

La industria de autopartes

Salvador Medina Ramírez



Fuente: <http://www.sxc.hu/browse.phtml?f=download&id=1103578>

La industria de autopartes en México es una pieza importante del sector manufacturero del país. Durante 2011 produjo 67 989 millones de dólares y generó 602 816 empleos.¹ Es una industria muy ligada al comercio internacional, pues ese mismo año exportó 67% de su producción y cuenta con gran presencia de empresas internacionales. Con el fin de hacer un recuento sucinto de la industria de autopartes en México, la presente nota se refiere a sus antecedentes y a su relevancia internacional y aborda el papel de la industria mexicana de autopartes en el mundo y la importancia de las empresas internacionales en México.

ANTECEDENTES

La industria de autopartes ha evolucionado de acuerdo con los cambios de la industria automotriz. Antes, la industria automotriz diseñaba el vehículo, producía la mayoría de sus partes y lo ensamblaba. Las empresas de autopartes tenían funciones muy claras en ese modelo productivo. El primer nivel de proveedores (Tier 1) manufacturaba componentes; el segundo nivel (Tier 2) producía algunas partes sencillas que se integraban al nivel Tier 1; y el tercer nivel (Tier 3) proveía materias primas al nivel Tier 2.

Ese modelo de producción permaneció hasta la aparición del sistema *Just in Time*,² el cual promovía la entrega de mercancías de manera directa de la fábrica al minorista, o de partes de los proveedores de autopartes a la empresa que ensambla el vehículo final, sin la necesidad de acumular las mercancías en un almacén, ya que esto significaba

¹ Proméxico, *Industria de autopartes*, México, 2012.

² Yasuhiro Monden, *Toyota Production System: An Integrated Approach to Just-in-time*, Engineering & Management Press, Atlanta, 1998.



Fuente: http://www.todoautos.com.pe/attachments/f17/190544d1241291760-autopartes-bmw-todos-los-modelos-llanta15_01.jpg

incurrir en mayores costos.³ El nuevo sistema también implicó subcontratar procesos; sólo se mantuvieron los de alto valor agregado.

El resultado generó un cambio en las actividades de cada uno de los niveles de producción de las autopartes. Los proveedores Tier 1 ahora son capaces de diseñar, integrar, subensamblar y entregar sistemas de módulos (de dirección, de aire acondicionado, entre otros) para montarse en los vehículos. Los proveedores Tier 2 producen o diseñan sistemas que se encuentran estandarizados a nivel mundial, para usarse en diferentes plataformas, mientras los proveedores Tier 3 ahora producen componentes para un tipo de vehículo en específico o sus derivaciones. La división del trabajo descrita ha incrementado la responsabilidad de los productores de autopartes, hasta llegar a producir 80% del automóvil.

De igual modo que la industria automotriz, la de autopartes tiene alcances mundiales. Como las empresas ensambladoras trabajan con pocos proveedores, con los cuales realizan tratos para que les suministren los componentes necesarios a escala mundial, muchas veces se requiere que los proveedores se establezcan cerca de las plantas ensambladoras, fenómeno que dificulta que los armadores de vehículos promuevan el desarrollo de proveedores locales, pues por lo general tienen acuerdos previos con proveedores mundiales.

La consecuencia ha sido el surgimiento de grandes empresas de autopartes con presencia mundial. Por

ejemplo, se estima que la industria de autopartes alcanzó un valor de 1 208 000 millones de dólares en 2011,⁴ y que las 20 empresas principales concentraron 31% de la producción.⁵

De las 100 empresas de autopartes más importantes del mundo 84% son de cuatro países: Estados Unidos

mundial de autopartes se lleva a cabo en la región Asia-Pacífico, seguida de la Unión Europea con 16%, América del Norte con 14%, América Latina con 5% y el resto del mundo con 8 por ciento.

MÉXICO Y EL MUNDO

México es un importante productor de autopartes y tiene un papel protagónico en el comercio internacional de las mismas. Durante 2011, el país concentró 5.6% de la producción mundial, cifra que lo situó en sexto lugar del rubro, sólo después de China (25.6%), Japón (20.5%), Alemania (7.8%), Estados Unidos (7.4%) y Corea del Sur (5.8%).

Ese mismo año, México fue el quinto exportador y el sexto importador mundial, estatus que le generó un superávit de 13 255 millones de dólares en ese ejercicio (Véase cuadro 1).

CUADRO 1. COMERCIO MUNDIAL DE AUTOPARTES, 2011
(Millones de dólares)

Exportaciones			Importaciones		
		%			%
Alemania	123 311	15	Estados Unidos	125 591	16
Japón	81 267	10	Alemania	95 020	12
Estados Unidos	81 005	10	China	45 511	6
China	66 828	8	Canadá	41 104	5
México	45 587	6	Francia	36 707	5
Francia	42 070	5	México	32 332	4
Corea del Sur	37 181	5	Japón	20 621	3
Canadá	20 132	2	Brasil	15 161	2
Brasil	11 915	1	Corea del Sur	13 240	2
Resto del mundo	308 885	38	Resto del mundo	360 480	46
Total	818 181	100	Total	785 767	100

Fuente: Proméxico, 2012, <http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/Autopartes.pdf>

(31%), Japón (28%), Alemania (19%) y Francia (6%). Sin embargo, éstas no se concentran en sus respectivos países, sino que se distribuyen en el mundo conforme a los mercados automotrices primordiales. 58% de la producción

³ Azalea del Carmen Clemente Blanco y Salvador Medina Ramírez, "La importancia económica de los almacenes y los almacenes generales de depósito", *Comercio Exterior*, vol. 59, núm. 10, México, octubre de 2010, pp. 829-837.

⁴ Proméxico, 2012

⁵ Automotive News, *The top 100 global OEM parts suppliers ranked by 2011, 2012*.

CUADRO 2. MÉXICO: PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES DE AUTOPARTES, 2011 (Millones de dólares)

Exportaciones			Importaciones		
		%			%
Estados Unidos	40 728	89	Estados Unidos	18 399	57
Canadá	1 823	4	China	3 153	10
Brasil	406	1	Japón	2 423	7
Alemania	349	1	Alemania	1 533	5
Reino Unido	281	1	Canadá	1 433	4
Japón	235	1	Corea del Sur	1 131	3
China	162	0	Brasil	736	2
Australia	141	0	Taiwán	467	1
Colombia	128	0	Italia	305	1
Argentina	113	0	India	283	1
Resto del mundo	1 221	3	Resto del mundo	2 469	8
Total	45 587	100	Total	32 332	100

Fuente: Proméxico, 2012, <http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/Autopartes.pdf>

El principal socio comercial del país ha sido Estados Unidos: hacia allá se exporta 89% de la producción de autopartes y de ahí provienen 57% de las importaciones (véase el cuadro 2). Basta recordar que la vecina nación del norte es el mercado preponderante de la industria automotriz y el destino de la mayor parte

de su producción, por lo que no tendría que ser diferente con las autopartes.

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN MÉXICO

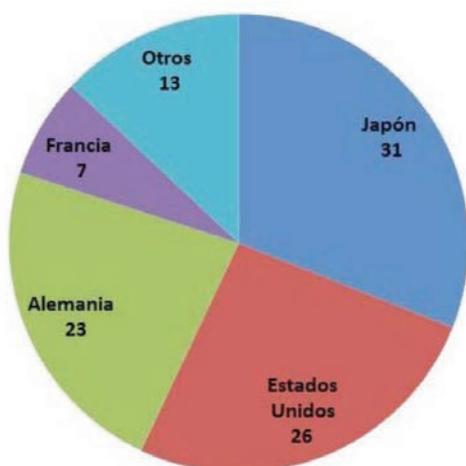
La industria que produce autopartes en México está compuesta por apro-

ximadamente 1100 empresas: 30% son de capital nacional y la mayor parte son de carácter internacional, sobre todo provenientes de los países con las empresas de autopartes más importantes: Estados Unidos, Japón, Alemania y Francia (véase la gráfica 1).

Asimismo, de las 100 empresas de autopartes más importantes en el mundo, por valor de producción, 84 producen en México. Cabe señalar que una de ellas es mexicana, Nematik, que en 2011 registró ventas por 3 602 millones de dólares, lo cual la ubicó en el lugar 54 de las empresas mundiales de autopartes, por ventas.⁶

En el periodo de 2006 a 2011, 75 empresas de autopartes anunciaron 106 proyectos de inversión en México, de los cuales 32 corrieron a cargo de sólo 10 empresas: Robert Bosch, Magna International, Meritor, Jatco Ltd., Mahle, Hella KGaA Hueck & Co., Nippon Kayaku, ZF Friedrichshafen, Haldex y Donaldson. Esto se ha traducido en un acumulado de inversión extranjera de 7 648 millones de dólares durante dicho periodo (véase cuadro 4).

GRÁFICA 1. ORIGEN DE LAS EMPRESAS INTERNACIONALES DE AUTOPARTES ESTABLECIDAS EN MÉXICO (Porcentajes)



Fuente: Proméxico, 2012. <http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/Autopartes.pdf>

CUADRO 3. MÉXICO: INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES, 2006-2011 (Millones de dólares)

Año	Millones de dólares
2006	1 996
2007	2 239
2008	1 402
2009	857
2010	157
2011	996
Total	7 648

Fuente: Proméxico, 2012.

⁶ Automotive News, *op. cit.*

COMENTARIOS FINALES

Se espera un crecimiento de la industria de autopartes, sobre todo para el mercado de Estados Unidos, que ante su crisis económica ha migrado su producción a lugares más baratos. Aunque esto constituye una buena noticia para México, que significaría una considerable creación de empleos, pareciera que su efecto es limitado. Juárez *et al.* señalan que debido a que la cadena de valor es dominada por productores globales, la industria mexicana de autopartes carece de encadenamientos

productivos pues no contribuye al desarrollo de proveedores nacionales,⁷ situación que ocasiona brechas salariales sustanciales entre empresas internacionales y nacionales, y por lo tanto desigualdad. Dado que el actual modelo productivo se torna complejo, es difícil que en el futuro pueda alterarse la tendencia de forma espontánea. En este sentido, se requeriría de una intervención gubernamental más contundente que permitiera a las empresas mexicanas romper con la barrera de entrada a la cadena de valor global de la producción automotriz. 



Fuente: <http://www.sxc.hu/browse.phtml?f=download&id=953320>

⁷ Carmen Bueno Castellanos, Arturo Lara Rivero y Huberto Juárez Núñez (coordinadores), *El auto global: desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*, BUAP, UAM-X, Universidad Iberoamericana-Ciudad de México, Conacyt, México, 2005.