La industria automotriz en México y en China en los años más recientes

Isabel Rueda Peiro[1]

Michael Mortimore y Faustino Barron (2005) observan que tanto la industria automotriz china como la ubicada en México han mostrado un gran dinamismo en los últimos doce años y se proponen incrementar de manera importante su producción y exportaciones en los que vienen. En efecto, en el caso mexicano, las ensambladoras de vehículos y la Secretaría de Economía anunciaron, en el año 2002, su propósito de duplicar la capacidad de producción y las exportaciones de esta industria para el 2010, con lo cual dicha capacidad, en el caso de los vehículos de pasajeros, pasaría de dos millones 120,000 unidades a poco más de cuatro millones; las exportaciones se incrementarían de uno y medio a tres millones, y la producción para el mercado interno aumentaría, aproximadamente, de quinientos mil a un millón.

Por su parte, los productores chinos de vehículos y el gobierno de la República Popular China anunciaron en meses pasados su intención de lograr que los automóviles de este país desplacen, en el año 2010, de los mercados estadounidense y europeo a los automóviles producidos en Estados Unidos y en Europa. Las firmas consultoras y los expertos a quienes se pidió su opinión sobre esta intención, dijeron que 2010 es muy pronto, que sería posible lograr dicho propósito para 2015 o para 2020. Así pues, no pusieron en duda que China pueda desplazar a las compañías europeas y estadounidenses, sino el plazo en que podrán lograrlo.

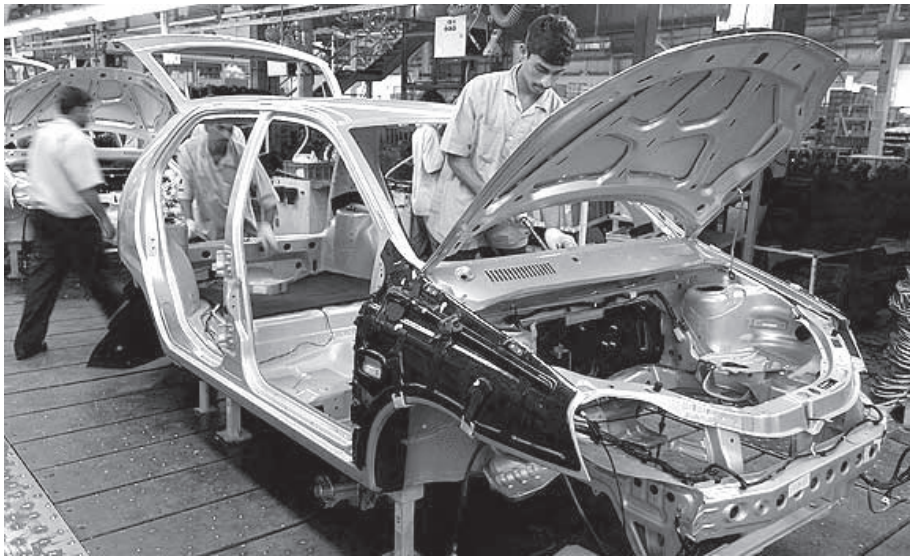
Varios autores ven el escalamiento industrial de China al pasar de país maquilador para las compañías transnacionales que ahí se instalaron para aprovechar la mano de obra barata, a país que avanza rápidamente en el diseño de nuevos productos para los mercados globales, a la vez que invierte sumas considerables en investigación y desarrollo (Jim Hemerling, *Business Week Online* 4/5/2007).

> "En México cada vez se incrementa más la producción maquiladora que la manufacturera"

En cambio, en México cada vez se incrementa más la producción maquiladora que la manufacturera, como estudiamos en otro trabajo.

Para que la industria evolucione de una plataforma de exportación basada en insumos importados de EUA "a un verdadero centro de manufactura que cuente con una base integrada de proveedores localizada en el país", proponen lo siguiente: "a) instrumentar una visión para la industria consistente con la estrategia nacional de desarrollo; b) atraer a los inversionistas extranjeros prioritarios que aún están ausentes, y c) integrar la base de proveedores y profundizar la cadena productiva automotriz de México". Desde mi punto de vista, lo que el gobierno mexicano debería hacer es emitir un decreto automotriz como el de 1962, donde se exigía a los productores de autopartes utilizar un mínimo de 60% de contenido nacional. Sin embargo, como se señala en otro trabajo, la política de los gobernantes mexicanos de impulsar las maquila-

[1] Isabel Rueda Peiro es investigadora titular del Instituto de Investigaciones Económicas y profesora en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, en la UNAM.



doras tiene como consecuencia desincentivar la producción nacional de productos intermedios, ya que si bien desde 1965 se empezaron a atraer a nuestro país, particularmente a los estados fronterizos, hoy se extienden por todo el país y cuentan con una serie de incentivos fiscales de los que no gozan las no maquiladoras. Bajo el régimen de maquila "no se pagan aranceles de importación (hasta un 20%) ni tampoco 15% del impuesto al valor agregado (IVA) y se les han reducido significativamente los impuestos a las ganancias. Las compañías estadounidenses sólo pagan impuestos sobre el componente de valor agregado de los productos importados ensamblados, por lo tanto, no hay incentivos para establecer vínculos con las industrias mexicanas, ya que las firmas domésticas están sujetas al pago del IVA" (Berg, Ernst, Auer, 2006: 175).

La realidad es que la economía de nuestro país es cada vez más dependiente de la estadounidense, como se muestra en el hecho de que hacia nuestro vecino del norte se dirige más del 80% de las exportaciones de manufacturas elaboradas en territorio mexicano. De aquí que afecte a la actividad económica de México la recesión que se inicia en EUA como consecuencia de la crisis hipotecaria que provoca numerosas quiebras bancarias, convirtiéndose en una catástrofe financiera. Esta situación indica la necesidad de diversificar nuestro comercio exterior, cuestión que ya están haciendo las ensambladoras de automóviles ubicadas en México ante la caída de la demanda en aquel país. Como se publicó en *The New York Times* (02/07/08), en junio las ventas de coches nuevos y de camiones cayeron en EUA más de 18%, su nivel más bajo en los últimos 10 años. En el caso de Chrysler, el descenso fue de 36%, en el de Ford fue de 28% y en el de General Motors de 18%, lo que permitió a esta corporación mantenerse como líder en ventas en el mercado estadounidense, incluso arriba de Toyota, cuyas ventas cayeron 21% (Bill Vlasic, 02/07/08, tomado de internet).

"La crisis en curso ha sido muy profunda, prolongada y generalizada"

La crisis en curso ha sido muy profunda, prolongada y generalizada, y la industria automotriz ha sido gravemente afectada, especialmente en EUA y en México, debido al descenso de la actividad económica.

Esta crisis también evidencia el aumento de la dependencia de México con respecto a su vecino del norte y, además, son los trabajadores los más afectados por dicha crisis, ya que han sufrido numerosos despidos y la reducción de sus salarios reales.

También podemos concluir que la comparación de la evolución de la actividad económica durante los años de la política de industrialización por sustitución de importaciones, con respecto a la que se tiene en los años en que está vigente la neoliberal, muestra la conveniencia de que el Estado intervenga en la regulación de la actividad económica.

Esto también se pone de manifiesto al comparar el desenvolvimiento de la economía mexicana con la de China, además de que muestra los beneficios de la planificación estatal.

"Son los trabajadores los más afectados por la crisis"

La intervención estatal también se requiere para mitigar los efectos de la crisis sobre la parte de la población más afectada por ésta, así como para iniciar más rápido la recuperación.