de Guanajuato, correo: marilu@ugto.mx.

³ Profesor de tiempo completo, Departamento de Estudios Sociales, División de Ciencias Sociales y Administrativas, Campus Celaya-Salvatierra, Universidad de Guanajuato, correo: rocirov@ugto.mx.

INTRODUCCIÓN

La historia de la industria automovilística en México comienza a partir de 1925, con la primera planta de Ford en el país, a partir de ello esta industria se desarrolló en tres etapas importantes para su producción:

- a) el montaje de partes automovilísticas a carros importados que circulaban en el país;
- b) la producción y ensamblaje de partes vehiculares para el mismo consumo nacional, y
- c) la producción y ensamble de autos en México y sus partes para el mercado mundial. Estas etapas son sólo el comienzo del desarrollo industrial en donde las grandes estrategias industriales para el desarrollo del Estado Mexicano han sido precisamente los que han definido la historia económica de este sector en México (Carrillo, 1987).

Desde que México hizo negociaciones con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) el sector automotriz ha sido considerado como el rubro más importante en la manufactura mexicana, cabe mencionar que en los primeros años con el Tratado tuvo un desempeño decepcionante, pero desde la crisis global fue recuperándose poco a poco, convirtiéndose en el séptimo productor mundial (Pavón, 2016).

La historia nos enseña permanentemente la interrelación existente entre naciones; la globalización no es un término acuñado en el pasado siglo, sí popularizado, es un proceso hacia una nueva etapa de internacionalización del capital, mismo que adquiere una nueva dimensión al hablar de globalización neoliberal, dejando atrás su parte esencialmente económica adentrándose en un afán de manipulación ideológica (Pavón, 2016; p.64).

Al igual que la globalización, el capitalismo también avanza, llega a su fase ulterior: el imperialismo. Donde la concentración del ingreso y la propiedad de los medios de producción recaen en pocas personas. En México, el 0.18% de la población posee cerca de la mitad de la riqueza nacional, es decir, poco más de 200 mil personas concentran cerca del 42% de la economía, mientras tanto, lo restante se distribuye entre 110 millones de mexicanos (La Jornada, 12/02/2014).

En un mercado mundial la posición geográfica de México adquiere un papel relevante. La cercanía con EUA brinda nexos estrechos, capta gran suma de capitales y atrae empresas transnacionales. Callinicos (2011) señala como un orden internacional abierto beneficia de manera significativa a los capitales asentados en Estados Unidos, imponiendo una forma de imperialismo no territorial, en tanto, otros Estados capitalistas deben garantizar beneficios considerables para que el orden de este modelo prevalezca. En este sistema mundial los capitalistas dictan qué hacer, ya sea mediante organismos internacionales como el FMI, BM, OMC, BID, como por conducto de integraciones regionales/económicas, de tratados de libre comercio o por recetas fallidas como el Consenso de Washington, donde se promueve la eliminación de barreras a la IED además de otras medidas de orden neoliberal. No obstante, la IED también es considerada una palanca de desarrollo y sus efectos deben analizarse objetivamente en un marco multidimensional.

La inversión extranjera directa constituye la entrada neta de inversiones para obtener un control de gestión duradero (por lo general, un 10% o más de las acciones que confieren derecho de voto) de una

empresa que funciona en un país que no es el del inversionista⁴. La IED tiene un peso importante en uno de los principales indicadores económicos, la balanza de pagos.

Como beneficio del TLCAN el crecimiento económico anual del Estado de México ha sido de 2.6% casi igual del de Estados Unidos y un poco inferior al de Canadá. En los primeros años del TLCAN, México recibió algunas industrias del norte, lo que dio lugar a que el tratado podría ofrecer una nueva acción industrial para México. De 1994 a 2000, las exportaciones se doblaron y el 95% de ese aumento es gracias a la manufactura. Las exportaciones pasaron de 2.2% a 6.0% del PIB, pero a este aumento se le introdujeron las importaciones (de 13.5 a 27.2% del PIB en el mismo año), apareciendo una pequeña disminución en la economía. A partir del cuarto trimestre de 2000 y hasta el 2008, la producción de automóviles creció un 2.9% anual en comparación a 9.1% del periodo anterior

La IED es un factor clave en el desarrollo de los países por los siguientes factores:

- La liberalización económica crea mercados mundiales donde la competencia e innovación son voraces.
- La IED es una fuente de recepción de capitales para economías en desarrollo, lo que permite potenciar sectores específicos.
- La IED logra fomentar la transferencia de tecnología y *know how* (en algunos casos).
- Integra bloques económicos.

También se plantea que la IED es un factor determinante para estimular el crecimiento económico, ya que incorpora flujos que permiten equilibrar la cuenta corriente de la balanza de pagos y debe propiciar la transformación industrial al generar efectos de *spillover*⁵ que se traducen en elevaciones de la productividad, de exportaciones y de valor agregado (Dussel-Peters, 2007).

Bajo estas premisas, lograr un adecuado análisis de la IED debe responder a lo siguiente:

- Políticas públicas de México en torno a la IED
- Evolución de la IED a partir de la entrada del neoliberalismo y el TLCAN en los principales sectores
- Influencia de inversores en México
- Condiciones laborales, Generación de empleos e impacto social

En México, durante la década de los ochenta, después de la crisis petrolera y el excesivo endeudamiento externo, era momento de dejar de lado la sustitución de importaciones. La tendencia apuntó hacia el sector manufacturero y de servicios. La IED tuvo como principales características una creciente participación en el PIB e inversión bruta fija, un alto porcentaje de IED estadounidense llegando al 63.2% mientras que la Unión Europea participó con un 24.4% de la IED total; el sector manufacturero participó con el 66.34 % de la IED en el periodo 1980-1988, cayendo drásticamente a 28.63% durante el lapso 1989-1993 impactando ampliamente por las privatizaciones (Peters, 2000).

⁴ OCDE, *Benchmark Definition of Foreign Direct Investment*.

⁵ Efecto que es generado por otra acción en un contexto similar, generar un arrastre en la economía.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La industria automotriz en México para 2006 participó con un 6.4% del PIB industrial, 10.2% del total de las exportaciones y con un 17.4% del empleo, esto con la ayuda del TLCAN.

La velocidad con la que el entorno económico y social cambia es debido a las crisis económicas que se presentan dentro de un país, lo que provoca que la sociedad empiece a tomar ciertas medidas para estabilizar su economía. Para esto, a los países desarrollados como México, la industria automotriz es la que tiene más influencia ya que provee miles de empleos tanto directos como indirectos, además de que ayuda a los sectores productivos y de servicios (Morales, 2009).

Por otro lado, la ubicación de los procesos de ensamble a México ha sido impulsado por los bajos costes y debido a su evolución en los últimos años. México no solo presenta uno de los salarios más bajos a nivel internacional, sino que, además, estas han tenido un incremento por debajo del promedio emergente en los últimos años.

Hay dos factores importantes que han impulsado a esta industria, como son la competencia de los fabricantes de este mismo sector en Estados Unidos y el crecimiento de la industria en China que han permitido la entrada a nuevos competidores.

En América del Norte tuvieron problemas que los llevaron a tener pérdidas en los últimos años y así mismo cerrar varias plantas en Estados Unidos. La pérdida en el mercado y sus costos elevados las están obligando a mover sus líneas de producción y establecer nuevas plataformas en países con mejores condiciones económicas, mientras que en México han mejorado las condiciones al incrementar su producción y pasando de vehículos de bajo precio a productos con mayor valor agregado (Álvarez, 2007).

MATERIALES Y MÉTODOS

Para la presente investigación se trabajó con el método de síntesis bibliográfica, la cual es a través de una sistematización bibliográfica con fichas de trabajo bibliográfico, ayudará a observar las causas del subdesarrollo, dependencia y colonialismo de la industria automotriz en el estado de Guanajuato, así como, las causas de la misma y el crecimiento de la población desde la integración de este sector. Además de aplicar el método del registro censal y de estadísticas vitales a través de la concentración de información censal y de estadísticas con un cuadro de concentración, esto para realizar una comparación de la población económicamente activa antes y después de la industria automotriz e índices de empleo. El tercer método empleado para esta investigación es un análisis situacional de casos, a través del seguimiento de casos basado en una guía de observación para posteriormente el participante redacte los datos. Lo que se investigue con este método es la forma de vida de la sociedad a través de este sector, el comportamiento del sector ante diversas situaciones como son las económicas y las sociales (Sampieri, 2012).

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Inversión extranjera directa

A partir del proyecto neoliberal, la agricultura en México ha sido sistemáticamente abandonada, tanto de la inversión estatal como de la IED privada que muestra un comportamiento lleno de altibajos, situación particularmente preocupante a partir del 2003, donde llegó a estar a niveles que no se experimentaban desde mediados de los noventa.

**Flujos de IED a México por sector económico de destino
(millones de dólares)**

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 |
|--------------|----------------|----------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| TOTAL | 1,622.6 | 1,701.1 | 626.5 | 683.7 | 1,429.8 | 1,729.0 | 2,424.2 | 3,877.2 | 3,157.1 | 2,499.7 | 3,722.4 | 3,565.0 | 3,599.6 | 4,900.7 |
| Agropecuario | 0.9 | -5.4 | 1.8 | 0.2 | 0.8 | 0.4 | 0.2 | 15.2 | -12.0 | 19.3 | 61.1 | 44.9 | 39.3 | 34.5 |
| Extractivo | 86.7 | -189.0 | 6.7 | 15.0 | 5.7 | 18.0 | 30.8 | 48.8 | 24.9 | 9.5 | 93.9 | 31.0 | 8.6 | 55.1 |
| Industrial | 1,285.7 | 1,405.6 | 381.3 | 597.0 | 1,269.6 | 1,165.8 | 1,918.9 | 2,400.5 | 1,020.0 | 982.4 | 1,192.9 | 963.6 | 1,100.8 | 2,320.5 |
| Comercio | 118.0 | 170.1 | 1.2 | 58.6 | 31.5 | 109.5 | 151.2 | -21.2 | 246.8 | 386.3 | 171.4 | 387.5 | 750.9 | 759.9 |
| Servicios | 131.3 | 319.8 | 235.5 | 12.9 | 122.2 | 435.3 | 323.1 | 1,433.9 | 1,877.4 | 1,102.2 | 2,203.1 | 2,138.0 | 1,700.0 | 1,730.7 |

Fuente: Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera, 2018.

El sector industrial es el rubro que más se ha visto favorecido por la entrada de IED, contrasta fuertemente los 4959.9 mdd del sector industrial en 1998 contra los apenas 27.6 mdd del sector agropecuario. El sector servicios es el que más ha crecido desde los ochentas, incrementó 1599.4 mdd en el periodo 1980-1993.

| Flujos de IED a México por sector económico de destino | | | | | |
|---|-----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
| TOTAL | 10,646.9 | 8,374.6 | 7,847.9 | 12,145.6 | 8,373.5 |
| Agropecuario | 10.3 | 10.0 | 31.7 | 9.5 | 27.6 |
| Industrial | 6,236.3 | 4,493.3 | 4,442.5 | 6,831.7 | 4,959.9 |
| Minería | 92.9 | 71.2 | 79.9 | 124.1 | 46.9 |
| Electricidad y agua | 14.4 | 1.9 | 1.0 | 4.9 | 23.8 |
| Construcción | 246.6 | 44.3 | 24.2 | 104.9 | 129.5 |
| Manufacturas | 5,882.3 | 4,375.9 | 4,337.4 | 6,597.8 | 4,759.6 |
| Servicios | 4,400.4 | 3,871.4 | 3,373.6 | 5,304.4 | 3,386.0 |
| Comercio | 1,189.0 | 911.3 | 677.0 | 1,768.2 | 986.6 |
| Transportes | 683.3 | 788.7 | 385.2 | 652.0 | 417.3 |
| Info. en medios masivos | 561.5 | 430.0 | 402.9 | 623.6 | 451.4 |
| Servicios financieros | 855.0 | 841.8 | 1,029.7 | 1,013.5 | 665.0 |
| Servicios inmobiliarios y de alquiler | 134.1 | 145.0 | 164.7 | 151.3 | 99.3 |
| Servicios profesionales | 221.1 | 173.9 | 163.0 | 252.2 | 173.9 |

| | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Servicios de apoyo a los negocios | 464.0 | 365.0 | 342.0 | 529.3 | 372.2 |
| Servicios educativos | 8.3 | 6.5 | 6.1 | 9.5 | 6.5 |
| Servicios de salud | 4.7 | 3.7 | 5.2 | 5.4 | 3.7 |
| Servicios de esparcimiento | 19.2 | 15.1 | 14.2 | 21.9 | 15.1 |
| Servicios de alojamiento temporal | 238.7 | 176.0 | 164.9 | 255.2 | 176.0 |
| Otros servicios | 21.4 | 14.4 | 18.6 | 22.2 | 19.0 |

Fuente: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversiones Extranjeras, 2018.

IED por sectores de actividad económica (millones de dólares)

| Sector | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca | 82.5 | 91.6 | 63.8 | 92.6 | 10.6 | 16.3 | 2.9 |
| Minería y extracción de petróleo | 138.1 | 198.9 | 21.5 | 247.8 | 77.5 | 146.3 | 13.6 |
| Industrias Manufactureras | 9149.8 | 9912.2 | 5516.4 | 8379 | 6535.6 | 9344.4 | 8763.8 |
| Electricidad y Agua | 150.3 | 134 | 333.4 | 397.7 | 322.5 | 202.4 | 191.9 |
| Construcción | 109.6 | 172.1 | 107.9 | 347.7 | 80.1 | 381.6 | 212.9 |
| Comercio | 1408.9 | 2437 | 2218.2 | 1754 | 1382.5 | 1181.9 | 2551.5 |
| Trasportes y Comunicaciones | 291 | -2083.7 | 2778.1 | 824.5 | 1630.6 | 1254.1 | 1170.4 |
| Servicios financieros, de administración, y alquiler de bienes muebles e inmuebles | 774.6 | 4859.9 | 14410.7 | 5763 | 3330.2 | 5486 | 890.3 |
| Servicios comunales y sociales; hoteles y restaurantes; profesionales, técnicos y personales | 1591.8 | 2051.2 | 1692.2 | 1233.5 | 1769.4 | 910.4 | 2263.2 |
| Total | 13697 | 17773 | 27142 | 19040 | 15139 | 18923 | 16060 |

Fuente: Dussel Peters (2007)

Inversión Extranjera Directa por Entidad Federativa, 1991-2005 (Millones de Dólares).

| Entidad Federativa | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 1994-2005 |
|---------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Aguascalientes | 28.5 | 27.1 | 34.8 | 18.1 | 69.1 | 91.2 | 81.9 | 103.7 | -14.2 | 30.4 | 237.4 | 68.9 | 776.7 |
| Baja California | 227.1 | 538.1 | 427.7 | 679.4 | 726 | 1167.5 | 981.4 | 856.5 | 929.7 | 710.7 | 946.5 | 1007.1 | 9197.8 |
| Baja California Sur | 8.2 | 20.9 | 34.6 | 42.4 | 46.8 | 99.3 | 80.6 | 154.5 | 240.1 | 114.8 | 135.8 | 274.4 | 1252.5 |
| Campeche | 2.1 | 0.5 | 0 | 1.8 | 0.1 | 4.7 | 11.4 | -21.4 | 72.4 | 13.9 | 47.7 | 10.7 | 143.8 |
| Coahuila | 102.3 | 120.4 | 147.6 | 114.4 | 134.6 | 224.9 | 307.5 | 189.3 | 190.8 | 116.7 | 155.1 | 149.3 | 1953 |
| Colima | 102.9 | 3 | 4 | 3.5 | 4.1 | 4.3 | 9.5 | 2.9 | -4.7 | 11.9 | 6.9 | 11.2 | 159.4 |
| Chiapas | 0.4 | 0.4 | 1 | 0.4 | 0.4 | 4.3 | 2.2 | -0.9 | 2.2 | 1.4 | 11.9 | 1.4 | 25.3 |
| Chihuahua | 308.4 | 528.7 | 536.7 | 504 | 620 | 605.8 | 1080.7 | 743.8 | 633.3 | 727.6 | 797.4 | 1367.7 | 8454.1 |
| Distrito Federal | 7620 | 4486.4 | 4777 | 6643 | 3997.9 | 6281.1 | 8743.9 | 19771.7 | 12316 | 9884.8 | 12520.5 | 7783.2 | 104825.3 |
| Durango | 21.5 | 41 | 20.2 | 75.2 | 61.9 | 24.1 | 38 | 40.8 | 78.8 | 17.3 | 14.8 | -145 | 288.5 |
| Estado de México | 340.5 | 611.2 | 412.1 | 285.7 | 747 | 1392.9 | 473 | 791.7 | 716.2 | 645.7 | 814.5 | 727.4 | 7957.8 |
| Guanajuato | 27.4 | 6.3 | 9.8 | 41 | 10.6 | 144.3 | 74.4 | 233.6 | 155.3 | 236.7 | 28.9 | 287.5 | 1255.9 |
| Guerrero | 7.1 | 62.6 | 9.6 | 4.5 | 2.6 | 34.2 | 10.4 | 18.3 | 15.4 | 54.8 | 24.7 | 22.7 | 266.9 |
| Hidalgo | 0.1 | 48.3 | 60.2 | 2.4 | 7.6 | 0.7 | -8.4 | 76.5 | 4.9 | 1.7 | 0.6 | -3.7 | 191 |
| Jalisco | 64 | 114.4 | 185.6 | 202.5 | 362.1 | 539.5 | 1195.8 | 461.2 | 263.2 | 290.5 | 512.8 | 842.1 | 5033.6 |
| Michoacán | 8.5 | 48.8 | 1.2 | 4 | 4.3 | 6.3 | 29.1 | 8 | 11.8 | 9.8 | -13.1 | 37.1 | 155.6 |
| Morelos | 19.4 | 67.6 | 51.2 | 27.4 | 60.8 | 148 | 67.4 | 16.2 | 106.7 | 45.2 | 159.7 | -72.2 | 697.3 |
| Nayarit | 5.6 | 2 | 3.6 | 7.6 | 6.1 | 28.1 | 44.8 | 38.2 | 19.9 | 89.6 | 38.2 | 104 | 387.7 |
| Nuevo León | 937.4 | 704.5 | 358.4 | 2371.4 | 672.9 | 1452.9 | 2400.5 | 1821.7 | 1781.7 | 1095 | 1108 | 2000.4 | 16704.8 |
| Oaxaca | 0.1 | -2 | 0.3 | 6.1 | 0.4 | 1.1 | -1.7 | -1.7 | 4.5 | 0.5 | 1.9 | 4.4 | 14 |
| Puebla | 29.9 | 25.9 | 39.2 | 379.3 | 37.9 | 201.2 | 549.1 | 461.5 | 480.9 | 264.3 | 382.6 | 379.2 | 3231 |
| Querétaro | 141.1 | 42 | 69.8 | 73.2 | 125.1 | 138.9 | 161.7 | 190 | 227.6 | 50.8 | 112.6 | 30.5 | 1363.3 |
| Quintana Roo | 38.6 | 24.6 | 25.5 | 129.2 | 43.7 | 98.5 | 97.1 | 126.9 | 20.6 | 57.4 | 66.4 | 122.5 | 851.2 |
| San Luis Potosí | 14.8 | 135.3 | 89.1 | 1.1 | 6.1 | 208.1 | 290 | 188.2 | 10.1 | 78.4 | 56.9 | 115.1 | 1193.3 |
| Sinaloa | 46.2 | 94.1 | 28.7 | 36 | 13.6 | 41.4 | 12.2 | 63 | 22.9 | 21 | 16.9 | -1.2 | 394.8 |
| Sonora | 107.1 | 155.4 | 108.3 | 159.7 | 171.1 | 214.3 | 416.6 | 180 | 198.1 | 123.1 | 251.7 | 230.1 | 2315.6 |
| Tabasco | 0.6 | 1.2 | 0 | 7.6 | 0.4 | 52.9 | 38.9 | 4.7 | 75.7 | 25.2 | 150.9 | 33.5 | 391.6 |
| Tamaulipas | 362.4 | 393.7 | 334.3 | 283.7 | 345.7 | 462.1 | 488.9 | 345.6 | 323.2 | 321.1 | 226.3 | 386.9 | 4273.9 |
| Tlaxcala | 19.3 | 11.2 | 7.3 | 3.9 | 8.8 | 44.8 | 4.4 | 13.2 | -17.1 | 28.6 | 69.6 | 46.4 | 240.3 |
| Veracruz | 10.2 | 29 | 10.4 | 3.7 | 38.2 | -73.1 | 24.3 | 120.8 | 165.8 | 44 | 17.8 | 239.6 | 630.7 |
| Yucatán | 48.1 | 19.8 | 48.6 | 14.2 | 31 | 41.3 | 55.5 | 138.3 | 3.3 | 25.7 | 16.7 | -4.5 | 438.1 |
| Zacatecas | 13.8 | 12.2 | 11.1 | 13.6 | 13.6 | 11.1 | 12.3 | 5.5 | 4.8 | 0.1 | 4.9 | 3.7 | 106.6 |
| Total | 10664 | 8375 | 7848 | 12140 | 8370 | 13697 | 17773 | 27142 | 19040 | 15139 | 18923 | 16060 | 175171 |

En cuanto a la IED por estado en el periodo 1991-2005 las entidades más beneficiadas han sido el Distrito Federal, Nuevo León y Baja California, con 104 825. 3 mdd, 16 704.8 mdd y 9197.8 mm respectivamente; tanto el DF como Nuevo León resultan opciones naturales por tener altos niveles de especialización/industrialización/capacidad técnica y humana, así mismo es de resaltar el resultado de Baja California generado por su apuesta en las tecnologías de la información; en el lado opuesto encontramos a Chiapas con 25.3 mdd y Oaxaca con apenas 14 mdd.

Para México y todos los países es importante la inversión extranjera directa (IED) ya que esta aporta en su gran mayoría al PIB y empleos y a su vez impulsa el crecimiento económico de un país o un Estado. En este caso Guanajuato que ha sido uno de los Estados con beneficio de este sector por la llegada de nuevas armadoras, seguido de Chihuahua y el Estado de México.

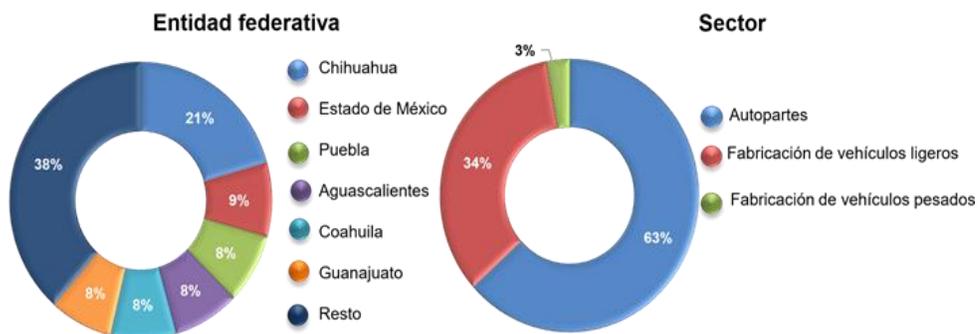


IMAGEN 1: IED en el sector automotriz
FUENTE: gobierno de México.

El Clúster Automotriz de Guanajuato cuenta con 297 empresas, entre las que destacan General Motors (27 de julio de 1995) y Volkswagen (15 de enero de 2013), en Silao, Mazda (27 de febrero de 2014) en Salamanca y Honda (21 de febrero de 2014) en Celaya, así como empresas de gran prestigio en la fabricación de llantas como Pirelli y otras más de autopartes, transmisiones y componentes para autos las cuales aportan 13% del PIB de la entidad, cifra que se espera aumente a 20.5% del PIB para 2018. El Clúster Automotriz de Guanajuato integra a empresas con inversiones de Alemania, Japón, Estados Unidos, Italia, Francia, Inglaterra, España, Canadá, Brasil, Holanda, India, Taiwán, Suiza, Suecia y Corea.

De acuerdo al INEGI, en la industria manufacturera el crecimiento de Guanajuato en el sector automotriz es el mayor a nivel nacional, esto en relación al 2013, donde el valor de su producción llegó a un 205 por ciento.

Aguascalientes tuvo un crecimiento del 70 por ciento; Coahuila, del 66; Nuevo León, un 24% en el valor de la producción; mientras Guanajuato logró el 205 por ciento, esto habla del dinamismo y el empuje económico que trae nuestro estado.

Al participar el Gobernador, Miguel Márquez Márquez, en el Foro México Automotive Summit 2016, en donde presentó las ventajas competitivas de Guanajuato para el desarrollo de negocios, destacó que la industria automotriz y autopartes, para Guanajuato representa 231 inversiones que integran más de 12 mil 400 millones de dólares y 88 mil 300 empleos.

Empleo

En materia de empleo, ocupamos el 4º lugar como la entidad en la que más empleos se han generado a nivel nacional, de acuerdo a la Evaluación del Sistema Nacional de Empleo, que mide el éxito de las políticas públicas para atender a la población desempleada y subempleada, Guanajuato pasó del lugar 22 al 3er puesto.

Aunque estas cifras son muy representativas para el Estado y los Guanajuatenses y, les ha dado grandes oportunidades de trabajo, quedan grandes retos por resolver como es el nivel de salarios que perciben los trabajadores que laboran en estas empresas ya que por el nivel de crecimiento del país no ha sido posible llegar aún mejor nivel de poder adquisitivo en el bolsillo de las familias. Esto es un reto pendiente que tendrán que enfrentar las siguientes administraciones para lograr el crecimiento pleno de todos los guanajuatenses y todos aquellos que encuentran la oportunidad en esta industria.

Como un ejemplo de esto, a continuación, una gráfica de los salarios percibidos del 2011-2014 dentro de la industria.

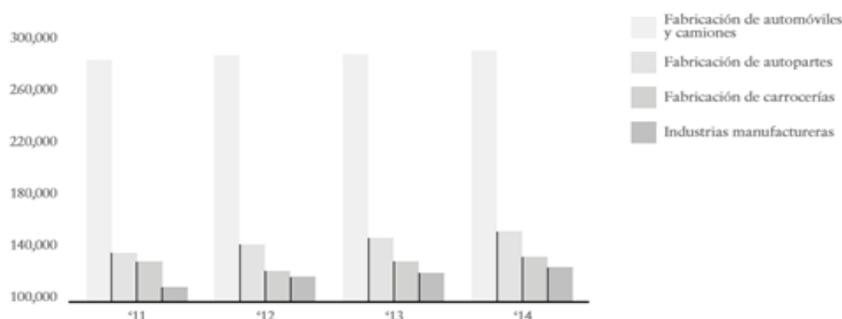


IMAGEN 2: remuneraciones medias en el sector automotriz 2011-2014.

FUENTE: proméxico

El crecimiento económico que hoy vive nuestro Estado es fruto de la visión y el trabajo que por años han realizado las y los guanajuatenses para consolidar el clúster automotriz. Hoy el clúster más dinámico de la industria automotriz de América Latina está en Guanajuato.

La entidad, vive un gran momento económico que se debe aprovechar, es el resultado del trabajo entre sociedad y gobierno para impulsar políticas públicas, la integración de infraestructura logística y de movilidad, de contar con un sistema educativo que responde a las demandas del sector productivo y de servicios, la creación de parques industriales y tecnológicos.

Guanajuato está muy adelantado que otros estados e incluso países, Guanajuato ha entendido mejor el aprovechamiento de los diversos tratados de libre comercio que tiene México, actualmente registra más de 20 mil millones de dólares en exportaciones y en materia de importaciones, la industria automotriz y autopartes genera más de 32 mil millones de dólares contribuyendo así Guanajuato al crecimiento nacional (Márquez, 2016).

Tras un 2016 complicado para la industria automotriz en México, donde el superávit comercial disminuyó por primera vez desde 2009, en el primer trimestre de este año se registró un nivel récord histórico. Entre enero y marzo de 2017 se reportó una balanza comercial superavitaria para México de

16 mil 13 millones de dólares. Esto significó un aumento de 9.8 por ciento, frente a lo registrado en igual periodo del 2015.

En un momento donde la balanza comercial manufacturera de México está en déficit, el sector automotriz es un motor importante para la economía del país, también influye en la estabilidad de la moneda mexicana.

Gracias a la llegada de este sector, además de beneficiar a la sociedad con empleos, también ha beneficiado a diferentes municipios de este estado como lo son: Silao, Celaya, Salamanca, Apaseo El Grande, Comonfort, Cortazar, Irapuato y León. Además de Acámbaro, Dolores Hidalgo, Jerécuaro, Juventino Rosas, Ocampo, Romita, San Felipe, San José Iturbide, San Miguel de Allende, Tarandacua y Villagrán. Sin duda alguna, la industria automotriz representa un sector clave en el desarrollo del país. Su crecimiento traerá también crecimiento a la nación y desarrollo en otras industrias (AMIA, 2018).

CONCLUSIONES

La industria automotriz mexicana ha alcanzado un mayor nivel de madurez, realizando actividades de investigación y desarrollo e incluso contando con marcas de origen nacional que participan en el sector. Resulta de especial interés dar seguimiento a estas empresas automotrices mexicanas, no sólo para que fortalezcan su presencia en el mercado interno y en los diversos mercados del mundo, sino para que desarrollen su potencial tecnológico, como un medio más para llevar a la industria automotriz mexicana a tener mayor relevancia en todos los eslabones de la cadena de valor.

¿Qué impacto ha tenido esta industria en el Estado?

El desarrollo de talentos altamente capacitados que ha desarrollado esta industria ha despertado el interés de los jóvenes por prepararse académicamente en las diferentes disciplinas que satisfacen la demanda con elevada calidad no sólo la manufactura de diversos procesos y componentes con especificaciones cada vez mayores y de alta complejidad, sino las capacidades de innovación, diseño y desarrollo de una industria tan perfeccionada a nivel mundial como lo es la industria automotriz. Sumando así voluntades y colaboración entre empresas, instituciones educativas y gobierno.

Evidentemente el sector automotriz se ha fortalecido de manera importante durante los últimos años, y se espera que siga en constante crecimiento pues, las nuevas inversiones de otras empresas dedicadas a este mismo rubro que se están poniendo en marcha sin duda generaran un crecimiento importante no solo en la producción de la industria terminal, sino también por el lado de las autopartes. Además, tendrán impacto en la generación de empleos directos e indirectos, lo cual provocará la reanudación en la actividad económica de las entidades federativas donde se localiza esta industria.

REFERENCIAS

Álvarez, Medina Lourdes. (2007) *Formación de redes de conocimiento en México: cambios impulsados por la competencia en la industria automotriz mundial*, Economía y Sociedad, vol. XII, núm. 20, julio-diciembre, 2007, pp. 77-92 Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo Morelia, México.

AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz). 2018. *Estadísticas*; consultado: 25 de julio de 2019; recuperado de: <http://www.amia.com.mx/estadisticas.html>.

Carrillo V., Jorge, y Patricia García (1987) Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México. Estudios Sociológicos, Vol 5, Núm. 14, México.

Sampieri, Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2012) *Metodología de la investigación* (tercera edición). Mc. Graw Hill.

Morales, De León Jesús (2009) *La industria automotriz del auto eléctrico*, Ingenierías, Julio-Septiembre 2009, Vol. XII, No. 44.

Pavón, J. L. (2016) **Actividad económico e industria automotriz: la experiencia mexicana en el TLCAN**, Documentos de trabajo. IELAT-Instituto Universitario de Investigación en Estudios Latinoamericanos, Universidad de Alcalá, N. 89.

Márquez, Márquez Miguel (2016) *Cuarto Informe de Gobierno*. Gobernador del Estado de Guanajuato.

Secretaría de Economía (2018) *Dirección General de Inversiones Extranjeras*; consultado el: 30 de junio de 2019; recuperado en: <http://www.2006-2012.economia.gob.mx/comunidad-negocios/inversion-extranjera-directa>.