

EL FUTURO DEL TRABAJO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

PUNTOS CLAVE

- **EN EL MARCO DEL TLCAN**, la industria automotriz mexicana expandió su producción en niveles superiores a otras industrias. La manufactura y comercio de vehículos y autopartes se consolidó como una actividad integrada regionalmente.
- **EL EMPLEO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ** en México hoy en día es siete veces mayor que en 1994. De los puestos generados, 93% fueron en la industria de partes automotrices.
- **SIN EMBARGO, LA DIFERENCIA SALARIAL** entre los países de la región del TLCAN persiste. En 2016, por cada dólar por hora que un trabajador mexicano ganó en las empresas armadoras automotrices, un estadounidense ganó 9.1 dólares y un canadiense 8.4. En la industria de partes automotrices la brecha fue mayor, de 11.8 y 12.8 dólares, respectivamente.
- **LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ENFRENTA** hoy un escenario complejo en términos no sólo de la posible renegociación comercial, sino también de los retos a su modelo de desarrollo: la acelerada innovación tecnológica, su articulación con nuevas movi­lidades y patrones de consumo, el perfil de su fuerza de trabajo y la redefinición de las relaciones laborales.
- **LA INDUSTRIA REQUIERE INCREMENTAR** su inversión en actividades de innovación y desarrollo, así como diversificar sus productos y mercados. Para ello necesita una fuerza de trabajo calificada y remunerada acorde­mente.
- **LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ** puede jugar un papel central en la reducción de la desigualdad en México convirtiéndose en referente de cómo una industria exitosa puede renegociar sus condiciones laborales a la par de afianzar su peso económico.

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz es señalada como uno de los mayores éxitos económicos de la integración regional. Éste se tradujo en un acelerado crecimiento de la producción, las exportaciones y el empleo automotriz en México. La posible renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y la relocalización de la producción, llevan a preguntarse si se mantendrán los puestos de trabajo en el país. Pero éste no es el único reto laboral que enfrenta. Las diferencias salariales entre los países de América del Norte son pronunciadas y se han mantenido, anunciando un área de disputa en las futuras negociaciones del TLCAN. Además, la industria encara una rápida transformación tecnológica, la redefinición de reglas de manufactura y de sus productos y mercados, lo cual demanda una fuerza de trabajo calificada y creativa. Ello incentiva a acelerar la transición de un modelo basado en bajos costos laborales a otro donde mejores remuneraciones y condiciones de trabajo formen parte central de la estrategia de desarrollo de la industria.

Autores: Mauricio Rodríguez Abreu / Landy Sánchez Peña
Editora de la Serie: Landy Sánchez Peña

EL TLCAN Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

En conjunto, los países de la región del TLCAN produjeron 18.2 millones de vehículos en 2016, equivalentes a 19.1% de la producción mundial. La importancia relativa de México se ha incrementado, la de Canadá se redujo mientras que la de Estados Unidos también decreció, pero tuvo un repunte a partir de 2010 (Figura 1). En México, la industria automotriz fue de las que mayor crecimiento experimentó tras la firma del TLCAN. Entre 1994 y 2016, el indicador de la actividad industrial¹ del sector automotriz creció 3.6 veces, superando el crecimiento observado en la manufactura general (1.6), la construcción (1.5) y la industria de extracción (0.86).

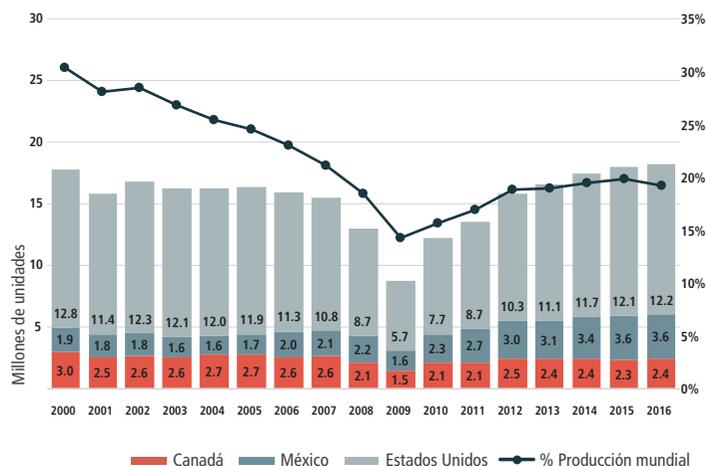
En 2016, la industria automotriz representó 3.2% del PIB nacional y 18.9% del PIB correspondiente a la industria manufacturera.² En este mismo año, 30.3% del total de las exportaciones de México y 33.7% de las exportaciones manufactureras pertenecieron a la industria automotriz.³ Esta dinámica comercial ha resultado en un balance positivo de la industria en materia de comercio exterior, reportando un superávit de más de 50 mil millones de dólares en 2016.

México mantuvo en 2016, por tercer año consecutivo, el séptimo puesto en la producción mundial de automotores con casi 3.6 millones de unidades, equivalente a 3.8% de la producción mundial y 19.8% de la producción de América del Norte.⁴ Desde la entrada en vigor del TLCAN, la exportación de vehículos producidos en México creció de manera sostenida hasta ubicarse cerca de 80% de la producción nacional en años recientes.⁵ Del total de vehículos exportados en 2016, 86% tuvo como destino la región del TLCAN, 77% los Estados Unidos y 8.9% Canadá.⁶ Esto evidencia, primero, el poco peso que ha tenido el mercado interno y, segundo, la alta concentración de las exportaciones en un sólo mercado, por lo que el sector automotriz mexicano es muy vulnerable a las condiciones económicas y políticas prevalentes ahí. Ello subraya la necesidad de la industria de diversificar sus mercados, fuera y dentro de México.

EVOLUCIÓN DEL EMPLEO Y LOS SALARIOS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

A partir de la firma del TLCAN, el empleo en la industria automotriz mexicana incrementó más de 7 veces su tamaño al pasar de 112 mil a 767 mil empleos.⁷ Por el contrario, el empleo en esta industria en los Estados Unidos y Canadá presentó tendencias a la baja, de 1 millón a 940 mil y de 128 mil a 126 mil empleos, respectivamente (Figura 2).^{8,9} Como consecuencia de esta dinámica, la distribución de los empleos en la industria en la región sufrió cambios considerables que resultaron en una redistribución de la mano de

Figura 1. Producción de vehículos en el área del TLCAN y porcentaje de la producción mundial, 2000-2016.

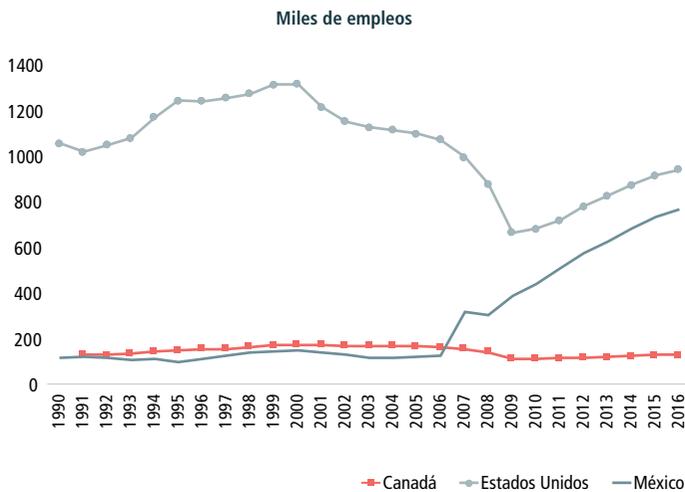


Fuente: OICA

obra, principalmente hacia México. Estados Unidos redujo su importancia relativa al disminuir su porcentaje de empleos, de 82.5% en 1994 a 51.3% en 2016; Canadá pasó de 9.9% a 6.9%, y México ganó terreno al incrementar de 7.6% a 41.8%. Los Estados Unidos mantienen la mayor proporción de los empleos automotrices en la región y se aprecia un repunte importante en los mismos desde reestructuración financiera impulsada en 2008. En el caso mexicano, la mayor generación de empleos ocurrió en la industria de partes automotrices, que incrementó su importancia de 51.7% en 1994 a 87.9% en 2016, mientras que la industria terminal disminuyó su importancia relativa, al pasar de 41.6% a 10.4% en el mismo periodo. Por el contrario, la composición del empleo en la industria en Estados Unidos y Canadá presentó cambios menores.

Gran parte de este auge en el empleo automotriz en México se debe a los menores costos de producción asociados a los bajos salarios en el país en comparación con los de Estados Unidos y Canadá (Figura 3). Por ejemplo, en 2016, un trabajador mexicano en la industria terminal percibió un sueldo de 3.14 dólares por hora, mientras que un trabajador en los Estados Unidos ganaba más de 28.60 dólares y uno en Canadá, 26.34.^{10,11} La brecha salarial entre los países no sólo se ha mantenido, sino que se ha incrementado. Por ejemplo, en 1994, los salarios en la industria automotriz terminal en Estados Unidos y Canadá eran 5.4 y 5.1 veces los salarios en México; en 2016, dicha razón de salarios se incrementó a 9.1 y 8.4. De igual manera, la brecha salarial se conservó en la industria de partes automotrices, donde un trabajador mexicano ganó 7.8% de lo que gana un trabajador canadiense y

Figura 2. Evolución del empleo en la industria automotriz en la región del TLCAN, 1990-2016.



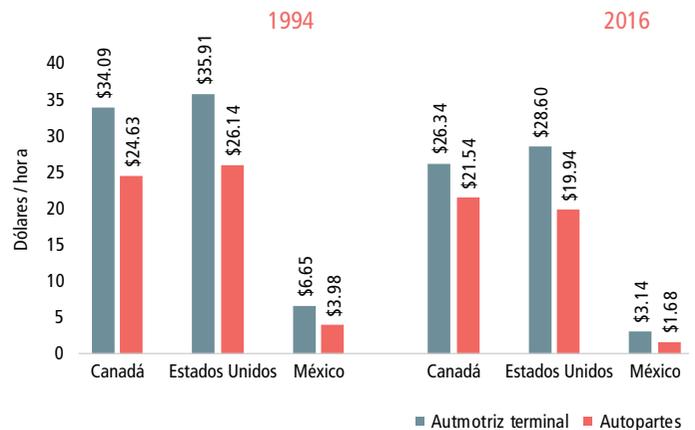
Fuente: INEGI, U.S. Bureau of Labor Statistics y Statistics Canada.

sólo 8.4% de un trabajador estadounidense. En los tres países, pero sobre todo en México, las condiciones laborales difieren notoriamente entre las armadoras y las que fabrican partes automotrices, así como también entre empresas. Además de las diferencias productivas, un elemento explicativo es la ausencia de una efectiva participación de los trabajadores y sus sindicatos en el proceso de reestructuración de la industria y en el reparto de los beneficios.¹²

RETOS ACTUALES Y LA AGENDA LABORAL

Los bajos costos laborales constituyeron un elemento fundamental en la estrategia de competitividad de la industria mexicana, junto con los acuerdos comerciales, particularmente el TLCAN, y una mejor articulación de la cadena de producción.¹³ Sin embargo, la industria automotriz global está en transformación¹⁴ y la estrategia de competitividad mexicana necesita repensarse. Emergen nuevos mercados y jugadores, particularmente China, que aumentan la competencia internacional. La industria enfrenta cambios en sus productos futuros vinculados a cambios en el perfil de movilidad, las regulaciones de seguridad y avances tecnológicos asociados, desde la conectividad de los autos y los sistemas de protección, hasta y la conducción autodirigida; así como a preocupaciones ambientales relativas a los combustibles utilizados, reducción de emisiones y combustibles alternativos. A estos cambios se suman la acelerada tecnificación de los procesos, que incrementa la posibilidad de sustituir cierta mano de obra mientras demanda también personal más calificado y creativo en un contexto globalizado que busca

Figura 3. Salario promedio por hora^a en la industria automotriz, 1994 y 2016 (dólares de 2016).



Fuente: INEGI, U.S. Bureau of Labor Statistics y Statistics Canada. Tipo de cambio Banxico y CanadianForex.

^a Salarios por hora estimados con base en personal operativo y horas-obrero para México, para trabajadores en puestos no gerenciales en Estados Unidos y el total de trabajadores en Canadá.

reconciliar la productividad, innovación y altos estándares laborales.¹⁵ A estos retos se suman los desafíos que presentan la potencial renegociación del TLCAN y la presión por relocalizar empleos automotrices hacia los Estados Unidos.

La dinámica de integración desarrollada por la industria automotriz en América del Norte hace ineludible que las políticas comerciales, industriales y laborales de los tres países estén interrelacionadas e incidan en los prospectos de crecimiento y empleo. Hasta ahora, los menores costos laborales constituían la principal ventaja competitiva de México, sobre todo porque se sostuvieron frente a mejoras en la productividad. De hecho, los costos laborales en México se ubican entre los más bajos del mundo¹⁶ y la brecha salarial con Estados Unidos y Canadá se amplió. Sin embargo, estas diferencias salariales están en el centro de las discusiones internacionales en torno a las condiciones de competencia y los costos reales de producción.¹⁷ La posición mexicana necesitará tener una nueva estrategia laboral de cara a la renegociación del TLCAN, que muestre una vía competitiva con mejores condiciones salariales y donde se recupere la participación de los trabajadores.

Estas condiciones representan una posibilidad para consolidar la posición del sector automotriz en el modelo de desarrollo en México y atender los retos que la transformación global de la industria supone. Primero, afianzado la inversión en investigación y desarrollo, a lo que México dedica sólo 0.5% del PIB, en contraste con el 2% promedio del resto de los países de la OCDE.¹⁸ Segundo, se requiere atender la

calificación de la mano de obra, tanto en términos de la formación para el trabajo como de mejoras en las tasas de graduación de ciencias e ingenierías.¹⁹ Ambas permitirían hacer frente a los nuevos procesos basados en la tecnificación y robotización de los procesos manufactureros, la llamada industria 4.0. Tercero, además de diversificar sus mercados internacionales, la industria necesita fortalecer su presencia en el mercado interno. Actualmente sólo 20% de la producción nacional se destina a este mercado y se importa más de 55% del total de vehículos vendidos en el país. Esto implica, por un lado, el diseño de productos que contemplen

las necesidades, implicaciones y regulaciones ambientales y urbanísticas del futuro y, por otro, fortalecer la capacidad adquisitiva de los compradores nacionales.

El sector automotriz no sólo tiene un importante peso en el PIB, sino que se encuentra estrechamente vinculado a múltiples industrias y tiene una fuerte presencia a lo largo en el territorio mexicano.²⁰ Como tal, puede incidir sobre la desigualdad en México al mejorar las condiciones y relaciones laborales y convertirlas en parte integral de su proceso de innovación ante los desafíos que enfrenta.

REFERENCIAS

- 1 INEGI, *Indicador Mensual de la Actividad Industrial*. www.inegi.org.mx
- 2 INEGI, *Sistema de Cuentas Nacionales de México*. www.inegi.org.mx
- 3 INEGI, *Balanza Comercial de Mercancías de México, SNIEG*. www.inegi.org.mx
- 4 Organización Internacional de Constructores de Automóviles [OICA]. (2017). *Production Statistics*. Consultado el 25 de enero de 2017 en: www.oica.net
- 5 Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. [AMIA]. (2017). *Boletín de Prensa: Diciembre 2016*. Consultado el 24 de enero de 2017 en: www.amia.com.mx/prensa
- 6 AMIA, *ídem*.
- 7 INEGI, *Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera*. www.inegi.org.mx
- 8 U.S. Census Bureau, *Current Employment*. Consultado el 17 de febrero de 2017 en: <https://www.bls.gov/iag/tgs/iagauto.htm> Statistics Canada, *Recent Trends in Canadian Automotive Industries: Survey of Employment, Payroll and Hours*. Consultado el 3 de marzo de 2017 en: <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-626-x/11-626-x2013026-eng.pdf>
- 9 Statistics Canada, *Recent Trends in Canadian Automotive Industries: Survey of Employment, Payroll and Hours*. Consultado el 3 de marzo de 2017 en: <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-626-x/11-626-x2013026-eng.pdf>
- 10 Tipo de cambio obtenido de: Banxico, *Serie histórica diaria del tipo de cambio peso-dólar*. Sistema de información económica Consultado el 3 de marzo de 2017 en: <http://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=6&accion=consultarDirectorioCuadros&locale=es> y Canadian Forex, *Yearly Average Exchange Rates for Currencies*. Consultado el 3 de marzo de 2017 en: <http://www.canadianforex.ca/forex-tools/historical-rate-tools/yearly-average-rates>
- 11 Ingresos: INEGI, *op.cit.*; U.S. Census Bureau, *op.cit.*, y Statistics Canada, *op.cit.*
- 12 Bensusán, G., y Covarrubias, A. (2016). Relaciones laborales y salariales en la industria en la IAM. ¿Vendrá el cambio de afuera? En Covarrubias et.al. (eds), *La industria automotriz en México. Relaciones de empleo, culturas organizacionales y factores psicosociales*. CIAD, Hermosillo, Sonora.
- 13 Deloitte Touche Tohmatsu Limited. (2016). *2016 Global Manufacturing Competitiveness Index*. Deloitte Touche Tohmatsu Limited, Global Consumer & Industrial Products Industry y Council on Competitiveness.
- 14 Ver Covarrubias, A. (2014). *Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador*. Friedrich Ebert Stiftung Mexico (Análisis 1 No. 2014). Consultado el 20 de febrero de 2017 <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/10645.pdf> y Gao, P., Hensley, R., y Zielke, A. (2014). *A road map to the future for the auto industry*. Mckensey Quarterly October 2014. Consultado el 25 de marzo de 2017 <http://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-road-map-to-the-future-for-the-auto-industry>
- 15 Ver Pries, L. (2013). *Transformations in Work Organisation and Labour Regulation*. Valeria Pulignano, Jim Arrowsmith und Giusepea Della Rocca, (Hg.): *The Transformation of Employment Relations: Institutions and Outcomes in the Age of Globalization*. London/New York: Routledge (Routledge Research in Employment Relations), 133-148.
- 16 Ver Covarrubias, A. (2014). *op.cit.*
- 17 Ver Bensusán, G. y Covarrubias, A. (2016). *op.cit.*
- 18 OCDEStat, *Graduates by field of education*. Consultado el 23 de marzo de 2017 en <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DatasetCode=RGRADSTY#>
- 19 Sólo el 23% de los graduados de licenciatura del ciclo escolar 2015-2016 lo hicieron en áreas de ingeniería, manufactura y construcción. De éstos, sólo el 2.2% lo hicieron en ingenierías vinculadas a vehículos de motor, barcos o aeronaves. ANUIES. (2016). *Anuario estadístico 2015-2016, Licenciatura y Posgrado*. Dirección General de Planeación y Desarrollo, Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior.
- 20 INEGI, SE, AMIA (2016) *Estadísticas a propósito de... la industria automotriz*, México, 2016.