

## Logística y cadena de suministro. El caso de México como clúster automotriz

*NOHEMÍ PONCE CEJA<sup>1</sup>*

### RESUMEN

El objetivo del presente artículo tiene como finalidad presentar las razones (la mano de obra calificada y barata; la infraestructura que existe en el país; las políticas económicas que rigen en la sociedad mexicana; los paquetes de incentivos que el gobierno ofrece, los tratados y convenios internacionales que tiene México y la ubicación privilegiada de México en el mundo, especialmente su cercanía a uno de los mercados más importantes que es el de Estados Unidos) por las cuales algunas empresas del rubro automotriz eligen a México para la instalación de sus plantas armadoras en cuanto a vehículos ligeros se refiere, a través del método de investigación y análisis de fuentes gubernamentales así como de revistas especializadas.

**Palabras clave:** Vehículos ligeros, armadoras automotrices, ventajas competitivas, políticas industriales, infraestructura, mano de obra.

### ABSTRACT

The objective of this paper is to identify the reasons for which auto companies are choosing Mexico for the installation of its assembly plants of light vehicles, through the research method and analysis of government sources as well as specialized magazines. The conclusions, of why companies choose Mexico as location for opening its plants, are because of skilled and cheap labor; the infrastructure that exists in the country; economic policies that rule Mexican society; incentive packages offered by the government, the international agreements that Mexico is part of; and Mexico's privileged location in the world, especially its proximity to one of the most important markets, which is the United States.

**Keywords:** Light vehicles, automotive assambler, competitive advantages, industrial policies, infraestructura, human resources

---

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Nuevo León. Facultad de Ingeniería Mecánica y Eléctrica.

## INTRODUCCIÓN

La continúa llegada de capitales de empresas automotrices para la instalación de plantas de producción, de vehículos ligeros, sigue aumentando en México. Por lo que, el principal objetivo de este artículo es conocer las razones por las cuales las grandes compañías automotrices internacionales están escogiendo a México para la apertura de sus plantas armadoras.

El saber qué es lo que atrae estas inversiones, sirve para que tanto iniciativa privada como el gobierno empiecen a crear políticas industriales acordes a lo que se está viviendo en la actualidad y, por ende, no solo crear empleos sino que éstos sean de calidad.

Existen dos sectores en la industria automotriz que son: terminal y autopartes. La división de autopartes está segmentada por vehículos ligeros y vehículos pesados.

Este artículo solo estudiará la sección de vehículos ligeros que son aquellos automóviles de motor utilizados para el transporte de personas siempre que no tenga más de ocho asientos.

## ANTECEDENTES

Hoy en día, México ocupa el octavo lugar como fabricante de autos a nivel internacional y se espera que en algunos años más se convierta en el sexto mayor fabricante global tras rebasar a Brasil y Corea del Sur, mientras que en exportaciones alcanzaría el segundo lugar, apenas debajo de Alemania (Sánchez, 2014). No obstante todo esto depende de dos puntos importantes: el crecimiento de los mercados internacionales en especial del mercado objetivo más importante de México que es Estados Unidos y; del crecimiento del mercado interno.

Sin embargo, para encontrarse hasta este punto actual, la industria automotriz vivió distintas etapas de desarrollo, las principales son las siguientes (Sosa 2005):

1. Etapa de nacimiento del sector automotriz (1925-1950): Se instalan las empresas Ford (1925), General Motors (1935) y Automex (1938) en el Estado de México y el Distrito Federal. El objetivo de estas empresas era satisfacer la demanda local. En esta etapa, había un nivel bajo de productividad, falta de infraestructura y mínimas inversiones. La mayor parte de la demanda local se satisface a través de las importaciones.
2. Etapa de “Sustitución de Importación (1950-1980): En esta etapa, el Gobierno Federal publica tres distintos decretos automotrices en los cuales se tomaban medidas como la prohibición de la importación de automóviles y camiones; se pidió un mínimo de

integración de componentes nacionales en un 60% del costo directo de la producción; se estableció que el 60% del capital social debería ser nacional, entre otras.

Así mismo, otras armadoras abren plantas en México:

- Volkswagen abre una planta en Puebla (1964)
  - Ford instala dos nuevas plantas en el Estado de México (1964)
  - Chrysler establece una planta de motores (1964) y una de ensamble (1968) en el Estado de México.
  - Nissan coloca una planta en Cuernavaca (1962)
3. Etapa de un modelo multinacional: Esta etapa, la cual en la que actualmente estamos, trata básicamente de la eliminación de aranceles así como de regulaciones y restricciones no arancelarias. México establece acuerdos y tratados comerciales con los cuales se permite la inversión extranjera y con ello la llegada de distintas multinacionales al territorio. En esta etapa se terminan de instalar todas las demás armadoras.

## **DESARROLLO**

En esta sección se analizará la situación del papel que tiene la industria automotriz, en general, en la economía mexicana a través de estudios emitidos del gobierno. Después, se establecerá el papel de México en la industria automotriz a nivel mundial. Así mismo, se determinarán las ubicaciones en dónde se encuentran las armadoras de vehículos ligeros en México. Finalmente, se examinarán todos los factores que influyen para que México se esté convirtiendo en un receptor de inversión extranjera directa de la industria automotriz de automóviles ligeros.

### **La industria automotriz en la Balanza Comercial de México**

Las empresas manufactureras son la principal fuente de empleo en todo el país. Es necesario puntualizar que, especialmente, la manufactura automotriz es la segunda entrada de ingresos totales del país (INEGI, 2014). La estructura del valor de las exportaciones de mercancías, No Petroleras, en el período enero-julio del 2014 fue la siguiente: bienes manufacturados 83.1%; productos petroleros 11.9%; bienes agropecuarios 3.6% y; productos extractivos no petroleros 1.4%.

En la tabla 1 se muestran los puntos que toma en cuenta la Balanza Comercial. Para obtener la Balanza Comercial se toman las exportaciones totales contra las importaciones totales. En este caso se trata de dos comparativos: un comparativo del mes de julio del 2014 respecto al 2013, mientras el

segundo comparativo es del período de enero-julio del año en curso referente al 2013. En las exportaciones totales, están los rubros petroleros y no petroleros. Los no petroleros se subdividen en las actividades agropecuarias, extractivas y manufactureras. Este último, a su vez, tiene dos subsecciones que son las manufacturas automotrices y las no automotrices.

En cuanto a las importaciones totales, se dividen en: petroleras; no petroleras; bienes de consumo; bienes intermedios y bienes de capital. Los bienes de consumo y bienes intermedios se subdividen en petroleras y no petroleras. Los datos se encuentran en millones de dólares y presenta la variación porcentual respecto al mes de julio y al período de enero-julio de los años 2014 contra el 2013.

Siguiendo con la tabla 1, en el tema que nos concierne, podemos observar el aumento significativo que se ha tenido en el campo de exportaciones no petroleras manufactureras automotrices en el período de enero-julio del año 2014 en relación con el 2013. La industria manufacturera automotriz está alcanzando niveles cada vez más altos en cuanto a producción y exportación. Esto debido a la recuperación económica que está teniendo el principal consumidor, esto se verá más adelante, Estados Unidos. Así mismo de las grandes inversiones que continúan llegando.

Tabla 1 Balanza Comercial de Mercancías de México (INEGI 2014)

Concepto	Julio		Enero-Julio*	
	Millones de Dólares	Variación % anual	Millones de Dólares	Variación % anual
<b>Exportaciones Totales</b>	<b>33,710.90</b>	<b>4.5</b>	226,389.60	<b>4.3</b>
Petroleras	3470.4	(-)19.4	26,455.80	(-)8.6
No Petroleras	30,240.50	8.2	199,993.80	6.2
Agropecuarias	823.7	15.9	7,637.50	7.4
Extractivas	455.2	44.6	3,164.50	22.4
Manufactureras	28,961.60	7.6	189,131.80	6.0
Automotrices	88,923.80	14.6	60,769.50	10.4
No automotrices	20,037.80	4.7	128,362.30	4.0
<b>Importaciones Totales</b>	<b>34,690.80</b>	<b>3.1</b>	227,618.70	<b>3.2</b>
Petroleras	3,272.30	(-)10	23,950.70	(-)3.4
No petroleras	31,418.50	4.7	203,668.00	4.0
Bienes de consumo	4,948.60	2.5	32,483.30	(-)1
Petroleras	1,310.10	(-)7.3	9,252.00	(-)12.7
No petroleras	3,638.50	6.5	23,231.30	4.6
Bienes intermedios	26,127.30	3.1	172,734.90	4.4
Petroleras	1,962.20	(-) 11.7	14,698.70	3.5

No petroleras	24,165	4.5	158,036.20	4.5
Bienes de capital	3,614.90	4.2	22,400.50	0.3
<b>Saldo de la Balanza Comercial</b>	<b>(-979.9)</b>	<b>(-30.0)</b>	<b>(-1,229.1)</b>	<b>(-64.0)</b>

\*Cifras oportunas

### **Producción, venta y exportación de los vehículos ligeros en México desde una perspectiva mundial**

De acuerdo a datos de la OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles) , México se mantuvo por segundo año consecutivo en el octavo lugar como productor de vehículos. En primer lugar, continúa siendo China el productor más importante; en segundo lugar se encuentra Estados Unidos bastante lejos de las cantidades de vehículos que produce China. En tercer lugar, le sigue muy de cerca Japón a Estados Unidos (Pulido, 2013).

En la Tabla 2 se puede observar una comparación de los años 2009 a 2012 de los principales diez países productores de Automóviles a nivel mundial, con la respectiva cantidad de automóviles que hicieron durante cada año.

Tabla 2 Diez Principales Productores de Vehículos Ligeros (Millones de Unidades)

	2009	2010	2011	2012
1	China -13.8	China - 18.2	China - 18.8	China - 19.2
2	Japón - 7.9	Japón - 9.6	Estados Unidos - 8.6	Estados Unidos - 10.3
3	Estados Unidos -5.7	Estados Unidos - 7.7	Japón - 8.3	Japón - 9.9
4	Alemania - 5.2	Alemania - 5.9	Alemania -6.3	Alemania -5.6
5	Corea del Sur - 3.5	Corea del Sur - 4.2	Corea del Sur - 4.6	Corea del Sur -4.5
6	Brasil - 3.2	India - 3.9	India - 3.9	India -4.1
7	India - 2.6	Brasil - 3.3	Brasil - 3.4	+Brasil -3.3
8	España - 2.1	España - 2.3	México - 2.6	México -3.0
9	Francia - 2.0	México -2.3	España - 2.3	Tailandia -2.4
10	México - 1.6	Francia -2.2	Francia -2.2	Canadá - 2.4

Fuente: OICA

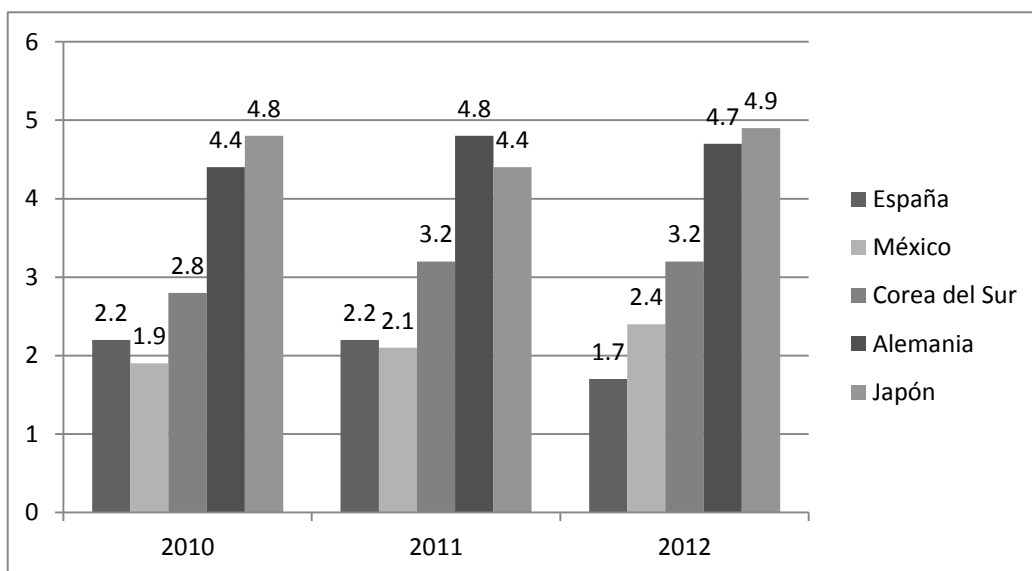
\*Para efectos del ranking se toma la producción registrada por OICA, en el caso de México puede haber diferencias con las unidades producidas de acuerdo a AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz)

La Tabla 2 refleja tanto los crecimientos económicos de los países así como de las crisis que han tenido. En el caso de China se observa un crecimiento considerable en su producción, esto debido a

las políticas industriales y económicas dirigidas a satisfacer a un mercado interno impulsado por una clase media creciente. Mientras que se observa un crecimiento también en la producción estadounidense, después de la crisis del 2008. Japón, Alemania, Corea del Sur, la India y Brasil se mantienen en sus posiciones; no hay aumentos ni disminuciones significativas. Al contrario de México, que continúa con un ritmo de crecimiento en su producción. Mientras que los países europeos Francia y España se ven afectados por la crisis económica por la cual están pasando. En el año 2012, hacen aparición Tailandia y Canadá, esto debido, además de la crisis europea, a las políticas industriales que su gobierno está tomando.

España se ubicaba en el cuarto país exportador de vehículos ligeros. Sin embargo, debido a como se mencionó en el párrafo anterior, la crisis española hizo que la producción de este país disminuyera. Por lo que México se convirtió en el ahora cuarto país exportador. Así mismo, ante las expectativas de que aumente la producción mexicana, se prevé que México rebase a Corea del Sur en el 2020, ubicándose ligeramente por debajo de Alemania.

Gráfica 1 Principales Exportadores de Vehículos Ligeros (Millones de Unidades)



Fuente: ProMexico con datos de Global Trade Atlas

En la gráfica anterior, Gráfica 1, se encuentran los primeros cinco lugares de los países exportadores, a nivel mundial, de vehículos ligeros. En primer lugar Japón, segundo Alemania, tercero Corea del Sur, México se ubica en el cuarto lugar y España en el quinto lugar. Las cantidades están en millones de unidades.

## Producción, venta y exportación de los vehículos ligeros en México desde una perspectiva nacional

De acuerdo a la AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), la producción de los automóviles ligeros del período comprendido de los meses enero-julio 2014 respecto a enero-julio 2013 aumentó en un 7.5%. Mientras que la exportación comparándola en el mismo período de enero-julio 2014 respecto a enero-julio 2013 aumentó en un 11.2% Julio 2014.

En la tabla 3, se hace una comparación del mes de julio del 2014 referente a Julio del 2013 en cuanto la producción y exportación de vehículos ligeros. También se muestra la diferencia en los períodos Enero-Julio del 2014 concerniente a enero-julio del 2013. Se ven tres distintos rubros que son la producción total y de esta producción cuántas unidades fueron para el mercado externo y cuántas para el mercado interno (AMIA, 2014).

Como se puede inferir, de las 1, 857,228 unidades producidas en el período enero-julio 2014, el 83.1% pertenecen a unidades para venta hacia el exterior, mientras que el 16.9% fue dirigido para venta al mercado interno.

Tabla 3 Cifras de Julio y Acumulado 2014

CIFRAS DE JULIO Y ACUMULADO 2014			
PERÍODO	PRODUCCIÓN TOTAL	EXPORTACIÓN	VENTA PÚBLICO
Julio (2014)	259,634	231,934	96,211
Julio (2013)	239,311	192,940	86,645
Variación %	8.50%	20.20%	11.00%
Diferencia	20,323	38,994	9,566
Ene-Jul 2014	1,857,228	1,505,505	596,571
Ene-Jul 2013	1,727,473	1,353,821	588,632
Variación %	7.50%	11.20%	1.30%
Diferencia	129,755	151,684	7,939

Fuente: AMIA

Como ya se ha mencionado anteriormente, las exportaciones de estas unidades siguen en aumento. No obstante, las ventas al mercado interno siguen manteniendo las mismas cifras. Esto es debido a

principalmente dos aspectos: la importación de vehículos de Estados Unidos así como la poca flexibilidad de créditos que se otorgan.

Distintas empresas automotrices tratan de crear programas especiales que puedan beneficiar la compra de vehículos. Sin embargo, es necesario que se empiecen a crear políticas que aumenten la venta interna de estos vehículos ligeros. México tiene un gran mercado por abastecer. Sin embargo, las condiciones actuales desalientan a la población. Entre algunas razones se encuentran: las altas de interés que ofrecen los bancos para un préstamo automotriz; los impuestos que se gravan; la mala política de urbanización en las ciudades y el precio actual del combustible.

La tabla 4 muestra los diez principales países hacia donde se dirige la producción mexicana de vehículos ligeros. Se trata de una comparación de los períodos enero-julio 2014 referente al mismo período del 2013.

Como se observa en la tabla 4, Estados Unidos es el mercado más importante de la producción mexicana con un casi tres cuartas partes de participación de las exportaciones que se han hecho de enero a julio de este año. Las razones principales del por qué pasa lo anterior son principalmente la cercanía hacia el mercado estadounidense pero también el Tratado de Libre Comercio que se tiene tanto con Estados Unidos y Canadá.

Es conocido que el mercado estadounidense sigue recuperándose de la crisis del 2008 y también que los costos de producción en Estados Unidos son demasiado altos respecto a México. Por lo que muchas armadoras vienen a México con el objetivo principal de exportar hacia Estados Unidos. No existe en la mayoría de ellas, el interés de exportar hacia otros países. Lo cual hace dependiente al segundo principal ingreso del país de la economía estadounidense.

Tabla 4 Principales Países Destino a los que México envía la producción de Vehículos Ligeros

Ranking 2013	Ranking 2014	PAÍS	Ene-Jul 2013	Ene-Jul 2014	Participación 2014	Variación	
						porcentual	absoluto
1	1	EE.UU.	899,512	1,076,435	71.50%	19.70%	176,923
2	2	Canadá	115,579	140,695	9.30%	21.7	25,116
4	3	Brasil	73,455	66,667	4.40%	-9.20%	-6,788
3	4	Alemania	85,294	54,652	3.60%	-35.90%	-30,642
6	5	China	26,086	41,635	2.80%	59.60%	15,549
7	6	Colombia	24,864	32,571	2.20%	31.00%	7,707
5	7	Argentina	28,753	14,964	1.00%	-48.00%	-13,789
25	8	Arabia	1,160	11,711	0.80%	909.60%	10,551



13	9	Perú	4,809	6,476	0.40%	34.70%	1,667
8	10	Chile	11,121	5,840	0.40%	-47.50%	-5,281
		Otros países	83,188	53,859	3.60%	-35.30%	-29,329
		<b>EXPORTACIÓN TOTAL</b>	1,353,821	1,505,505		11.20%	151,684

Fuente: AMIA

Es necesario hacer un énfasis aquí en el sentido de que nuevas políticas industriales necesitan ser creadas por el Estado Mexicano. El Estado debe ser el principal interesado en que la economía mexicana mejore. Por lo que además de atraer inversión en dinero, es pues, determinante que la tecnología se comience a crear por mexicanos. No solo tienen que llegar las plantas armadoras sino también los Centros de Tecnología, Innovación y Diseño.

Siguiendo con la tabla 4, se observa que el segundo y tercer lugar lo llevan actualmente Canadá y Brasil respectivamente. También se puede inferir que respecto a la ubicación geográfica de México permite que llegue a distintos países ubicados en diferentes continentes.

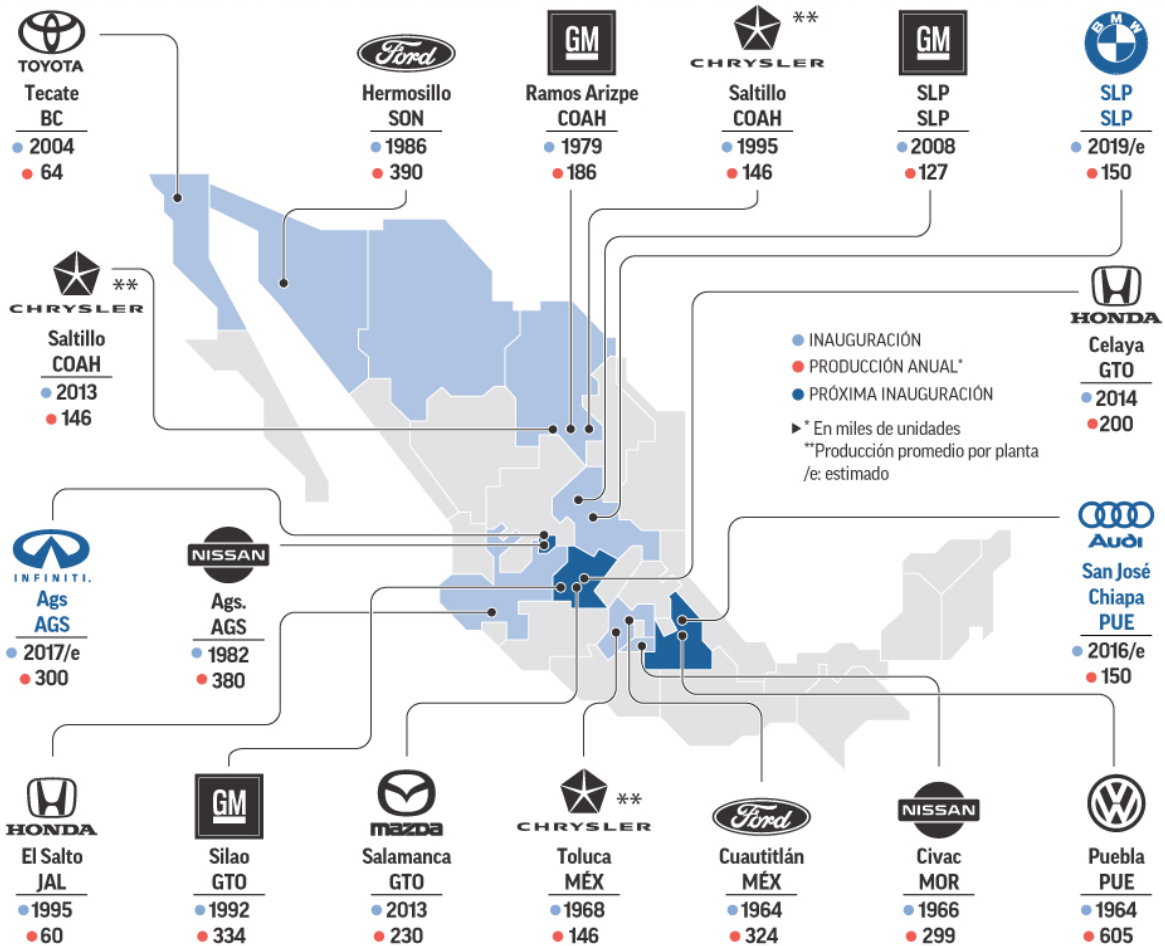
#### **Ubicación de las armadoras en México**

La figura 2 trata de la ubicación de las armadoras automotrices en los distintos estados de la República. Se pueden observar los años de inauguración, la producción anual en miles de unidades y en el caso de algunas de ellas, que no han sido abiertos, el año de inauguración. Es importante mencionar que hace falta la planta de Kia Motors que recientemente acaba de anunciar la apertura de su primera planta armadora en América Latina. La planta se ubicará en la localidad de Pesquería en el Estado de Nuevo León y se prevé que tenga una producción anual de 300,000 unidades. Está prevista a que la planta quede lista para el 2016.

Entre las armadoras que se encuentran en México, está Toyota con una planta (en Tecate, Baja California Norte); Ford con dos plantas (Hermosillo, Sonora y Cuatitlán, Estado de México); Chrysler con también dos plantas (en Saltillo, Coahuila y Toluca, Estado de México); Honda también con dos plantas (en El Salto, Jalisco y Celaya, Guanajuato); Nissan con dos plantas (en el Estado de Aguascalientes y Nissan); GM con dos plantas (Ramos Arizpe, Coahuila y Silao, Guanajuato); Mazda con una planta (Salamanca, Guanajuato) y Volkswagen con una planta también (Puebla, Puebla).

Mientras que las próximas armadoras en abrir serán la BMW (en San Luis Potosí) en 2019; Infiniti (en Aguascalientes, Aguascalientes en 2017; Audi (en San José Chiapa, Puebla) y la ya antes mencionada Kia Motors (Pesquería Nuevo León) en 2016.

Figura 2 Ubicación en México de Plantas de Vehículos Ligeros



Fuente: El Financiero

### Factores claves para escoger México para la apertura de plantas de producción de vehículos ligeros

Primeramente, México cuenta con las condiciones básicas para que se pueda invertir en el país:

- Política abierta hacia la inversión extranjera directa
- Estabilidad macroeconómica

- Cuenta con un Estado de Derecho y Marco Institucional que proporcionan una certidumbre legal que aseguran la seguridad de las inversiones.
- Los inversionistas extranjeros y nacionales tienen un trato igualitario.
- Moneda nacional equilibrada
- Sistema Financiero firme

Sin embargo, además de las condiciones previamente dichas, lo que hace que México se diferencie de los demás países es:

- 1. Programas Especiales dentro del Marco Legal Mexicano:** Con la finalidad de atraer la inversión extranjera, el gobierno mexicano cuenta con distintos programas especiales que benefician a las diferentes empresas establecidas en México.
  - 1.1 PROSEC:** El PROSEC (Programa de Promoción Sectorial) es un instrumento dirigido a los fabricantes para que puedan importar su materia prima con un arancel preferencial.
  - 1.2 Regla Octava:** Bajo este mecanismo se permite la importación de materia prima pagando un arancel cero.
  - 1.3 IMMEX:** Es un Programa Especial destinado para importar materias primas que vaya ser sometida a elaboración, reparación o transformación; maquinaria que sea necesaria para transformar, elaborar o reparar la materia prima; entre otros elementos necesarios para el proceso de transformación, elaboración o reparación, por un tiempo determinado sin el pago del IVA (Impuesto de Valor Agregado). Además que facilita que simplifica procedimientos y obligaciones al régimen de maquila.
  - 1.4 Devolución de Impuestos de Importación a los Exportadores (DRAWBACK):** Este formato de programa permite que las empresas puedan obtener la devolución del Impuesto General de Importación pagado por los bienes que se incorporaron a mercancías de exportación, o por las mercancías que se retornen en el mismo estado o que hayan sido sometidas a los procesos de elaboración, transformación o reparación.
  - 1.5 Decreto Automotriz:** Este Decreto publicado el 31 de diciembre de 2003 tiene como objetivo promover la inversión en la fabricación de vehículos ligeros en el país a través de diversos beneficios.
  - 1.6 Tratados de Libre Comercio:** México cuenta con 12 tratados de Libre Comercio y un Acuerdo de Asociación Económica (AAE) por lo que cuenta con aranceles preferenciales a los mercados de al menos 44 países.

Estos programas han logrado su propósito y es que no solo las empresas automotrices los utilizan sino en general empresas de distintos ramos hacen uso de ellos. Dentro de las empresas, hay departamentos y abogados enfocados a obtener el máximo beneficio de estos programas.

- 2. Ubicación geográfica:** México se encuentra en una ubicación privilegiada: colindando al norte con el mercado más importante: Estados Unidos; al sur cuenta con conexiones que le permiten entrar al resto de América Latina. Así mismo en medio de los Océanos Pacífico y Atlántico que le permiten tener sus propios puertos para enviar mercancía. De acuerdo a distintos estudios, los principales países asiáticos toman en promedio de 15 a 23 días más para abastecer el mercado de Norteamérica, en comparación de las empresas asentadas en México. Asimismo, esos países tardan entre 12 y 24 días más para llegar al mercado sudamericano, en relación con México.
- 3. Infraestructura:** Es importante mencionar que México cuenta con 74 aeropuertos (11 nacionales y 63 internacionales); 116 puertos marítimos; 27 mil kilómetros de vías férreas y 138 mil kilómetros de carreteras pavimentadas (126 mil kilómetros de carreteras de dos carriles y 13 mil kilómetros de autopistas de cuatro carriles o más. Así también, se adelanta que el gobierno e iniciativa privada seguirán invirtiendo en la infraestructura.  
Por ejemplo, la empresa Ferromex invertirá 520 millones de dólares para el mantenimiento y ampliación de las líneas ferroviarias y cabe decir que esto debido para estar a la altura del crecimiento de la industria automotriz.
- 4. Capital Humano y Beneficios Laborales hacia las Empresas:** Se cuenta con una mano de obra experimentada en la industria automotriz y con costos laborales bajos. En las plantas más eficientes en México estos costos llegan a ser hasta un cuarto del costo laboral en Estados Unidos. Cada año, en México, se gradúan al año cien mil estudiantes de ingeniería y técnicos y existen 900 programas de posgrado relacionados con la ingeniería y la tecnología en las universidades mexicanas. De hecho, en México existen diez universidades que ofrecen la Carrera de Ingeniero Automotriz a través de 22 campus universitarios. Además de esto, existe la figura del “outsourcing” o subcontratación, es decir, la empresa no contrata directamente al empleado, lo que permite que no adquiera obligaciones directamente con él. También existe la figura de “empleo temporal” lo que permite que la empresa contrate al trabajador ya sea por un período de prueba, entrenamiento, para cubrir un período de maternidad, etcétera. Lo que permite que terminado el contrato, la empresa pueda rescindir del empleado sin obligación más allá del contrato que se firmó.

## CONCLUSIONES

En la actualidad, en los mercados extranjeros se tienen muchas expectativas respecto a México como país potencial para invertir. Esto principalmente debido a la confianza que se han generado por las nuevas políticas gubernamentales a nivel internacional.

Así mismo, la ubicación estratégica de México al lado de Estados Unidos, lo hace también ser una atracción para las inversiones y es que además de la ubicación cuenta con el apoyo de Estados Unidos y del FMI (Fondo Monetario Internacional) cuando aparecen problemas económicos, lo que lo hace ver como un país estable económicamente.

También es importante mencionar que México tiene 47 Acuerdos y Tratados de Libre Comercio, lo cual permite que mucha de la mercancía que se fabrica en México entre en estos países con un bajo arancel o sin arancel.

Otro aspecto es la buena política que hace el gobierno federal para atraer la inversión extranjera ofreciendo paquetes de incentivos como la exención de impuestos y demás facilidades.

México cuenta con una estabilidad macroeconómica y política, baja inflación, tasa de crecimiento económico, capital humano joven y altamente calificado capaz de generar productos de alta tecnología. No obstante, es necesario que el gobierno invierta más en la educación para que el país pueda estar a la altura de la globalización que está sucediendo ahora.

Sin embargo, las políticas industriales se están quedando cortas a la realidad económica que se está viviendo. Si bien, es importante, la inversión extranjera directa, también es fundamental la intervención del Estado. Otro aspecto preocupante es que mientras las ventas de exportación siguen aumentando, las ventas para el mercado interno, siguen estáticas. Las cifras actuales no varían desde hace diez años. Es urgente, hacer un plan tanto gobierno como iniciativa privada para poder incentivar la venta interna.

Finalmente, la proveeduría mexicana tiene que aprovechar el boom de la industria automotriz en México. Ya que no existen suficientes proveedores y algunos de los que existen o no están certificados en su calidad, por los altos costos, o fracasan por la mala calidad. Es trascendental también aquí, el apoyo por parte del gobierno.

## REFERENCIAS

- Aparicio, A. (2010). *Economía Mexicana 1910-2010*. Disponible en: <http://www.economia.unam.mx/profesores/aaparicio/Econom%C3%ADa.pdf>
- AMIA (2014). *Boletín de Empresa para Julio 2014*. Disponible en: <http://www.amia.com.mx/>
- INEGI. (2014) Instituto Nacional De Estadística y Geografía (2014). Información oportuna sobre la balanza comercial de mercancías de México durante julio 2014. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/comunicados/balopbol.pdf>
- Lozano, L. & Méndez C. (2013). *Doing Business in Mexico Automotive Industry*. Disponible en: <http://www.pwc.de/de/internationale-maerkte/assets/doing-business-mexico-automotive.pdf>
- Lozano, L. (2013). *Ventajas competitivas de la industria automotriz*. Disponible en: <http://www.forbes.com.mx/ventajas-competitivas-de-la-industria-automotriz/>
- Matson, H. (2014). *México es la nueva “meca” de la industria automotriz*. Disponible en: <http://embamex.sre.gob.mx/suecia/images/mexico%20dagens%20nyh.pdf>
- Morales, R. (2014). *México duplica a Brasil en productividad*. Disponible en: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/07/02/mexico-duplica-brasil-productividad>
- O’Neil, S. (2014). *Six Markets to Watch: Mexico*. Disponible en: <http://www.foreignaffairs.com/articles/140334/shannon-k-oneil/six-markets-to-watch-mexico>
- Pulido, A. (2013). *Industria Terminal Automotriz*, (1ª Ed.). Disponible en: [http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/4/130924\\_Diagnostico\\_a\\_utomotriz\\_2013\\_ES.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/4/130924_Diagnostico_a_utomotriz_2013_ES.pdf)
- Redacción Atracción 360. (2014). *Armadoras hacen fila para venir a México*. Disponible en: <http://www.atraccion360.com/armadoras-hacen-fila-para-venir-mexico>
- Sánchez, A. (2014). *Automotrices enfrentan escasez de mano de obra calificada en México*. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/automotrices-enfrentan-escasez-de-mano-de-obra-calificada-en-mexico.html>
- Sánchez, A. (2014). *México será sexto productor de autos con nuevas inversiones*. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/mexico-sera-sexto-productor-de-autos-con-nuevas-inversiones.html>
- Sosa, S. (2005). *La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones*. Disponible en: <http://www.analisiseconomico.com.mx/pdf/4407.pdf>