

La pandemia del Covid19 y la Industria Automotriz en México. Un balance parcial de daños colaterales

Jaime Linares Zarco ¹

Resumen

La industria automotriz ha sido sin lugar a dudas uno de los principales motores de la economía nacional desde hace más de 25 años, icono del TLCAN hoy T-MEC que contribuye con 2.9% en el PIB nacional y 18.3% en el PIB manufacturero, además de generar más de 2 millones de empleos directos e indirectos, así como coadyuvar a impulsar el sector exportador; hasta convertirse en el sector económico que mayor captación de divisas logró con 77.8 miles de millones de dólares (mmdd); cifra muy por encima de la captación de divisas enviadas por los trabajadores que laboran en los EUA con 40.6 mmdd y tres veces más que la IED que registró 25.8 mmdd durante 2020.

Todas estas cifras sin lugar a dudas, hubieran seguido ascendiendo de no haber sido por la llegada de la pandemia del Covid19 a nuestro país desde el 28 de febrero de 2020, lo que obligó al gobierno federal a decretar la suspensión de todas las actividades económicas no prioritarias, entre las cuales estaba la industria automotriz; suspensión que se extendió desde marzo hasta mayo de 2020, además de un “paro técnico” que se produjo entre febrero y marzo de 2021, ante la escasez de gas natural y electricidad en gran parte del territorio nacional, resultado de un invierno muy severo que se produjo en los EUA, principal proveedor de dichos insumos.

El objetivo del presente ensayo consiste en analizar el impacto que ha tenido la pandemia del Covid-19 sobre la producción, ventas, empleo y exportación de la industria automotriz instalada en nuestro país. Se parte de la siguiente pregunta central: ¿Cuáles han sido los daños colaterales que ha causado la pandemia del Covid19 en la industria automotriz a más de 15 meses de mantener las medidas sanitarias restrictivas? La hipótesis central señala que el impacto de la pandemia ha sido incalculable, en términos económicos y pérdida de vidas; y sus efectos han sido muy desiguales en términos de actividades económicas, al afectar más al sector comercial y de servicios, así como al sector manufacturero ligado al mercado externo, entre la cual destaca la industria automotriz, en donde se ha registrado el cierre de diversas empresas y desempleo. Es la apuesta favorable a este sector dinámico y generador de efectos multiplicadores, a que cambiando la situación de emergencia de la pandemia, será uno de los primeros en restablecer su vitalidad en la generación de empleo y riqueza.

Conceptos clave: Confinamiento, Crisis, Reactivación y Recuperación.

Introducción

Con el presente trabajo se esbozará la naturaleza de la crisis económica del capitalismo contemporáneo, los efectos del TLCAN, hoy T-MEC, una breve historia sobre la evolución del

¹ Doctor. Profesor de Carrera Titular “B” de T. C. definitivo. FES Aragón-UNAM. jlinares112@yahoo.com.mx

sector automotriz en México y se analizará el impacto de la pandemia del Covid-19 sobre la producción, ventas, empleo y exportación de la industria automotriz instalada en México.

Naturaleza de la crisis económica del capitalismo contemporáneo

Una de las principales características del sistema capitalista que lo distingue de los otros modos de producción, es sin duda alguna la crisis económica. Sin embargo, ¿qué es la crisis económica? Es aquella que se manifiesta como una parte del ciclo económico capitalista; significa una ruptura del equilibrio entre la producción y el consumo (Méndez y Zorrilla, p.31), la cual se presenta periódica e inevitablemente debido a la anarquía de la producción, puesto que cada capitalista decide libremente el qué, cuánto y cómo producir, de acuerdo a sus expectativas de ganancia y oportunidades de inversión que permite el mercado.

En resumen, la crisis económica capitalista no es algo coyuntural o pasajero, sino que forma parte de la propia naturaleza del sistema capitalista. Se define como una ruptura o bloqueo en la reproducción ampliada del capital social en su conjunto, lo cual se traduce en una interrupción del proceso de la acumulación, cuya duración es imposible de pronosticar. (Guillén, 71) El carácter inherente de las crisis económicas en el sistema capitalista, se presenta indistintamente tanto en los países desarrollados como en los subdesarrollados; puesto que la forma de crecimiento natural de toda economía es a saltos a veces cortos, a veces largos, que interrumpen el proceso de producción, a estos saltos se les conoce también como ciclos económicos. (Marx, T, III, V. 6, 1978,-138).

La presencia de los ciclos económicos en el desarrollo del sistema capitalista, es un indicador de la incapacidad del capitalismo de alcanzar un crecimiento económico sostenido durante un largo periodo de tiempo, lo que en términos de economía de los negocios, significa una creciente incertidumbre que se traduce en fusiones y adquisiciones en el mejor de los casos, así como la quiebra masiva de miles de micros. pequeñas y medianas empresas, que inevitablemente arrojarán a la calle a miles de obreros y empleados en el desempleo o subempleo; y del cual solo se logrará una salida, desde el momento de que esta etapa de crisis destruya medios de producción que provocaron dicha sobreproducción, hasta lograr el impulso de un nuevo ciclo, que promueva la inversión, producción, empleo, ingresos, ventas, ahorro y consumo de la economía; que rompa el viejo círculo vicioso y entre el nuevo círculo virtuoso, impulsado por un efecto multiplicador que fortalezca la economía en general.

Todo se resume en saber la duración y efectos que pueden traer sobre los negocios los ciclos económicos, lo que implica un mayor conocimiento sobre la naturaleza y alcances de los mismos. Por ello los ciclos económicos se definen como aquellas fluctuaciones presentadas en la actividad económica total de los países capitalistas. Un ciclo consiste en expansiones que ocurren al mismo tiempo en varias actividades económicas, seguidas por recesos generales, contracciones y recuperaciones convertidas en la fase de expansión del siguiente ciclo; cuyas etapas son la crisis, la recuperación, el auge y la depresión, sucesivamente. (Padilla, 18)

En las últimas décadas hemos observado una crisis estructural global de rentabilidad y de regulación, lo cual ha provocado que la economía internacional se haya estancado en una onda larga de depresión o de fase descendente, integrada por una sucesión de fuertes caídas y breves recuperaciones, traducidas actualmente en la aguda recesión iniciada desde 1990.

(Dabat y Rivera,, 17) La crisis económica hipotecaria de 2008-2009 que estalló en los EUA, no fue más que una señal de alerta de la inestabilidad económica mundial. Dicha crisis se caracterizó, no solo por ser la primera gran crisis del siglo XXI, sino también, por su rápida expansión mundial, mediante la caída de todos los indicadores y cotizaciones de las principales bolsas de valores del mundo, iniciando en Nueva York, para seguir en Londres, París, Tokio, Berlín y Hong Kong, entre otras. Lo cual demostró la fuerte interdependencia entre las economías del mundo, tanto desarrolladas como subdesarrolladas, que tiende a borrar las fronteras comerciales, financieras, deportivas, culturales, además de difundir los estragos y consecuencias de la crisis económica por todo el orbe.

El Estado intervencionista y la globalización económica

Después de suscitarse la crisis del orden mundial de la posguerra, con motivo de la destrucción de millones de viviendas, instalaciones fabriles e infraestructura en general, los países industrializados iniciaron una renovación tecnológica que reordenó el sistema mundial e impuso una competencia ya no por países sino por zonas o regiones. La empresa privada transnacional (ET) evolucionó hacia la fábrica mundial, se impuso la libertad en los mercados y se transformó la división internacional del trabajo, reduciéndose sensiblemente la autonomía económica de las naciones. (Ávila, 20)

Como resultado de todo lo anterior se establecieron las bases de lo que posteriormente será denominado la globalización económica, la cual se define como un nivel históricamente determinado de internacionalización del capital, que se traduce en una reconfiguración del espacio geoeconómico, que descansa en una nueva estructura y dinámica del conjunto de las relaciones internacionales (Dabat y Toledo, 13). Dicha reconfiguración geoeconómica del espacio se concibe como una cuestión de integración organizacional, que reposa sobre la coordinación de tareas y de funciones y la movilidad de recursos productivos interdependientes al interior de redes de producción transfronterizas. La globalización económica es el resultado final del rápido proceso de internacionalización de la producción y las transacciones entre los países desarrollados desde la posguerra, el cual conjuga los elementos siguientes: a) altísimo nivel alcanzado por el comercio internacional; b) nuevo papel de las ET en la producción y comercio mundial; c) surgimiento de una nueva división internacional del trabajo; d) revolución de las comunicaciones; e) unificación de los mercados financieros internacionales y nacionales; f) primeros intentos de coordinación de las políticas económicas de las grandes potencias capitalistas y g) crece el flujo de las migraciones internacionales y los mercados transnacionales de fuerza de trabajo. (Dabat y Rivera, 29)

Con la integración y desarrollo de todos estos factores en el mundo globalizado, México se vio obligado por las circunstancias a integrarse al desarrollo de un mercado regional de producción, que respondiera a la vecindad geográfica de sus miembros, así como a las crecientes oleadas migratorias de trabajadores entre las tres economías, además de la posibilidad de explotar las ventajas competitivas que derivaran en el desarrollo de nuevos mercados con cadenas de valor internacionales. Bajo este marco nació hace 27 años el TLCAN, que recientemente se convirtió en el T-MEC, después de varios meses de renegociación entre los países socios.

Pero la pregunta esencial es ¿Cuándo se inició el impulso del modelo neoliberal en el mundo? En el marco de una serie de crisis económicas que se suscitaron durante el periodo de entreguerras y de la posguerra, Friedman y Hayek coinciden en apoyar el regreso al liberalismo económico como una alternativa que evitara las crisis futuras y facilitara la reconstrucción de las economías devastadas por la guerra. En 1980 ambos afirmaban que tanto en el este como en el oeste las crisis se repiten y la máquina político-económica y social se descompone. Los gobiernos centrales, aunque cada vez más poderosos, son sin embargo, impotentes para impedir que el mundo industrializado se deslice hacia el caos. (Guillén, 46)

Ante la profundidad de la crisis de la deuda que enfrentaban los países subdesarrollados como México, en el marco del Consenso de Washington de 1979 (Tello, 546), negociado por Reagan (EUA) y Thatcher (Gran Bretaña), se acordó impulsar conjuntamente con el FMI una política de corte neoliberal para promover una disciplina fiscal, reducir el déficit del gasto público, impulsar la liberalización financiera, flexibilizar el tipo de cambio, liberalizar el comercio, mayor IED, privatización de empresas públicas, desregulación económica y respetar los derechos de propiedad. (Guillén, 90) Gran parte de estas recomendaciones y sugerencias de política económica restrictiva tenían como destinatarios a los países subdesarrollados; adicionalmente se recomendaron: la reducción del tamaño del Estado lo cual significó el despido de miles de burócratas, mayor libertad económica a los empresarios, eliminar los controles de precios, control de los sueldos y salarios, que no se grave al capital, la apertura total e indiscriminada a la IED y mercancías provenientes del exterior. (Ortiz, 19)

Después de casi cuatro décadas de aplicar una política neoliberal en México saltan a la vista algunos resultados, tales como un mayor desempleo y subempleo, desequilibrio externo, contracción del poder de compra de los salarios mínimos, quiebra masiva de las Mipymes, mayor dependencia comercial y económica respecto a los EUA, creciente pobreza y migración de fuerza de trabajo hacia los EUA, así como mayor inseguridad y narcotráfico.

Características de la crisis económica de México y el TLCAN

Con la negociación del TLCAN desde 1992 y puesta en marcha en enero de 1994 se impulsó la estrategia que permitiera fortalecer y consolidar el cambio de modelo de desarrollo en México, a fin de reemplazar al desgastado modelo industrializador por sustitución de importaciones, después de varias décadas de operación, la cual derivó en una balanza comercial deficitaria, crecientes devaluaciones del peso frente al dólar, mayor endeudamiento externo y dependencia de la venta y exportación de barriles de petróleo en el mercado internacional, por el modelo neoliberal, lo cual implicó la apertura comercial, el ingreso de México al GATT (hoy OMC) en 1986, y a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en 1994.

Sin embargo, debido al sobrecalentamiento de la economía nacional, combinados con una serie de sucesos sociales y políticos² que ocurrieron antes y después de la puesta en

² Con el magnicidio del Arzobispo Juan Jesús Posadas Ocampo en mayo de 1993; la declaración de guerra del EZLN al gobierno de México el 1 de enero de 1994; el asesinato del candidato a la presidencia Luis Donaldo Colosio en Lomas Taurinas, Tijuana, en marzo de 1994; además del atentado contra José F. Ruiz Massieu en la CDMX en octubre de 1994.

marcha del TLCAN; el año de 1994 se convirtió en el parteaguas de la historia contemporánea del país. Durante ese periodo el modelo neoliberal recibió su primer prueba de fuego y de la cual no saldría bien librado, cuando los principales indicadores macroeconómicos del país, cayeron abruptamente en diciembre de 1994, debido en parte, a la presencia de grandes volúmenes de IED que desde fines de los 80's había encontrado en la especulación con el dólar a través de los TESOBONOS altas tasas de ganancia en poco tiempo; sin embargo, poco después se generó el nerviosismo entre los inversionistas, quienes provocaron una cuantiosa fuga de capitales (el capital privado mexicano poco solidario que se resistía a colaborar con el nuevo gobierno) que derivó en la crisis económica de 1994, mejor conocida como “el error de diciembre”. Al iniciar el gobierno de Ernesto Zedillo, se produjeron fuertes incrementos en la tasa de interés, disparo de los precios y que el PIB cayera más de 6% en 1995. (Tello, 647)

Cuadro 1 Indicadores de las crisis económicas en México

Indicador [□]	1995 [□]	2009 [□]	2010 [□]	2020 ^{1/□}
PIB·(Variación·%·anual) [□]	-6.2 [□]	-5.3 [□]	5.1 [□]	-8.5 [□]
Inflación·anual [□]	35.0 [□]	5.3 [□]	4.2 [□]	3.2 [□]
Tasas·de·interés·nominal(%) ^{2/□}	40.8 [□]	2.1 [□]	1.8 [□]	5.3 [□]
Saldos·de·la·deuda·pública·bruta·total·(%·del·PIB) [□]	n.d. [□]	34.1 [□]	33.3 [□]	52.3 [□]
Tipo·de·cambio·(Pesos·por·Dólar) ^{3/□}	6.42 [□]	13.57 [□]	12.63 [□]	21.50 [□]
Tasa·de·desempleo·abierto·en·ciudades·(Porcentaje·de·la·PEA) [□]	6.2 [□]	5.1 [□]	6.8 [□]	3.8 [□]
Remesas·(Millones·de·dólares) [□]	3,673 [□]	25,144 [□]	21,304 [□]	40,606 [□]

n.d.·No·disponible.¶

1/·Promedio·acumulado·o·fin·del·periodo,·según·corresponda,·de·acuerdo·con·la·información·disponible.¶

2/·Pagaré·con·rendimiento·liquidable·a·28·días,·CETES·28·días·(%·nominal·promedio)¶

3/·Nominal·promedio.□

Fuente: 1995, 2009 y 2010; Poder Ejecutivo. Anexo Estadístico del Informe de Gobierno, varios años. Para 2020, Cuenta Pública 2020. Anuario de Migración y remesas, México, 2020.

Por su profundidad y alcances, dicha crisis fue bautizada como “la primer crisis económica del siglo XXI”, por Michael Camdessus, entonces Director General del FMI al señalar que era un nuevo tipo de regulación financiera internacional, que se constituyó desde los 80's, bajo el triple efecto de la liberalización de los movimientos de capitales, la titularización y mundialización de los mercados financieros. En pocas palabras, una crisis del nuevo régimen de financiamiento desintermediado que caracterizó al conjunto de los países emergentes. (Guillén, 186)

La profundidad de la crisis económica de fines de 1994 quedó grabada en los anales de la historia de 1995, se observa una caída de 6.2% del PIB; una inflación de 35%, que si bien fue elevada, no alcanzó los tres dígitos que alcanzó en 1986, cuando registró 158%; tasas de interés activas de 40.8% anual; la cotización del peso frente al dólar se devaluó en 114%, al pasar de 3 pesos a 6.42 pesos por dólar; dicha situación repercutió en el empleo al registrar

6.2% de la PEA en las principales ciudades del país; e incremento de los flujos migratorios de trabajadores mexicanos hacia los EUA, lo cual se reflejó en las remesas anuales enviadas hacia México, alcanzando los 3.7 mmdd en 1995. (Cuadro 1)

Aproximadamente 15 años después de que la economía del país había retomado su paso con el impulso exportador del TLCAN, se produjo la crisis hipotecaria mundial de 2008-2009, que se inició con la caída de las cotizaciones de las principales acciones en la Bolsa de Valores de Nueva York y después en el resto de bolsas del mundo; crisis que también fue paralela a la crisis sanitaria del SARS en mayo de 2009. Entre los principales impactos que tuvo esta crisis hipotecaria en México destacó la nueva caída del PIB en -5.3; mientras que la inflación alcanzó una cifra de 5.3% durante ese año; las tasas de interés activas registraron 2.1% anual; mientras que el saldo de la deuda pública bruta total alcanzó 34.1% con respecto al PIB; por su parte el tipo de cambio se ubicó en 13.57 pesos por dólar; la tasa de desempleo registró 5.1%; finalmente las remesas captadas alcanzaron 25.1 mmdd, cayendo hasta 21.3 mmdd en 2010 y solo se recuperaría hasta 2016 con 26.5 mmdd captados.

El desempleo también ha sido un importante indicador macroeconómico que tiene repercusiones sociales, sobre todo porque tiene efectos multiplicadores sobre el ingreso, consumo, ahorro, producción y la inversión, encontrando grandes diferencias entre las tres crisis que se han registrado en las últimas tres décadas. Si bien la tasa de desempleo abierto en ciudades no refleja la gravedad de la situación en las crisis, en particular en 2020 que tiene una cuantificación de 3.8%, la tasa más pequeña respecto a los años anteriores (Cuadro 1), según INEGI, más de 25 millones de personas, 53% de la población ocupada, trabajan en la informalidad (Forbes, agosto 2020); asimismo, la tasa de desempleo de México subió a 4.4% en el primer trimestre de 2021, frente al 3.4% del mismo periodo de 2020, lo que refleja una lenta recuperación de la economía del país.

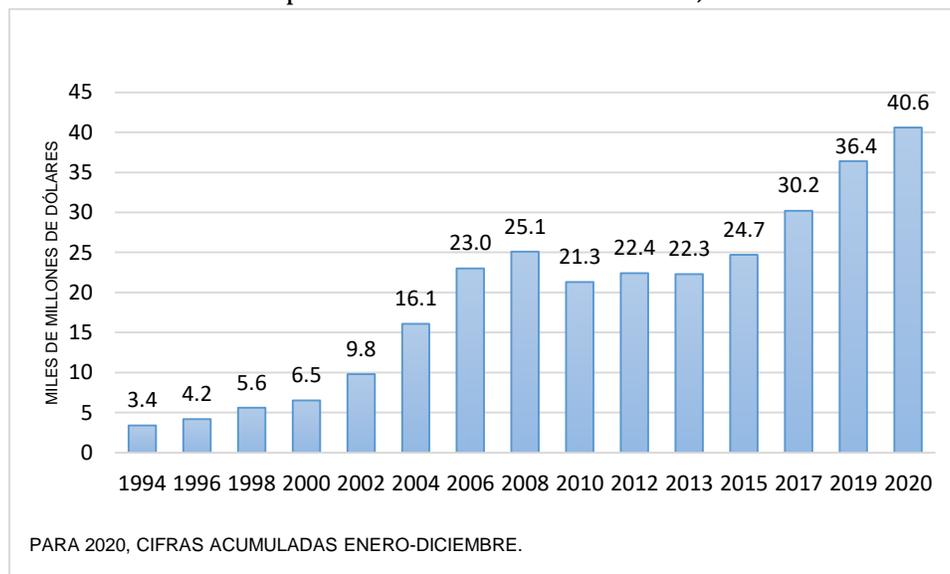
Se estima que las actividades de alojamiento, preparación de alimentos, manufactura, comercio al por mayor y menor y bienes raíces, están teniendo altas afectaciones en su producción, aumentando considerablemente el desempleo, pues son sectores intensivos en mano de obra, que emplean a millones de personas con bajos salarios, y en general con bajo nivel de calificación.

La captación de remesas ha sido uno de los renglones en donde también se han registrado los efectos de la crisis económica, a veces incrementando los flujos de captación, como la ocurrida durante la crisis de 1994-1995, cuando las remesas captadas se incrementaron en 23.5%, al pasar de 3.4 a 4.2 mmdd; en contraste, entre 2008 y 2010, la captación de remesas disminuyó en -15.1%, al caer de un monto de 25.1 hasta 21.3 mmdd, cabe hacer notar que dicha tendencia negativa solo pudo ser revertida a partir de 2016 cuando la captación de remesas alcanzó 26.9 mmdd, sin dejar de crecer, incluso en la crisis de 2020, cuando se logró establecer un nuevo record de 40.6 mmdd, lo cual representó un incremento de 10.1% con respecto a 2019 cuando sumó 36.4 mmdd. (Gráfica 2)

Este fenómeno de contrastes entre la caída en la captación de remesas durante la crisis económica de 2008-2009 de -15.1%; contra la crisis económica y sanitaria de 2019-2020, en donde la captación se incrementó en 10.1%, y rompió record de captación; la explican los expertos por la política de estímulos fiscales y de facilidades de créditos blandos que otorgó el gobierno estadounidense en beneficio de millones de empresas y de personas físicas con el fin de paliar los estragos de la crisis económica, situación que permitió que los millones de

mexicanos que laboran en los EUA no dejaron de laborar y siguieron enviando parte de sus ingresos hacia México.

Gráfica 2: Captación de Remesas en México, 1994-2020



Fuente: Elaborado con base en información del Banco de México.

Crisis económica y crisis sanitaria en México: una combinación explosiva

Desde antes de que estallara la crisis sanitaria del Covid19, que nos llevó al confinamiento obligatorio y a la suspensión de diversas actividades económicas, escolares, culturales, gubernamentales y sociales, que significó la paralización casi completa del aparato productivo desde marzo de 2020; la economía del país ya se encontraba en una recesión técnica provocada por el bajo crecimiento económico, registrada en los últimos 24 meses, en parte debido al impacto de la crisis económica mundial, la política proteccionista del gobierno de Donald Trump, el impacto colateral derivado de la guerra comercial entre EUA y China, así como por la tardanza en la renegociación del TLCAN con sus socios de América del Norte, que derivaría en el T-MEC a partir de julio de 2020.

De acuerdo a las estadísticas oficiales disponibles, el PIB registró una baja tasa de crecimiento real de 0.4% y -0.1%, entre 2018 y 2019, respectivamente, tasa de crecimiento económico insuficiente si lo comparamos con la tasa de crecimiento de la población nacional, la cual ha mantenido un crecimiento de 1.1% promedio anual. A pesar de que las tasas de inflación han sido bajas, del 4.9% y 3.5% en ambos años; las tasas de interés se mantuvieron alrededor de 7.8% y el tipo de cambio ha sido favorable para impulsar los negocios al registrar una cotización promedio de 19.25 pesos por dólar, la actividad industrial bajó del 0.5% a -1,8%, entre 2018 y 2019, al igual que la industria de la construcción que también decayó de 0.47% hasta -4,97%; similar al saldo de la balanza de finanzas públicas, la cual pasó de -124% a -97%, durante el mismo periodo estudiado.

En el cuadro 3 se presenta de manera precisa el impacto parcial de la pandemia del Covid19 en la economía nacional, al afectar diversas variables macroeconómicas en tan solo 12 meses, hasta derivar en una de la crisis económica y sanitaria superior a las anteriores

ediciones de 1994-1995 y 2008-2009 que ya fueron analizadas. Así por ejemplo, en materia de producción, el PIB registró un decremento en términos reales muy pronunciado desde -0.1% en 2019 hasta -8.5% en 2020; ocurriendo lo mismo con la actividad industrial que bajó de -1.8% hasta -10.1%; al igual que la industria de la construcción cuyo registro pasó de -3.6% hasta -8.4%; el saldo de la balanza de finanzas públicas también aumentó su déficit en 71.8%, al pasar de -393.6 hasta -676.4 mmdp; el tipo de cambio aumentó en 11.6% al pasar de 19.26 hasta 21.49 pesos por cada dólar; todo lo cual repercutió en la reducción de los asegurados permanentes y eventuales, quienes bajaron de 20.4 hasta 19.9 millones de trabajadores, durante el periodo analizado. En contraste, las únicas variables que mostraron estabilidad e incluso se redujeron, fueron la tasa de inflación y la tasa de interés, quienes pasaron de 3.6 a 3.2 y de 7.8% hasta 5.3% promedio anual durante el mismo periodo.

Cuadro 3 Principales indicadores económicos, 2019-2020

Variable ^α	2019 ^α				Promedio Anual ^α	2020 ^α				Promedio Anual ^α
	I ^α	II ^α	III ^α	IV ^α		I ^α	II ^α	III ^α	IV ^α	
PIB (Var. % real) ^α	1.4 ^α	-0.9 ^α	-0.04 ^α	-0.6 ^α	-0.1 ^α	-1.4 ^α	-18.7 ^α	-8.6 ^α	-4.3 ^α	-8.5 ^α
Inflación ^{1/α}	4.1 ^α	4.2 ^α	3.3 ^α	2.9 ^α	3.6 ^α	3.4 ^α	2.8 ^α	3.9 ^α	3.5 ^α	3.2 ^α
Tasa de interés ^{2/α}	8.00 ^α	8.34 ^α	8.50 ^α	7.47 ^α	7.88 ^α	7.01 ^α	5.51 ^α	4.87 ^α	4.24 ^α	5.31 ^α
Saldo de la balanza de finanzas públicas ^{3/α}	-24.5 ^α	-119.9 ^α	-160.2 ^α	-393.6 ^α	-393.6 ^α	26.9 ^α	-293.3 ^α	-308.5 ^α	-676.4 ^α	-676.4 ^α
Actividad industrial ^{4/α}	0.03 ^α	-0.2 ^α	-0.003 ^α	-2.0 ^α	-1.8 ^α	-0.9 ^α	-23.2 ^α	22.5 ^α	3.6 ^α	-10.1 ^α
Construcción ^{5/α}	-1.5 ^α	-1.2 ^α	-0.5 ^α	2.0 ^α	-3.6 ^α	-1.9 ^α	-5.9 ^α	6.1 ^α	0.7 ^α	-8.4 ^α
Tipo de cambio ^{6/α}	19.21 ^α	19.13 ^α	19.43 ^α	19.27 ^α	19.26 ^α	19.93 ^α	23.34 ^α	22.11 ^α	20.58 ^α	21.49 ^α
Asegurados permanentes y eventuales ^{7/α}	20.3 ^α	20.4 ^α	20.5 ^α	20.7 ^α	20.4 ^α	20.5 ^α	19.7 ^α	19.6 ^α	19.9 ^α	19.9 ^α

1/ Se refiere a la inflación general. ¶

2/ Cetes 28 días (% nominal promedio). ¶

3/ Miles de millones de pesos. Cifras trimestrales acumuladas. ¶

4/ Se refiere a la variación porcentual real trimestral y anual (promedio trimestral) del Producto Interno Bruto del sector industrial, a precio de mercado (millones de pesos a precios de 2013). ¶

5/ Se refiere a la variación porcentual real trimestral y anual del valor de producción generado por las empresas constructoras. Variación porcentual real. ¶

6/ Pesos por dólar, conforme la cotización en el Diario Oficial de la Federación. ¶

7/ Cifras en millones de trabajadores, promedio trimestral y promedio anual. α

Fuente: Elaboración propia con base en: www.inegi.gob.mx/bie;
www.banxico.org.mx/tasainteres, www.banxico.org.mx/tipodecambio;
www.imss.gob.mx/prensa/archivo.

De acuerdo con cifras del INEGI, durante los primeros 17 meses de la pandemia, habían desaparecido más de un millón de establecimientos que nacieron y murieron con la crisis sanitaria; de los cuales, el 91% fueron de los sectores comercial y servicios privados no financieros, entre los cuales sobresalieron los destinos turísticos tradicionales localizados en Quintana Roo con 31.9%, B. C. Sur 28.1%, Sinaloa 27.7%, Tamaulipas 26.6%, Nuevo León 25.7%, Colima 25.5%, Campeche 25.2%, Tabasco 24.1% Nayarit 23.4% y Morelos 23.1;

LA PANDEMIA DEL COVID19 Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.
UN BALANCE PARCIAL DE DAÑOS COLATERALES

mientras que en el subsector manufacturero, Quintana Roo registró -19.5%, Nuevo León -17.3%, Sinaloa -15.9%, Baja California Sur -15.7% y San Luis Potosí -15.6%, de factorías perdidas. (Cuadro 4)

Cuadro 4. Proporción de los Establecimientos Formales Muertos por Sector Económico Durante la Pandemia COVID-19

Entidad federativa	Manufacturas	Comercio	Servicios Privados no-Financieros	Entidad federativa	Manufacturas	Comercio	Servicios Privados no-Financieros
Aguascalientes	-11.08%	-16.61%	-19.74%	Morelos	-11.42%	-13.66%	-23.33%
Baja California	-14.96%	-18.38%	-19.67%	Nayarit	-12.94%	-13.95%	-21.82%
Baja California Sur	-15.65%	-20.58%	-28.42%	Nuevo León	-17.26%	-17.67%	-25.61%
Campeche	-14.45%	-21.10%	-30.54%	Oaxaca	-8.31%	-10.67%	-14.23%
Coahuila de Zaragoza	-14.36%	-17.11%	-19.69%	Puebla	-12.65%	-13.18%	-20.89%
Colima	-15.03%	-17.37%	-22.14%	Querétaro	-14.41%	-14.42%	-23.04%
Chiapas	-11.88%	-12.30%	-19.78%	Quintana Roo	-19.49%	-24.11%	-35.19%
Chihuahua	-11.76%	-14.17%	-19.91%	San Luis Potosí	-15.63%	-14.66%	-21.16%
Ciudad de México	-14.53%	-16.24%	-23.84%	Sinaloa	-15.86%	-20.78%	-29.57%
Durango	-14.53%	-13.60%	-19.15%	Sonora	-13.27%	-19.40%	-21.14%
Guanajuato	-14.88%	-18.60%	-16.11%	Tabasco	-14.61%	-20.32%	-23.43%
Guerrero	-14.17%	-13.44%	-18.98%	Tamaulipas	-15.59%	-16.75%	-23.76%
Hidalgo	-12.46%	-14.59%	-15.52%	Tlaxcala	-11.86%	-11.38%	-20.54%
Jalisco	-14.18%	-14.29%	-15.69%	Veracruz	-10.62%	-15.52%	-20.77%
Estado de México	-12.84%	-17.15%	-17.78%	Yucatán	-10.09%	-16.23%	-24.46%
Michoacán	-10.65%	-10.64%	-18.70%	Zacatecas	-8.65%	-12.72%	-18.54%

Elaboración propia con datos de INEGI. Estudio Sobre la Demografía de Negocios (EDN) 2020 <https://www.inegi.org.mx/programas/edn/2020/#Tabulados>

Sin duda alguna, el sector turismo ha sido una de las actividades económicas más golpeadas por la crisis económica y sanitaria que hemos vivido en los últimos meses; a grado tal que se afirma que 2020 cerró como el peor año en la historia para el turismo en México, al acumular una pérdida de 13, 548 mdd en la derrama económica de turistas en promedio. (El Financiero, 11/febrero/2021, p.18)

Otro de los sectores más golpeados, tanto por la crisis económica y sanitaria de los últimos meses, ha sido el sector asegurador, que ha pagado grandes desembolsos. Hasta febrero de 2021 el Covid19 se encontraba en el 2º lugar entre las catástrofes más costosas para las aseguradoras mexicanas con 1,279 mdd, solo detrás del Huracán Wilma de 2005 que alcanzó 2,325 mdd.

La caída de una gran diversidad de actividades económicas y del cierre de miles de empresas en el país, repercutieron evidentemente en la producción, el empleo, el consumo y el gasto de las familias, las empresas y del gobierno, debido en parte, a la caída en la captación de los recursos fiscales de este último, según lo reportó el SAT, entre los cuales destacaron el ISR con una reducción del 2.8%, seguido por el IVA con una disminución de 0.8% y el IEPS que se contrajo 19.8% en términos reales durante el primer bimestre de 2021. (El Financiero, 31/marzo/2021, p.2)

Sin embargo en medio de esta pandemia, una de las principales alternativas para reactivar la economía del país lo constituye el T-MEC, el cual, después de ser renegociado con nuestros socios de América del Norte, fue puesto en marcha en julio de 2020, bajo fuertes restricciones y señalamientos en materia laboral, ecológicas y de pago de salarios hacia los trabajadores. Por lo que en el marco de los estímulos fiscales brindados por el gobierno de EUA a sus millones de empresas; así como del impacto de sus políticas proteccionistas y la guerra comercial de los EUA contra China; México reactivó gradualmente su planta productiva y exportadora desde fines de 2020 y el primer trimestre de 2021, hasta lograr convertirse momentáneamente en el primer socio comercial de los EUA, al registrar un intercambio comercial con valor de 153.9 mmdd durante el periodo señalado, seguido por Canadá con 151.1 mmdd y China con 148.2 mmdd.

Otro de los rubros menos afectados por la pandemia y en la cual se mantienen fuertes expectativas es el flujo de la IED, la cual si bien se contrajo en 42% en el mundo, en nuestro país la reducción únicamente registró 8% a tasa anual, aunque ello significó la cifra más baja desde 2014 cuando la IED cayó 35.9%; en contraste con sus socios comerciales, como los EUA en donde la IED se contrajo en 49%, mientras que en Canadá se redujo en 39%. (El Financiero, 26 enero 2021, p. 8)

El proceso de vacunación es otro factor importante para reactivar la economía, en la medida en que ello coadyuve a incorporar un mayor número de actividades económicas, que generen un incremento en el monto de ingresos y de empleos; proceso que depende de la disponibilidad del fármaco; actualmente existe una gran desigualdad en la producción y distribución de la vacuna en el mundo, en palabras del jefe de la OMS más del 75% de todas las vacunas producidas a nivel mundial, se han administrado en solo 10 países, que de esta forma controlan el destino del resto del mundo, al decidir qué, cuántas y a quién vender las vacunas producidas por las ET instaladas en su territorio.

No es de sorprender que la población que goza de una mayor cobertura de vacunación anticovid hasta la fecha sean los que viven en los países desarrollados, mientras que los que menos han recibido la vacuna habitan en países subdesarrollados, para convertirse en otro indicador de las grandes desigualdades que existen en el mundo; así como de una mayor dependencia respecto de los países ricos. Ejemplo de ello lo tenemos en América, en donde los EUA, contaba con una cobertura de vacunación, hasta mayo, de 51%; seguido por Canadá 48%, Chile 41%, Uruguay 29%, Brasil 10%, México 9.3%, Argentina 5.5%, Nicaragua 2.6%, Venezuela 1.1%, Guatemala 0.2%, Haití 0%. (El Financiero, 24/mayo/21)

Mientras que la OMS realiza grandes esfuerzos para “democratizar” el reparto masivo de vacunas entre los países pobres a través de Covax, los países ricos boicotean dicha política del organismo internacional, al negarse a la exención de patentes e intercambio de tecnologías para salvar vidas, tal y como lo ha demandado desde hace tiempo Amnistía Internacional, así como altos funcionarios de la ONU, intelectuales y diversos gobiernos del mundo de países subdesarrollados, como México.

Antecedentes de la industria automotriz en México

Los inicios de este sector en México se remontan hacia el año de 1921 cuando se estableció la ensambladora Buick y posteriormente la planta Ford en 1925. Una década después se

localizó también la firma General Motors en 1935, seguida por la empresa Chrysler (Fábricas Automex) en 1938. La llegada de estas firmas multinacionales obedeció a diversos factores que nuestro país reunía, tales como la reducción en los costos de producción debido principalmente a los bajos salarios, costos de transporte bajos y expectativas de monopolizar el mercado mexicano, entre otras.

La llegada de dichas empresas automotrices coincidieron con la crisis económica mundial de 1929, que motivaron a impulsar el modelo industrializador por sustitución de importaciones (ISI) desde el gobierno de Lázaro Cárdenas, mediante el cual se sentarían las bases para desarrollar una industria básica que produjera bienes de consumo final y duradero, en donde entran los automóviles; industria que al generar mayores empleos e ingresos, pronto se convertiría en un sector dinámico y protagónico en el crecimiento económico del país.

Con las serie de reformas cardenistas fueron sentadas las bases para impulsar en México el modelo (ISI), que permiten gradualmente fortalecer el desarrollo de la industria automotriz con la intervención decidida del Estado en la economía, de esta manera ocurren dos hechos de notoria importancia en las próximas décadas; el primero lo constituye la creación de la compañía de capital mixto Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), integrado por la American Motors y el gobierno mexicano quien estableció sus principales plantas de producción en el Distrito Federal, así como en Lerma, Estado de México. El segundo hecho se refiere al decreto que promulga el gobierno de López Mateos en 1962, el cual prohibía la importación de vehículos automotores a partir de 1964,³ con lo cual de las 44 firmas automotrices existentes, quedaron fuera del mercado mexicano casi la mitad.

Con el agotamiento del modelo ISI y la entrada del modelo orientado al mercado externo (neoliberalismo), se produjo la apertura económica y la liberalización comercial desde mediados de la década de los ochenta del siglo XX. En el marco de la crisis económica y la devaluación del peso del año anterior, en 1977 el gobierno publicó un nuevo decreto que buscaba ya no proteger e impulsar el mercado interno, sino por el contrario, orientarse al mercado externo, con una industria automotriz caracterizada por su alta competitividad, al permitir la inversión extranjera en este ramo como máximo al 50%; situación que se agravó con la crisis económica de 1981-1982.

Hacia principios de la década de los ochenta, en el sector automotriz se introdujeron aún más restricciones respecto al contenido mínimo de los vehículos, lo que aunado a la profundidad de la crisis económica, obligó al gobierno a vender las acciones que poseía de las compañías Renault y VAM. Sin embargo la crisis también produjo oportunidades, puesto que algunas de las firmas estadounidenses que buscaban reducir sus costos frente al mercado japonés decidieron instalarse en la frontera norte de México, particularmente en las

³ Su objetivo era fortalecer dicha industria hacia el mercado interno, para este entonces la industria automotriz ya estaba concentrada fundamentalmente en estados como Puebla, Morelos y Estado de México y cabe destacar, para esta fecha menos del 20% de los componentes de los automóviles, eran de origen nacional. Se realizaron diversas disposiciones que incluían restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes (40% como máximo), la prohibición de importar vehículos y de autopartes y fijar en un 60% el contenido mínimo local para los vehículos fabricados nacionalmente, y la producción de autopartes en empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en automóviles; todo ello con el fin de promover la industria nacional.

entidades de Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Sonora; con ello la transferencia de tecnología jugó un papel importante en el sector y permitió contrarrestar el elevado grado de obsolescencia industrial, así como en la modernización y sistematización de los procesos de trabajo y en los mejores salarios que percibían los trabajadores de las nuevas plantas automotrices construidas durante 1980-1986; sin embargo estas acciones no fueron suficientes para contrarrestar la balanza comercial deficitaria que el sector automotriz venía arrastrando desde finales de la década anterior.

Para 1989, se emite el Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz donde los ejes rectores eran la desregulación económica así como la aceleración del ritmo de las inversiones en el país, este decreto autorizaba la importación de vehículos nuevos siempre y cuando su balanza comercial fuera positiva, esta restricción había estado vigente desde 1964; con ello la venta de vehículos nuevos importados aumentó de forma considerable; para 1991 el 15% de los vehículos vendidos fueron importados mientras que para 1993 la cifra se incrementó a 30%.

A partir de 1994 con la entrada en vigor del TLCAN se permitió la IED en el sector del 100%, así como la importación de diversos componentes que la industria requería, reducción de aranceles a la mitad y del contenido nacional de los automotores: 34% para 1993, 29% para 1998 y 0% para 2004. Desde entonces, la industria automotriz ha tenido una gran evolución, al seguir atrayendo mayor capital extranjero, generar mayores ingresos y empleo, así como crecientes niveles de producción y exportación.

Desde la puesta en marcha del TLCAN en 1994, México se ha orientado decididamente al mercado externo en la producción de vehículos automotores, situación que se refleja en la evolución que han mostrado sus principales indicadores en los últimos años, en donde destaca su ascendente contribución al PIB general al crecer de 1.9 a 2.9%, y en el PIB manufacturero cuyo porcentaje creció de 10.9 a 17.6%, así como un mayor porcentaje en el total de exportaciones nacionales, al pasar de 1.3 hasta 6.8%.

Al iniciar el siglo XXI, el ejecutivo federal promulgó un decreto industrial en 2003, con el propósito de apoyar la competitividad de la industria e incentivar la llegada de nuevas firmas automotrices al país. De esta manera, algunas de las grandes armadoras mundiales tanto de vehículos pesados como de vehículos ligeros, tales como: Marco Polo, Nissan, General Motors, Toyota y recientemente la firma coreana KIA se establecieron en diversas entidades como lo son Aguascalientes, Guanajuato, Baja California y Nuevo León. De esta manera, en la actualidad las empresas que conforman la industria automotriz en México se encuentran asentadas en 22 de las 32 entidades federativas del país, localizadas principalmente en el norte, bajío y centro del país.

Como puede apreciarse en el cuadro 5, esta actividad económica es sumamente sensible a los ciclos económicos, por lo que en 2009 todos los países, sin excepción, experimentaron grandes descensos en su producción, lo que permite apreciar el inconveniente que significa que esta actividad manufacturera sea uno de los principales ejes de desarrollo de las economías modernas; hacia 2013 México ocupaba el 8° lugar en la escena mundial entre los principales productores de vehículos automotores; pero a partir de 2015 ascendió al 7° lugar mundial y desde 2018 se ubicó en el 6° lugar en el mundo por encima de Corea, Alemania y Brasil; para volver a caer al 7° lugar en 2020.

Cuadro 5. Principales productores de vehículos en el mundo 2009-2020 (Unidades)

País ^a	2009 ^a	2011 ^a	2013 ^a	2015 ^a	2017 ^a	2019 ^a	2020 ^a
1º·China ^a	13,790,994 ^a	18,418,876 ^a	22,116,825 ^a	24,503,326 ^a	29,015,434 ^a	25,720,665 ^a	25,225,242 ^a
2º·E.U.A. ^a	5,709,431 ^a	8,661,535 ^a	11,066,432 ^a	12,100,095 ^a	11,189,985 ^a	10,880,019 ^a	8,822,399 ^a
3º·Japón ^a	7,934,057 ^a	8,398,630 ^a	9,630,181 ^a	9,278,238 ^a	9,693,746 ^a	9,684,298 ^a	8,067,557 ^a
7º·México ^a	1,561,052 ^a	2,681,050 ^a	3,054,849 ^a	3,565,469 ^a	4,068,415 ^a	3,986,794 ^a	3,176,600 ^a
9º·Brasil ^{1/a}	3,182,923 ^a	3,407,861 ^a	3,712,380 ^a	2,429,463 ^a	2,699,672 ^a	2,944,988 ^a	2,014,055 ^a

Fuente: Organización Internacional de Constructoras de Automóviles.

<https://www.oica.net/production-statistics/>

El sector automotriz en México en el marco del TLCAN

Conforme a los resultados del Censo Económico 2019, la producción del sector se ha concentrado principalmente en siete entidades federativas: Coahuila, Guanajuato, Puebla, Nuevo León, Aguascalientes, Querétaro e Hidalgo, que concentran los mayores porcentajes de la producción a nivel nacional, al generar conjuntamente el 84.2% de la producción total de automóviles y camiones del país y brindar empleo al 75.3% de las personas ocupadas.

Por su parte, la industria de autopartes en el país también ha adquirido un alto nivel de desarrollo; tan solo en 2015 las empresas del ramo invirtieron 3.3 mmdd, 69% más respecto a 2014. Así, el negocio de autopartes representa el 24% de la IED en la manufactura en México para el año antes mencionado, además de generar empleo para 672,515 personas, el 90% de toda la industria automotriz. (El Financiero 24/05/2016, p. 18).⁴

A nivel nacional, este sector está conformado por 2,400 empresas (donde 1,400 son proveedoras directas de las armadoras), de las cuales solo 35% son nacionales; entre las empresas nacionales que destacan en este sector están: Arbomex, Bocar, Condumex, Gonher, Grupo Gis, Kuo, LTH, Metalsa, Nema y Rassini, las cuales elaboran desde gomas para espejos, frenos, muelles, suspensiones, hasta chasis y componentes estructurales. En cuanto al destino de su producción el 70% de ésta se destina a la exportación, en 22 plantas armadoras que se concentran en los estados de México, Puebla, Nuevo León, Chihuahua y Coahuila donde están instaladas el 43% de estas empresas.⁵

Adicionalmente, hay que añadir las nuevas inversiones que han anunciado algunas armadoras en los últimos años, las cuales han atraído más empresas de autopartes. Tal es el caso de la firma Nissan que inició operaciones en una nueva planta armadora localizada en Aguascalientes en 2013; Honda, VW y Mazda comenzaron operaciones en 2014 en Celaya Guanajuato; Audi y Kia comenzaron operaciones en 2016 en Puebla y N.L., respectivamente. (El Economista, 19/05/2016, p. 28). Y recientemente la firma alemana BMW inició operaciones en S.L.P. un año antes de la pandemia del Covid19.

⁴ A nivel mundial México se ha posicionado como la sexta nación en la manufactura de piezas para vehículos, por encima de Brasil, Canadá, India, Tailandia y República Checa. (INEGI: 2016)

⁵ Contrariamente entre 2013 a 2016 las entidades de Hidalgo, Jalisco y la Ciudad de México experimentaron la migración de algunas de estas empresas.

Cuadro 6 Indicadores de la Industria Automotriz en México (1994-2019)

Marca	Número de modelos producidos en México	Tipo de modelos fabricados	Modelos más vendidos 2019 (Unidades)		
			Modelo	México	Resto del Mundo
Ford	37	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Figo	14,665	405,876
General Motors	37	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Aveo	70,478	630,776
FCA México	28	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Dodge Attitude	11,664	432,865
BMW Group	23	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos, Convertible	BMW X1	3,103	271,087
Nissan*	22	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Versa	88,707	412,344
Mercedes-Benz	21	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Mercedes-Benz GLC	5,275	76,986
Toyota	21	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Hilux	17,654	998,765
Audi	14	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	A3	3498	307,653
Honda	12	Sedán, City-Car, Familiar, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	C-RV	19,087	748,048
Volkswagen	12	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Vento	47,179	987,654
KIA	12	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Rio	26,132	425,098
Hyundai	11	Sedán, SUV, City-Car, Cupé, Crossover, Deportivos	Elantra	7,654	623,665
Mazda	11	Sedán, City-Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Mazda 3-Sedán	14,553	391,234
ISUZU	10	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Isuzu 300	889	335,098
Otros**	103	Sedán, SUV, City-Car, Cupé, Crossover, Deportivos	Diversos	47414	1893077

*Nissan Versa es conocido a nivel mundial también con el nombre de Slyphy. ** Incluye las marcas: Acura, Baic, Fiat, Infiniti, JAC, Jaguar, Land Rover, Lincoln, Mitsubishi, Peugeot, Renault, Smart, Seat, Subaru, Suzuki, Volvo; los cuales carecen de una planta de fabricación en México y solo comercializan aquí sus modelos.

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la AMIA. Varios años.

Respecto a la orientación que sigue la producción, cabe destacar que EUA es el principal destino de exportaciones de México, con 68%; seguido de Canadá, con 8%; Brasil, 6% y Alemania, 5% principalmente.⁶ (Forbes, 30 de mayo de 2014). En el mercado nacional las empresas con mayores ventas fueron Toyota con el 12% del total registrado durante 2013, seguida por VW y GM; ambas con el 11% de las ventas concentradas respectivamente (Carbajal M., et al, 2014 p. 22).

El alto grado de competitividad y de especialización automotriz que ha alcanzado el país, le ha permitido atraer crecientes flujos de IED en la industria, lo que lo convirtió en uno de los principales productores de automóviles en el mundo. Durante los últimos 25 años que tuvo de vigencia el TLCAN, se lograron romper records de exportaciones, al grado que 80 de cada 100 vehículos fabricados en el país se exportan a diversos mercados de todo el mundo. Entre los modelos que demanda el mercado nacional, destacan: Versa (Nissan), seguido por Aveo (GM) y Vento (VW), cuyas ventas oscilaron entre 47 mil y 88 mil unidades; mientras que en el mercado internacional destacaron: Hilux (Toyota), Vento (VW) y C-RV (Honda), por sus altas ventas, que oscilaron entre 630 mil y 998 mil unidades. (Ver cuadro 6)

⁶ Las ventas al extranjero durante el último mes de 2013 sumaron 161,208 automóviles. (Secretaría de Economía: 2014)

Para 2009 todos los países sin excepción, experimentaron grandes descensos en su producción, debido tanto a los efectos de la crisis económica hipotecaria y la presencia de la pandemia del H₁N₁, que tantas víctimas provocaron entre empresas y población. Más de diez años después, volvió a presentarse un fenómeno aún más complejo con la combinación explosiva de la crisis económica mundial y la pandemia del Covid-19, que tantos estragos ha ocasionado en todo el mundo en materia de pérdida de empresas, empleos, ingresos y sobre todo con cerca de 4 millones de personas que han perdido la vida en todo el mundo, de los cuales más de 230 mil se han registrado en México hasta el 15 de junio de 2021.

Como resultado de la desaceleración económica que se venía registrando en todo el mundo, provocada en parte por las políticas proteccionistas de diversos gobiernos (Trump y Johnson), así como el enfrentamiento comercial entre China y los EUA; nuestro país ya había resentido sus efectos económicos, con una caída de -1.8% en la producción de bienes industriales en 2019; ocurriendo lo mismo en la producción de autos ligeros, cuya producción disminuyó en 4.1%, al igual que las exportaciones en 3.3%, con respecto a 2018.

Impacto del Covid19 en la producción, exportación y el empleo en la industria automotriz en México

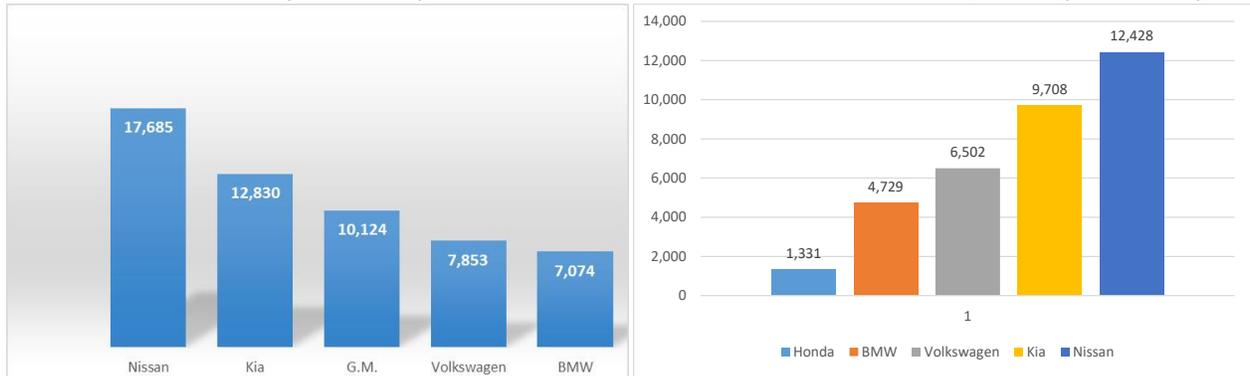
Durante el primer semestre de 2020, la situación combinada, tanto de la crisis económica como de la crisis sanitaria por el Covid-19, generaron una completa paralización de la industria automotriz en México durante tres meses, lo que se reflejó en una disminución de 40.8% en la producción de autos ligeros, así como un decremento de 41.7% en el valor de las exportaciones de vehículos hacia el extranjero; lo cual repercutió gravemente en la balanza comercial y en la dinámica económica del país.

Entre 2019 y 2020, la manufactura de automóviles en México registró una marcada disminución en todas sus líneas, marcas y tipos de autos fabricados en el país; por ejemplo, solo entre enero-julio la producción de autos disminuyó en 35.5%, al pasar de 2.2 millones a 1.4 millones de autos fabricados, respectivamente (Carbajal, p. 36); según tipo de auto, se observó que mientras los autos compactos producidos en el país disminuyeron en 23.5%, los automóviles subcompactos se redujeron en 10%, mientras que las llamadas minivans registraron una caída de 8.5% y la producción de autos de lujo 20.4% (AMIA, 2021). Ahora bien, si comparamos la producción de mayo de 2020 contra la de mayo de 2021, encontramos que mientras en el primer lapso se produjeron 22,862 vehículos, durante el segundo periodo se manufacturaron 241,442 autos en el país, es decir, 956% más que 2020. Dicho incremento en la fabricación de autos se produjo, a pesar de la escasez en la producción de chips en el mundo; la escasez de semiconductores obedece a la fuerte competencia y creciente demanda de los fabricantes de computadoras, tablets, celulares, electrodomésticos y sobre todo los respiradores que requieren los enfermos de Covid19.

Con el cierre de miles de empresas decretado por el gobierno federal desde marzo de 2020, para evitar la propagación del virus, disminuyeron las fuentes de trabajo y en consecuencia los ingresos y el consumo de la población en general; lo cual se reflejó en la venta de autos nuevos de todo tipo, al caer 18.5% en la línea de autos y de 21.2% en la venta de camiones; sin embargo, entre enero-mayo de 2021 las ventas de autos se recuperaron 14.6% contra el mismo periodo de 2020.

Mientras que, en el renglón de las exportaciones, se produjo una caída del 34.6% de sus ingresos contra el primer semestre de 2019, la peor caída de la industria en 11 años; sin embargo, entre enero-mayo de 2021, se exportaron 1,170,243 vehículos ligeros al extranjero, contra el mismo periodo de 2020, cuando solo se exportaron 737,250. (Ver gráficas 7 y 8)

Gráfica 7: Producción automotriz en México, 2020 (Unidades) Gráfica 8: Exportación automotriz en México hacia Estados Unidos, 2020 (Unidades)



Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por INEGI, Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.

La industria automotriz en México ha sido muy importante económicamente desde hace varias décadas, por su valiosa contribución a la inversión, producción y al PIB nacional y regional en donde operan, sino además por la gran derrama de ingresos y de empleos que se generan en torno a esta industria; al destacar la presencia de las armadoras en 12 estados de la república, cuyas plantas generaron 63,780 empleos en total, ello sin considerar los empleos directos e indirectos que también se generan en la industria de autopartes y la fabricación de vehículos pesados, la cual se calcula en 2 millones en total.

El mayor impacto en el empleo en la industria automotriz, se produjo durante marzo a mayo de 2020, debido al cierre temporal de plantas decretado por el gobierno federal con el fin de detener los contagios por el Covid19; posteriormente, la situación se agravó durante el mes de febrero de 2021, cuando debido a las fuertes heladas registradas en los EUA, se suspendió el suministro de gas natural y de electricidad hacia las principales plantas automotrices instaladas en el territorio nacional.

Con la puesta en marcha del T-MEC, se impusieron mayores restricciones a la industria automotriz del país, tales como efectuar una reforma laboral que conlleve a la democratización de los sindicatos, así como elevar los salarios de los trabajadores de la industria hasta 16 dólares por hora de trabajo, conocido como valor de contenido laboral; adicionalmente el nuevo T-MEC exige cumplir con un valor de contenido regional que subió de 62.5% a 75% a cumplir en tres años en autos ligeros; además de comprobar que 70% del acero y aluminio utilizados en la fabricación de un auto, provenga de origen de América del Norte. Todo ello con el claro propósito de eliminar las ventajas competitivas que tenía México en costos laborales durante los 25 años de vigencia del TLCAN. (Linares, et al., p. 93)

Con las nuevas reglas de operación del T-MEC, así como las condiciones de incertidumbre que ha generado la prolongación del confinamiento debido a la pandemia del

Covid19, los procesos de producción, exportación, ventas y de empleo, van a cambiar notoriamente; en 1^{er} lugar, porque se está orientando hacia una mayor regionalización de las cadenas de suministro ante el endurecimiento de las reglas de valor de contenido regional; en 2^o lugar, se abren mayores oportunidades para que lleguen a México más firmas asiáticas productoras de autopartes para la industria automotriz de Norteamérica; en 3^o lugar, significa mayores retos a autoridades, empresas y trabajadores, para adecuarse a las nuevas condiciones laborales y sanitarias que exigen los nuevos tiempos; y en 4^o lugar, la reactivación y recuperación de la industria automotriz se producirá paralelamente al avance del proceso de vacunación, tanto de la población de los EUA y la de México.

Conclusiones

Desde que se puso en operación el TLCAN hace más de 27 años la industria automotriz ha sido una de las principales actividades manufactureras que más se ha beneficiado con dicho tratado e impactado a la economía nacional. La dinámica económica que ha mostrado el sector automotor le ha convertido en una industria protagonista del crecimiento económico de México, al atraer grandes firmas asiáticas, europeas y norteamericanas, que al instalarse en el país, han contribuido con una mayor participación de 2.9% en el PIB general y 17.6% en el PIB manufacturero, además de generar mayores fuentes de empleo y de ingresos entre los trabajadores nacionales; dinámica que le ha permitido convertir a México en un referente mundial de producción y exportación, hasta ubicarse en el 6^o productor del planeta.

La balanza comercial del país se ha visto impactada favorablemente por la aportación exportadora de la industria automotriz, así como la integración de las cadenas de valor con sus socios norteamericanos en este sector. Situación que ha permitido que 80 de cada 100 autos fabricados en México tengan como destino final el mercado externo. Entre los cuales destacan: los EUA hacia donde se orientaron el 68% del total de ventas, seguida por Canadá con 8%, Brasil 6%, Alemania con el 5% y el resto del mundo con 13% del monto total de las exportaciones.

Hasta 2019 la especialización automotriz de México que se ha desarrollado en los últimos años, se manifiesta no solo en el monto de sus exportaciones, sino también en el tipo y calidad de los vehículos que aquí se arman de excelente manufactura y que han sido todo un éxito en el mercado nacional, como el caso del Versa (Nissan), seguido por el Aveo (GM) y el Vento (VW), cuyas ventas oscilaron entre 47 mil y más de 88 mil unidades; mientras que en el mercado internacional destacaron: Hilux (Toyota), Vento (VW) así como la C-RV (Honda), por sus altas ventas que oscilaron entre 630 mil y más de 998 mil.

Sin embargo, desde que se declaró la presencia de la pandemia del Covid19 en el mundo por parte de la OMS desde febrero de 2020, la actividad económica en general y de la industria automotriz en especial, tanto de México y del mundo se redujo dramáticamente, situación que afectó las cifras de producción en México en 35.5%, las ventas 45%, las cifras de exportación 36.8% y de empleo en 25% solo hasta julio de 2020, provocadas no solo por el cierre total de todas las plantas automotrices instaladas en el país entre marzo y mayo de 2020, sino que dicha caída se ha prolongado hasta la fecha al producirse un “paro técnico”, debido a la escasez de gas natural y de electricidad en febrero de 2021, así como la escasez

de chips, aunque ya se puso en marcha la reactivación de la industria y se prevé que la recuperación de la misma se produzca completamente, *ceteris paribus*, hasta 2024.

Referencias

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (2020 y 2021), Reportes especiales

Ávila, José Luis (2006) La era neoliberal. México. Ed. Océano-UNAM.

Banco de México, (2021) “Indicadores económicos de México”.

Carbajal Suárez Yolanda y Carbajal Suárez Margarito (2020) “La industria automotriz en México. El impacto de la pandemia por Covid19”, Revista economía actual, UAEMEX, año 13, N° 4, oct-dic, p.33-37

Castells, Manuel (1997). La era de la información Tomo I, México. Siglo XXI.

Consejo Nacional de Población, (2020) “Anuario de migración y remesas”, México.

Dabat A. y Toledo A. (1999) Internacionalización y crisis en México. México. Ed. CRIM-UNAM.

Dabat, A. y Rivera, (1994). México y la globalización, México, Ed. CRIM/UNAM.

EFE. “Crisis de empleo por la pandemia es más profunda de lo que parece, advierten expertos”. Agosto 12, 2020. (Entrevista a María Ayala, investigadora del Observatorio de Trabajo Digno) <https://www.forbes.com.mx/economia-crisis-empleo-mexico-mas-profunda-desempleo-pandemia/>. 29 junio de 2021.

Guillén Romo, Héctor (2000). La contrarrevolución neoliberal en México. México, Ed. Era.

IMSS (2020 y 2021) “Asegurados permanentes y eventuales en México”, México

INEGI (2020 y 2021) “Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo” Trimestral, indicadores estratégicos. “Estadísticas a propósito de la industria automotriz”, varios años.

Linares Zarco Jaime, et al. (2021) “Del TLCAN al T-MEC. 25 años de dependencia comercial de México”, México. Ed. FES Aragón-LAES.

Mandel Ernest (1979). El capitalismo tardío. México. Ed. Era.

Marx, Carlos (1985). El Capital. Tomo I. Vol. I. México. Siglo XXI.

Méndez J. y S. Zorrilla (1984). Diccionario de economía. México. Ed. Océano.

Modern Machine Shop México (2020). “Industria automotriz en México: ¿Qué sigue después del Covid19?”, 1 de junio de 2020, México.

Modern Machine Shop México (2021) “Industria automotriz en México en 2020: de la reactivación a la recuperación”, 12 de junio de 2021, México.

Ortiz, Wadgyamar Arturo (1995). Política Económica de México 1982-1995. Los sexenios neoliberales. México, Ed. Nuestro Tiempo.

Padilla Aragón Enrique (1981), Ciclos económicos y política de estabilización. México Ed. Siglo XXI.

Periódico El Financiero y El Economista, diversas fechas.

Poder Ejecutivo Federal (Diversos años) “Anexo estadístico del Informe de Gobierno”, México.

Tello Carlos (2007) Estado y desarrollo económico: México, 1920-2006. México. Ed. UNAM.

