

Estructura empresarial y empleo en la industria automotriz mexicana (1993-2000)

Eunice Taboada Ibarra*

El propósito de este artículo es analizar los cambios en la estructura empresarial y en el empleo de la industria automotriz en México. Esto para mostrar que los mismos se explican sólo parcialmente como una respuesta a los requerimientos tecnológicos y competitivos de las grandes empresas que, a nivel internacional, encabezan esta industria y que están presentes en nuestro país. Esos indicadores, junto con algunos otros que se incluyen en el documento, muestran que las necesidades del mercado interno –el mercado de refacción– son las que en buena medida marcan la pauta del comportamiento y los resultados de las empresas de la industria automotriz nacional.

En la industria automotriz a nivel mundial las nuevas formas de organización de la producción y los patrones de competencia que implican mayor especialización y flexibilidad han llevado a las empresas a reformular sus estrategias de producción, investigación y desarrollo, manejo de la cadena de proveeduría y ubicación geográfica, entre otras. Así mismo han dado lugar a procesos de desintegración vertical, a nuevas formas de vinculación inter empresarial y a ajustes en el tamaño de planta, lo que, en algunos casos, ha propiciado que las empresas de

menor tamaño (micro y pequeñas) hayan incrementado su participación e incluso resulten más eficientes que las medianas y las grandes.

Los efectos sinérgicos y de fuerte competencia que actualmente caracterizan a esta industria, demandan menores lotes de producción, partes y piezas altamente especializadas (y en muchos casos personalizadas) y condiciones de proveeduría altamente específicas. Para lo cual, entre otras cosas, se requieren ajustes en la cantidad y calidad del personal ocupado.

El propósito de este trabajo es analizar el comportamiento de la estructura empresarial (modificación en el peso relativo de las empresas micro, pequeñas, medianas y grandes) y el empleo de la industria automotriz

nacional. Esto para mostrar que los mismos se explican sólo parcialmente como una respuesta a los requerimientos tecnológicos y competitivos de las grandes empresas (ensambladoras y proveedoras) que a nivel internacional encabezan esta industria.

Para tal efecto, primero se refieren las características técnico-productivas de la industria automotriz actual que tienen la particularidad de haber generado requerimientos de menor escala y alta especialización y con ello de haber incidido en la relación proveedor-usuario (ámbito en el que se desempeñan la mayoría de las empresas de este sector). Posteriormente, se presentan los indicadores disponibles más recientes para dar cuenta de los tamaños de empresa y del empleo que

* Profesora-Investigadora, Departamento de Economía, UAM-Azcapotzalco.

genera cada uno de ellos. En el tercer apartado se incluyen algunas variables (saldo comercial, localización de la industria en el país y nuevas empresas proveedoras de las ensambladoras, entre otras) que permitirán destacar algunos resultados de la industria automotriz nacional y al mismo tiempo evaluar si los cambios registrados sólo responden a las últimas tendencias tecnológicas (técnicas y organizacionales) de esta industria a nivel internacional. Como cierre del trabajo se presentan algunas comentarios.

Exigencias Técnicas y Organizacionales de la Industria Automotriz

Para responder a los altos requerimientos tecnológicos y competitivos de la industria automotriz a nivel mundial las empresas deben mantenerse a la vanguardia técnica y organizativa. Esto ha implicado la incorporación de la producción ajustada, la asimilación de la integración eléctrico-electrónico-automotriz, la proveeduría multinivel, la modularización y la conformación de agrupaciones industriales en torno a una o varias empresas (principalmente alrededor de una ensambladora).

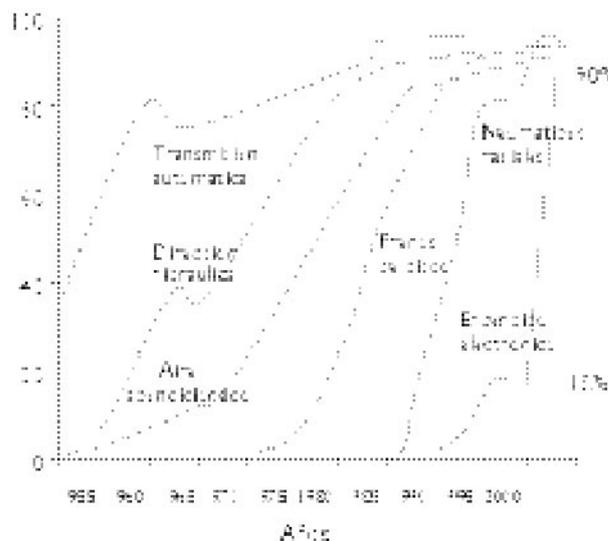
Este conjunto de hechos, individual y colectivamente, ha incidido en la redefinición de las relaciones de proveeduría, en los niveles y especificidades del empleo y en el ajuste en el tamaño de las plantas y en su especialización, entre otros aspectos. A su vez las modificaciones en la forma de producir, de diseñar y de proveerse, han dado lugar a que la industria automotriz enfrente mayores tasas de innovación y de difusión de las innovaciones, y con ello, ciclos de vida del producto cada vez más cortos (Véase Gráfico 1).

También, con el fin de enfrentar las exigencias técnicas y organizacionales y en la búsqueda del fortalecer la posición de mercado, en los últimos años también se ha registrado un fuerte movimiento de fusiones, adquisiciones y de alianzas (que pueden, o no, involucrar capital). Esta tendencia se presenta tanto en la actividad terminal¹, como en la de autopartes (principalmente entre las grandes empresas de los primeros niveles de proveeduría)².

¹ Por ejemplo, la megafusión de Chrysler con Daimler Benz, en 1998; el convenio de cooperación de Nissan con Toyota, en 2002 y, la alianza o joint venture de Daimler-Chrysler con Mitsubishi, desde inicios del año 2000. (Alejandro García, "Coordinación Inter e Intra Empresa en la Industria Automotriz de Autopartes: Los Casos de Algunas Plantas de Lear Corporation", Tesis de Doctorado en Estudios Organizacionales, UAM-I, México, 2004.

² Como ejemplo, en la industria de asientos automotrices se tienen: la alianza estratégica entre Johnson Controls e Ikeda Bussan; la adquisición de Sommer Allibert's Automotive por Faurecia, y el que Lear Corporation

Gráfico 1
Acotamiento del ciclo de difusión de las innovaciones en la industria automotriz de los Estados Unidos



Fuente: Jutila y Jutila (1986), citado en Grubler (1980, p. 155).

Estos requerimientos y estrategias han provocado la selección de empresas proveedoras con la consecuente desaparición de muchas de ellas³ y el escalamiento en la importancia dentro de la cadena de producción de los proveedores seleccionados⁴. Todos estos factores se constituyen en presiones competitivas no sólo para las grandes ensambladoras automotrices, sino también para los proveedores de distintos niveles y tamaños (el Gráfico 2 permite observar esquemáticamente, tanto la rápida evolución como las condiciones actuales que caracterizan a esta industria).

Este conjunto de tendencias tecnológicas y organizativas prácticamente ha sido incorporado con la misma

haya realizado un total de 17 adquisiciones estratégicas con el objetivo de desarrollar y acumular capacidades tecnológicas para ofrecer a sus clientes un portafolio completo de productos de interiores y servicios eléctricos (García, Alejandro. Op. Cit.)

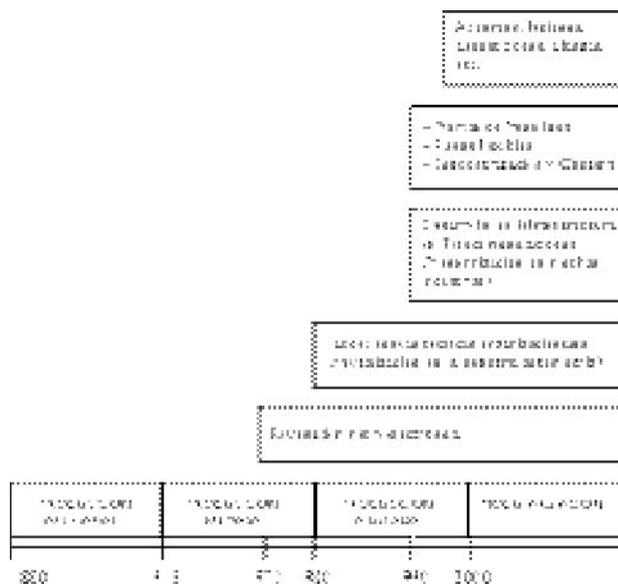
³ La disminución, no sólo de proveedores sino también de ensambladores, es un hecho pronosticado tiempo atrás. Desde los setentas se piensa que los ensambladores llegarán a ser ocho o diez empresas, con una tendencia también decreciente en el número de proveedores (Fujimoto, T. y Takeishi A. "Automobiles: Strategy-Based Lean Production System". en Discussion Papers CIRJE-F-121, University of Tokio, 2001b). Propensión confirmada por el comportamiento de la industria.

⁴ Ya a finales de los años noventa, 50 empresas proveedoras tenían presencia en los diversos agrupamientos automotrices internacionales.

⁵ Con base en la información censal a nivel clase industrial. INEGI, Censos Industriales XIV (1994) y XV (1999).

temporalidad en las empresas ensambladoras y en sus proveedoras de los primeros niveles en el país, ya que las mismas se rigen por estrategias globales.

Gráfico 2
Evolución y condiciones tecnológicas prevalecientes en la industria automotriz



Fuente: Elaboración propia.

Cambios en la Estructura Empresarial y el Empleo en la Industria Automotriz Mexicana

Las características y el comportamiento de la industria automotriz entre 1993 y 1998⁵, así como las modificaciones en la estructura empresarial y el empleo de 1995 a 2000⁶ de la actividad terminal y de la de autopartes, permiten señalar algunas de las tendencias que se han venido registrando en la industria automotriz nacional.

⁶ Con base en la información a nivel rama industrial de SIEM-SECOFI, 2001 (que coincide con la que proporciona el INEGI en su Base de Información Económica, <www.inegi.gob.mx>).

⁷ Con base en García, Beatriz y Eunice Taboada. "Cambios Industriales y Empresas de Menores Dimensiones en las Manufacturas Mexicanas,

Comportamiento de la Industria Automotriz Mexicana (1993-1998)⁷

De acuerdo a la información censal a nivel clase industrial, de 1993 a 1998, el valor agregado del sector automotriz aumentó a una tasa media de crecimiento anual de 11.6% en términos reales, crecimiento que se sustentó por el incremento de los factores productivos (la formación bruta de capital fijo creció 20.0% y la cantidad de trabajo empleado en 7.6%)⁸.

La información censal disponible por tamaño de establecimiento⁹, permitió conocer que de 1993 a 1998, el número de empresas que componen la industria automotriz aumentó 12% y sólo los establecimientos pequeños redujeron su número. En términos de estructura porcentual, tanto las empresas grandes como las micro fortalecieron su participación en la industria, a costa principalmente de las pequeñas y marginalmente de las medianas.

En particular destaca el que las microempresas mejoraron su posición no sólo en la proporción de empresas, sino en resultados de desempeño: aumentaron 326.6% su participación en el valor agregado (su productividad se incrementó 305%), mientras que los establecimientos pequeños lo hicieron sólo en 6%.

El estrato de empresas pequeñas fue el que tuvo mayor impacto a la baja en su participación dentro de la

1994-1999", en Análisis Económico núm. 35, Vol. XVII, Primer Semestre de 2002. y en Taboada, Eunice y Beatriz García, "La Estructura Empresarial de la Industria Automotriz Mexicana" Reporte de Investigación No.606, Departamento de Economía de la UAM-A. Diciembre 2002.

⁸ En este lapso de tiempo el aumento del valor agregado asociado a ganancia en productividad laboral sólo explicó 4.0% del mismo, lo que quiere decir que la mayor productividad de esta industria se obtuvo por una mayor cantidad de factores productivos empleados, más que por una mejor utilización de los mismos.

⁹ La información disponible para el análisis de la estructura empresarial es a nivel rama de actividad productiva por establecimientos y no por empresas, por lo que las conclusiones se aplican a aquellos. No obstante, pueden tomarse como un buen indicador en tanto la unidad de producción es el establecimiento (en este sentido, cuando se hace referencia al análisis de la estructura empresarial se utilizan indistintamente los términos empresas, unidades económicas, establecimientos o plantas, aún cuando en realidad una empresa puede estar conformada por varias unidades económicas, establecimientos o plantas). El criterio de clasificación de los establecimientos según número de trabajadores fue: micro, de 1 a 15; pequeño, de 16 a 100; mediano, de 101 a 250 y; grande, de más de 251.

Respecto a la información a nivel rama de actividad, se considera un buen indicador, tanto de la "industria" como del "mercado" y del "sector", por lo que tales términos se utilizan indistintamente.

¹⁰ Esta información también es a nivel rama, pero con la composición y datos de la base SIEM-SECOFI, 2001. Una de las ventajas de incluir esta información es que proporciona datos posteriores a los censales y, debido a que

industria, no sólo porque redujo el número de sus unidades económicas, sino porque fue el único que registró menor inversión y contratación de personal. No obstante, fue el que aprovechó mejor sus recursos porque en el periodo 1993-1998, aumentó su productividad casi en la misma tasa que los establecimientos grandes (16.3% y 19.9%, respectivamente), con incrementos en tasa de ganancia mayores que los de éstos últimos (58% vs. 4.4%).

Respecto al empleo en la industria automotriz, creció 11.7% (por debajo del promedio manufacturero que fue de 30.4%) y, como se señaló, el único estrato que presentó tasa de crecimiento negativa fue el de las empresas pequeñas. Por su parte, y a pesar de las capacidades de las empresas y la amplia experiencia y calificación de la mayor parte de los trabajadores de esta industria, las remuneraciones por persona registraron tendencia a la baja (16%) debido a las exigencias competitivas de la propia industria.

La reducción en las remuneraciones promedio se deriva de que las ensambladoras y empresas grandes que están optando por la subcontratación han disminuido su plantilla de personal y este se ha contratado en las empresas proveedoras y, en algunos casos, ha constituido micro empresas, percibiendo menores sueldos y prestaciones que los que recibían en su fuente de trabajo anterior.

Con el fin de distinguir el comportamiento diferenciado de las ensambladoras automotrices y de los productores de autopartes, a continuación se procede a analizar la información más reciente por tamaño de establecimiento¹⁰.

Estructura Empresarial y Empleo de la Actividad Terminal (1995-2000)

El mercado terminal o de ensamble de autos y camiones (rama 56)¹¹ es altamente concentrado. En 1995 había 41

son anuales, permiten observar mejor la tendencia de los cambios que se han registrado en la estructura empresarial por tamaño de empresa.

¹¹ La información censal a nivel rama industrial de 1993 y 1998 es coherente con la estructura por estratos aquí presentada. Sin embargo, se debe tener presente que la información allí reportada se refiere al agregado de siete clases censales (incluye al ensamble de automóviles y camiones y a seis actividades que le proveen de insumos intermedios, no considera la fabricación de acumuladores, llantas y el sistema eléctrico), mientras que aquí a cuatro (la fabricación y ensamble de autos, autobuses y camiones, rama 56, y fabricación y ensamble de carrocerías, motores, y partes y accesorios para autos, autobuses y camiones, rama 57).

¹² También llegaron nuevas ensambladoras: Mercedes Benz en 1993, BMW en 1994 y Honda en 1995.

¹³ De 1994 a 2000 la producción registró un incremento de 71%, pasó de 1,131,033 unidades a 1,933,648. Fue en este mismo lapso de tiempo,

establecimientos y en 2000, 50. Sin embargo en ese período se dieron cambios de importancia en su estructura empresarial (Véase Cuadro 1), producto ya sea de la entrada o salida de nuevas empresas, o de los ajustes en el tamaño de planta.

Las empresas grandes y pequeñas tuvieron un descenso paulatino en su participación, aunque las pequeñas, en el lapso de cinco años, perdieron más (19.3 puntos porcentuales) que las grandes (10.3 puntos porcentuales). Esos puntos de participación se distribuyeron prácticamente en la misma proporción entre las micro y las medianas.

Dados los montos de inversión implicados en la industria terminal es probable que una buena proporción de los cambios se haya debido al ajuste paulatino a la baja en el tamaño de las plantas grandes y pequeñas.

Como se sabe, las ensambladoras con más antigüedad en el país han instalado nuevas plantas, han distribuido su producción entre plantas o han cambiado su ubicación¹². Esto explica el mayor peso relativo de los estratos de empresas micro y medianas que con mayor tecnificación y organización (automatización, robotización y subcontratación) empiezan a tener mayor presencia en la fabricación y ensamble automotriz.

Las modificaciones en la estructura organizativa de las empresas no sólo han impactado al número de empresas de diferentes tamaños, sino también a su participación en el empleo y la producción.

En términos de empleo (Véase Cuadro 2), la mayor parte del que se genera en la actividad terminal lo aportan las grandes empresas, las que participaron con 94.6% en 2000. No obstante, su participación cayó 3.3 puntos porcentuales entre 1995 y 2000.

Estructura Empresarial y Empleo de las Actividades de Autopartes (1995-2000)

En el mercado de autopartes hay menor concentración de empresas que en el terminal. Mientras que en 1995 hubo 1,667 empresas, en el 2000 había 2,044, 68.5% de las cuales eran micro, 8.1% grandes, y los pequeños y medianos tenían una proporción similar, 11% y 12.3% respectivamente (véase cuadro 1). El comportamiento en los tamaños de establecimiento presentó altas y bajas durante el periodo en todos los estratos. Sin embargo, el contraste de los años

cuando la proporción de vehículos para el mercado nacional y externo, cambió: en 1994 la proporción era 49%-51% y para el año 2000, 26%-74%.

Cuadro 1
Establecimiento de la Industria Automotriz
(Composición por Estratos de Personal Ocupado)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Industria Automotriz	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Micro	64.2	62.8	60.0	59.5	65.8	67.7
Pequeñas	19.3	19.0	19.7	20.6	13.7	11.0
Medianas	7.3	7.5	8.4	7.9	11.5	12.6
Grandes	9.2	10.7	12.0	12.0	9.0	8.8
Actividad Terminal	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Micro	17.1	22.7	26.7	32.7	34.5	32.0
Pequeñas	29.3	22.7	17.8	17.3	14.5	10.0
Medianas	7.3	11.4	11.1	7.7	14.5	22.0
Grandes	46.3	43.2	44.4	42.3	36.4	36.0
Actividad Autopartes	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Micro	65.4	63.8	60.8	60.3	66.7	68.5
Pequeñas	19.1	18.9	19.7	20.7	13.7	11.0
Medianas	7.3	7.4	8.3	7.9	11.4	12.3
Grandes	8.3	9.9	11.1	11.2	8.2	8.1

Fuente: Con base en Siem.Secofi, 2001.

Ind. Automotriz: Agregado de Ramas 56 y 57.

Act. Terminal: Rama 56 (Fab. y Ensamble de Autos, Autobuses y Camiones).

Act. Autopartes: Rama 57 (fab. y Ensamble de Carrocerías, Motores y Partes y Accesorios para Autos, Autobuses y Camiones)

Cuadro 2
Personal Ocupado en la Industria Automotriz (Composición por Tamaño de Empresa)

	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	Número	%										
Industria Automotriz	204,052	100.0	222,373	100.0	260,262	100.0	284,478	100.0	310,926	100.0	374,022	100.0
Micro	5,038	2.5	5,067	2.3	5,140	2.0	5,473	1.9	8,523	2.7	9,939	2.7
Pequeñas	13,707	6.7	13,989	6.3	14,859	5.7	16,840	5.9	13,868	4.5	13,268	3.5
Medianas	20,160	9.9	20,491	9.2	24,288	9.3	24,780	8.7	52,084	16.8	65,389	17.5
Grandes	165,147	80.9	182,826	82.2	215,975	83.0	237,385	83.4	236,451	76.0	285,426	76.3
Actividad Terminal	46,280	100.0	47,155	100.0	51,741	100.0	55,354	100.0	56,575	100.0	57,618	100.0
Micro	37	0.1	54	0.1	82	0.2	106	0.2	133	0.2	132	0.2
Pequeñas	394	0.9	330	0.7	428	0.8	547	1.0	535	0.9	358	0.6
Medianas	552	1.2	874	1.9	890	1.7	501	0.9	1,757	3.1	2,595	4.5
Grandes	45,297	97.9	45,897	97.3	50,341	97.3	54,200	97.9	54,150	95.7	54,533	94.6
Actividad Autopartes	157,772	100.0	175,218	100.0	208,521	100.0	229,124	100.0	254,351	100.0	316,404	100.0
Micro	5,001	3.2	5,013	2.9	5,058	2.4	5,367	2.3	8,390	3.3	9,807	3.1
Pequeñas	13,313	8.4	13,659	7.8	14,431	6.9	16,293	7.1	13,333	5.2	12,910	4.1
Medianas	19,608	12.4	19,617	11.2	23,398	11.2	24,279	10.6	50,327	19.8	62,794	19.8
Grandes	119,850	76.0	136,939	18.1	165,634	79.4	183,185	80.0	182,301	71.7	230,893	73.0

Fuente: Con base en SIEM.SECOFI, 2001.

Ind. Automotriz: Agregado de Ramas 56 y 57. Actividad Terminal: Rama 56 (Fabricación y Ensamble de Autos, Autobuses y Camiones).

Actividad de Autopartes: Rama 57 (Fabricación y Ensamble de Carrocerías, Motores y Partes y Accesorios para Autos, Autobuses y Camiones).

que están en el extremo permite concluir que sucedió algo similar a lo que pasó con las ensambladoras: las empresas pequeñas fueron las que perdieron más participación (8.1 puntos porcentuales), mientras que las empresas grandes, prácticamente la mantuvieron, las medianas ganaron cinco puntos y las micro, los restantes tres.

Respecto al empleo (véase cuadro 2), son las empresas pequeñas las que lo disminuyeron en el lapso considerado, mientras que las micro casi lo duplicaron y las medianas lo triplicaron.

Por su parte, el análisis del personal ocupado por planta en el período 1995-2000 (Véase Cuadro 3), permite observar mejor los cambios que en promedio se registraron en la intensidad de personal por empresa.

En términos generales se advierte que de 1995 a 1998 la tendencia fue mantener la intensidad de personal. Sin embargo, de 1998 a 2000, todos los tamaños de empresa, tanto de la actividad terminal como de la de autopartes, intensificaron en promedio el uso de mano de obra (el mayor movimiento se registró en las empresas medianas y grandes de la actividad terminal).

El contraste del personal ocupado promedio por planta de 1995 y de 2000, permite destacar que en todos los casos hubo aumentos mínimos de 27% en la intensidad de mano de obra. Sin embargo, destaca que en la industria terminal, las empresas pequeñas y las micro registraron aumentos de importancia 118.1% y 56.1%, respectivamente; mientras que en las actividades de autopartes, las grandes lo hicieron en 60% y los micro y medianos en poco más de 52%.

Esto sin duda, resulta de interés en la medida en que es una manifestación del comportamiento de la producción de la industria automotriz en México en el periodo estudiado¹³ y que da lugar a preguntarse si el mayor personal promedio por empresa ha seguido respondiendo principalmente al empleo de más factores productivos o si ha habido mejoría en cuanto a su utilización.

Para tener elementos para evaluar si la mayor participación de las empresas de menores dimensiones en la industria automotriz nacional se corresponde con una mayor vinculación con esta industria a nivel mundial y con ello poder afirmar que los requerimientos técnicos y organizacionales de la industria automotriz a nivel internacional

han propiciado una mayor participación de las empresas de menor dimensión en nuestro país, a continuación se presentan algunos datos que permiten emitir una opinión al respecto.

Otros Datos de Interés de la Industria Automotriz Mexicana Proveedores Directos

Según la base de datos del ELM, de 1995 a 2000, solamente 72 empresas ingresaron como proveedoras de las ensambladoras automotrices en México (Véase Cuadro 4). De ese selecto grupo que ingresó, ninguna empresa es mexicana.

La información provista en este cuadro permite apuntar dos cosas. Primero, que es difícil proveer a las ensambladoras y mucho más ser proveedor exclusivo de alguna(s) de ella(s). Aunque la posibilidad de proveer a las distintas ensambladoras es distinta debido a que ya cuentan con proveedores probados y a que sus políticas de proveeduría pueden tener diferentes grados de flexibilidad. Segundo, que las empresas mexicanas normalmente no se encuentran entre este selecto grupo de proveedores directos.

Relocalización Geográfica

La industria automotriz en México ha enfrentado un proceso de reubicación geográfica dentro del territorio nacional, en buena medida en respuesta de la relocalización de algunas plantas ensambladoras y la llegada de otras. Tanto esa reubicación como las exigencias tecnológicas y organizacionales de las mismas y de sus proveedores de los primeros niveles son las razones principales de que en la actualidad el mapa de empresas de esta industria sea diferente al que prevalecía en 1993 (Véase Gráfico 3)¹⁴.

Lo que puede señalarse detrás de esta información es que son diez entidades las que a pesar de la relocalización siguen concentrando el grueso de la generación de valor agregado de esta industria, no obstante su importancia relativa ha disminuido, en 1993 generaron 81% del valor agregado y en 1998, 64%¹⁵.

Si a las entidades anteriores se suman las siguientes ocho de la gráfica que no cuentan con ensambladora pero producen autopartes en una buena proporción, es posible

INEGI, La Industria Automotriz en México, 2002.

¹⁴ El gráfico da cuenta de la participación en el valor agregado y no de las unidades económicas por entidad federativa debido a que este último dato está incompleto en los dos censos industriales.

¹⁵ Las entidades son las que cuentan o contaban con alguna ensambla-

dora. En el gráfico corresponden a las diez primeras a partir del origen. Para conocer acerca de la relocalización geográfica revítese Taboada, Eunice y Josefina Robles, La Relocalización Geográfica de la Industria Automotriz Mexicana en Beatriz García y Leticia Velázquez (coord.). La Reestructuración Productiva de la Economía Mexicana de los Años 90, México, D.F. Biblioteca de Ciencias Sociales y Humanidades, UAM-A.

Cuadro 3
Personal Ocupado Promedio por Establecimiento de la Industria Automotriz
(Por tamaño de empresa)

Actividad y tamaño	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variación 2000-1995	
							Absoluta	Relativa
Industria Automotriz	119	129	144	147	158	179	60	49.2
Micro	5	5	5	5	7	7	2	43.5
Pequeñas	42	43	42	42	51	58	16	37.5
Medianas	163	159	160	163	230	249	86	51.9
Grandes	1,052	988	1,000	1,023	1,328	1,551	499	46.4
Actividad Terminal	1,129	1,072	1,150	1,065	1,029	1,152	23	2.0
Micro	5	5	7	6	7	8	3	56.1
Pequeñas	33	33	54	61	67	72	39	118.8
Medianas	184	175	178	125	220	236	52	28.3
Grandes	2,384	2,416	2,517	2,464	2,708	3,030	646	27.1
Actividad Autopartes	95	104	118	122	133	155	60	63.4
Micro	5	5	5	5	7	7	2	43.6
Pequeñas	42	43	42	42	51	57	15	35.8
Medianas	162	158	159	164	231	249	87	53.7
Grandes	868	825	845	872	1,151	1,391	523	60.2

Fuente: Con base en SIEM.SECOFI, 2001.

Ind. Automotriz: Agregado de Ramas 56 y 57. Actividad Terminal: Rama 56 (Fabricación y Ensamble de Autos, Autobuses y Camiones).

Actividad de Autopartes: Rama 57 (Fabricación y Ensamble de Carrocerías, Motores y Partes y Accesorios para Autos, Autobuses y Camiones).

Cuadro 4
Empresas Proveedoras Automotrices en México

Número de empresas	Origen del capital			Proveeduría			Empresa ensambladora						
	Canadá	Japón	EEUU	Exclusiva	De 2	Más de 2	Chrysler	Ford	GM	Nissan	VW	M. Benz	
1995	534	6	47	563	66	91	297	316	342	294	255	202	51
2000	606				131	62	323	325	376	329	252	196	81
Dif.	72				65	-29	26	9	34	35	-3	-6	30

Fuente: Elaboración propia con base en ELM, 1995 y 2000.

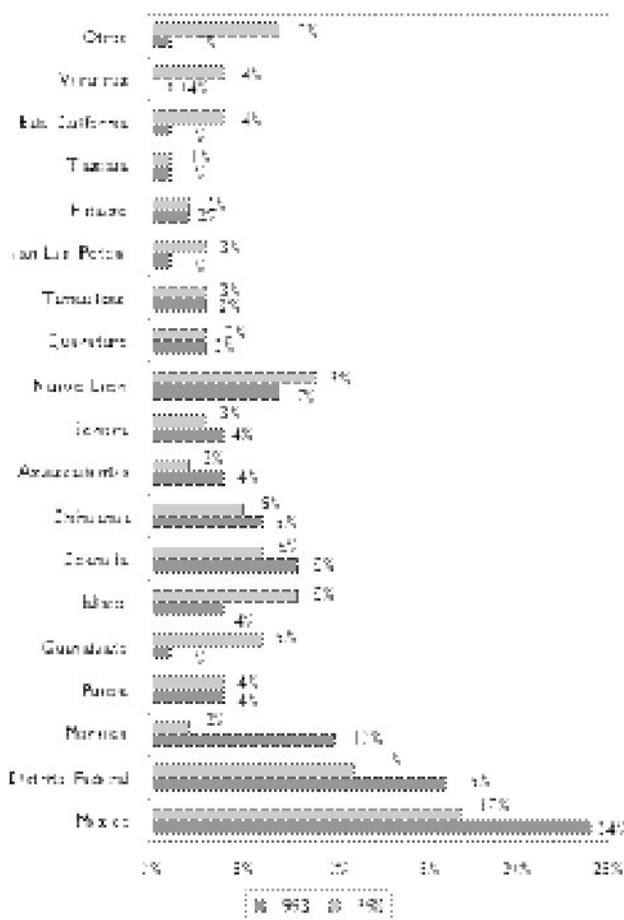
explicar alrededor de 90% del valor agregado (de 1998) de la industria automotriz del país.

A nivel de producto es destacable que la producción de motores, carrocerías y en la actualidad también las partes y accesorios para el sistema eléctrico, son las actividades que se producen de manera más acentuada cerca de las ensambladoras.

Por entidades destacan fuertemente Guanajuato y Jalisco por contar ahora con ensambladora y con ello estar consolidando su planta de proveedores. Así mismo sobresalen Nuevo León, Querétaro y San Luis Potosí por estarse especializando en la producción de autopartes. Estas entidades tienen una ubicación adecuada para poder satisfacer la demanda del mercado interno de reposición o de refacciones, así como, de ser el caso, ofrecer sus productos a una distancia razonable a las proveedoras de los primeros niveles de las ensambladoras. Esto también sucede con Tlaxcala, Tamaulipas y Durango.

Saldo Comercial

Gráfico 3
Participación estatal en el Valor Agregado Censal de la Industria Automotriz en México. (Comparativo 1993-1998)



Fuente: Con base en INEGI, Censos Industriales, 1994, 2000.

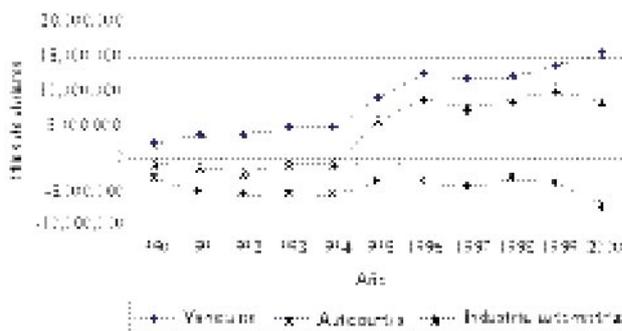
A partir de la década de los años 90, la orientación de la producción automotriz cambió de forma importante, pasando del mercado interno al externo. Sin embargo, los efectos positivos en la balanza comercial aunque son buenos (en 1998 las exportaciones de esta industria fueron responsables de 47% de las exportaciones manufactureras) no tienen un alcance mayor debido a la fuerte importación de autopartes.

Como puede observarse en el gráfico 4, la industria de autopartes registra constante y creciente déficit co-

mercial.

Este hecho que da cuenta de la falta de integración de la cadena productiva y de que, no obstante el crecimiento

Gráfico 4
Saldo comercial (1990-2000)



Fuente: Industria Nacional de Autopartes, tomado de García Leticia. "Principales Características de la Reestructuración automotriz", El Cotidiano (México, D.F.), núm. 128.

en el número de empresas en la industria y de las fuertes inversiones que muchas de ellas han hecho, no han logrado hacerse de un mayor espacio en el mercado internacional y/o como proveedores de las grandes empresas ensambladoras y proveedoras de los primeros niveles ubicadas en el país.

El comportamiento conjunto de las industrias terminal y de autopartes permite entender el menor grado de integración de la industria automotriz (52%) respecto al de la industria manufacturera en su conjunto (78%) en 1998.

Comparativo con la Industria Manufacturera

La propia información censal permite retomar tres hechos. Primero, en términos generales el comportamiento de la industria manufacturera y de la automotriz de 1993 a 1998 tuvieron tendencias similares, aunque la industria automotriz registró mejores resultados de desempeño.

Segundo, respecto a la información por tamaño de empresas, aunque el crecimiento del número de empresas de la industria automotriz por estrato fue menor que el de la manufactura, sólo registró movimientos contrarios respecto a ésta en el estrato de empresas pequeñas (no obstante los márgenes de utilidad de estas últimas resultados superaron ampliamente a sus similares de la industria manufacturera en conjunto).

Tercero, el sector automotriz, al igual que la manufactura en su conjunto, también presentó fortalecimiento en la participación en unidades económicas y valor agregado de las micro empresas. De hecho, de los 52 mercados que conforman las manufacturas mexicanas, el automotriz se ubicó entre los 10 que con mayor crecimiento en microempresas entre un censo y otro. Este mejor posicionamiento fue acompañado por mayor generación de empleo, mayor inversión y mejor desempeño, lo que se tradujo en mejora de su productividad.

Comentarios Finales

El material aquí presentado da cuenta de que en la actividad terminal o de ensamblaje, en el periodo 1995-2000, se registró un número menor de empresas grandes y pequeñas, lo que implicó una mayor participación de micro y medianas, tanto en unidades económicas como en empleo. No obstante, el único estrato de personal que despidió personal y cerró empresas fue el de las pequeñas.

En cuanto a las actividades de autopartes, los ajustes en el tamaño de planta se dieron de las pequeñas a las micro y a las medianas, ya que las grandes permanecieron igual durante el periodo en estudio.

Respecto a la contratación de personal y a la intensidad en el uso del mismo, como se observó, hubo un incremento continuo de contratación de personal, (a excepción del estrato de empresas pequeñas que registró altibajos y acabó con menos personal en el 2000 que en 1995). Esta mayor contratación fue acompañada, al menos hasta 1998, por la reducción de las remuneraciones totales y por bajas más fuertes en las remuneraciones por persona, principalmente en las empresas que no son grandes (a pesar de esto, las remuneraciones de la industria automotriz siguen siendo superiores a las del promedio manufacturero).

¿Cómo puede explicarse ese comportamiento? En alguna medida porque la industria automotriz nacional sigue la tendencia modernizadora que se registra en la misma a nivel internacional, pero también porque esa es la tendencia de la manufactura nacional que con diferentes tiempos y características busca mantenerse competitiva a nivel nacional.

Así se tiene que, por un lado las exigencias técnicas y organizacionales que hoy caracterizan a la industria automotriz han dado lugar a que las empresas busquen adecuarse poco a poco a las nuevas condiciones competitivas. Esto se manifiesta particularmente en el mejor desempeño de las empresas de todos los estratos, en la fuerte inversión

de los establecimientos micro y en los resultados de las pequeñas empresas en el periodo aquí estudiado. Asimismo es notoria la tendencia a la reducción en los tamaños de planta como alternativa para flexibilizar la producción y como consecuencia de la creciente subcontratación de actividades.

Por su parte, el mayor empleo y las menores remuneraciones promedio parecen responder a que las nuevas formas de organización de la producción, han dado lugar a que las empresas proveedoras contraten parte del personal que las ensambladoras han despedido (principalmente personal sin base) pero con menores sueldos y prestaciones, sin la existencia sindicatos y mediante contratos que establecen remuneraciones en función de resultados y flexibilidad del trabajador en cuanto a la descripción de su puesto, tiempo de contratación y horarios de trabajo.

De esta manera, aunque las grandes empresas ensambladoras y proveedoras son una proporción menor dentro del conjunto de empresas de esta industria, su presencia y dinamismo parece afectar positivamente al mercado de partes y refacciones, propiciando su mejora tecnológica (técnica u organizacional), independientemente de cuál sea su tamaño.

Otro hecho a considerar, no de menor importancia que el anterior, en la explicación de los resultados aquí presentados, es que las empresas de menor tamaño, abastecen en buena proporción al mercado de refacción, que en México implica atender la demanda de autos con bastante antigüedad (que la mayoría de las veces ya no es de interés para las plantas grandes y medianas más modernas), que constituyen un nicho de mercado de consideración que puede ser cubierto todavía con requerimientos tecnológicos no tan avanzados o sofisticados como los que caracterizan a la industria automotriz actual. El aumento en la demanda de autos usados más recientes y de autos nuevos, hace que los proveedores de refacciones vayan teniendo más cabida, siempre y cuando sean capaces de responder a los requerimientos tecnológicos para el mantenimiento de esos autos.

Así es que se explica que a pesar de que la industria automotriz nacional muestra comportamientos y resultados que indican su adecuación a condiciones más competitivas, también se tienen indicadores que permiten una mejor dimensión de la magnitud y el alcance de las mismas.

Por ejemplo, el mayor empleo por planta, así como las tasas de inversión en activos fijos muy superiores al promedio manufacturero en los estratos de empresas

medianas y grandes y de forma importante en las microempresas, muestran que el crecimiento del valor agregado de este sector, al menos hasta 1998, se ha apoyado más en el incremento de factores productivos que en ganancias de productividad, no obstante la presencia de grandes empresas ensambladoras y de proveeduría que se rigen por estándares internacionales y aplican las últimas innovaciones técnicas y organizacionales.

Lo anterior da cuenta de que a pesar de que en el país están presentes grandes empresas ensambladoras y proveedoras que a nivel internacional encabezan esta industria, son muy pocas las empresas nacionales que intervienen directamente en la cadena de proveeduría de éstas últimas, lo que propicia por un lado, que la industria de autopartes constantemente registre saldo comercial negativo y que el grueso de las empresas del país en realidad se concentre en satisfacer las necesidades del mercado de autos usados.

Es indudable que la presencia de las ensambladoras en México han contribuido a que las empresas del sector automotriz hayan realizado y realicen esfuerzos por seguirlas (no sólo en términos geográficos, sino tecnológicos u organizacionales). Sin embargo, ese seguimiento se realiza acorde con las condiciones específicas del entorno específico del país y del potencial e intereses de las propias empresas. Los datos aquí presentados muestran que las tendencias registradas por la industria automotriz y la manufacturera van en el mismo sentido y que los mejores resultados de la primera, no se han traducido en mejoría en la balanza comercial de las autopartes, ni en la incorporación de empresas nacionales al selecto grupo de proveedoras de las ensambladoras instaladas en el país.



**NUEVA
SOCIEDAD**
www.nuevasoc.org.ve

Nov-Dic 2004 **194**

Director: Diether Dirmoser
Jefe de Redacción: Si. Chavín

Corrupción y Política en América Latina

COYUNTURA: Alberto A. Zalles, La encajonada boliviana: ¿fin del «entreque» y refundación social? Lincoln Bizzozero, Nueva etapa del Mercosur frente a los 10 años de Ouro Preto. Límites y perspectivas del ajuste institucional.

APORTE: José Manuel Quijano, Algunas enseñanzas de las crisis bancarias recientes. Oliver Kozlarek, Teoría y método para una crítica comparada de la modernidad.

TEMA CENTRAL: Francisco Nieto, Desmitificando la corrupción en América Latina. Claudio Weber Abramso / Eduardo Ribeiro Capobianco, Licitaciones y contratos públicos. El caso de Brasil. Oscar Ugarteche, La nueva corrupción. Tipología y aproximaciones teóricas desde el caso Fujimori/Moralesinos. Stigrid Arzt / Amalia Mesa, El acceso a la información pública en México. Transparencia y combate a la corrupción. Francisco Durand, Captivada y apropiada en el Perú. Edmundo Vargas, La lucha contra la corrupción en la agenda regional e internacional. Las convenciones de la OEA y de la ONU.

LIBROS: Fernando Bustamante, La cultura política: ¿más allá de la modernización? Yotanda Salas, Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización.

SUMMARIES:

SUSCRIPCIONES (Incluido flete aéreo)	ANUAL (6 números)	BIENAL (12 números)
América Latina	US\$ 56	US\$ 97
Resto del mundo	US\$ 88	US\$ 137

NOTA: Las suscripciones desde América Latina y el resto del mundo únicamente se hacen efectivas con transferencias bancarias. Solicitar los datos para la transferencia. Dirección: Apartado 61712, Chacao-Caracas 1060-A, Venezuela. Telf.: (58-212) 267.31.99 / 265.90.75 / 265.53.24 / 266.13.48 / 265.12.40. Fax: 267.32.97. E: nueco@nuevasoc.org.ve; nlusover@nuevasoc.org.ve.