

La industria automotriz en América del Norte después de la crisis 2008: efectos en Canadá

The automotive industry in North America after the 2008 crisis: effects in Canada

Elisa Dávalos¹

Resumen

La industria automotriz de América del Norte ha enfrentado presiones que han generado la relocalización regional, en la que Canadá, como ensamblador, disminuyó en las tres automotrices de Detroit, (GM, Ford y Chrysler, 3-D). A quienes la crisis financiera mundial de 2008, en el difícil contexto de la industria, (lucha por mercados, presiones de competitividad, requerimientos de cambios energéticos y tecnológicos, como el bajo dinamismo de mercados maduros) obligó a ajustes y emprender la relocalización a zonas de mano de obra no sindicalizada y/o de bajos salarios. Esto ocasionó que Canadá perdiera peso en la industria automotriz. Resta por examinar el escenario con el recién electo presidente de Estados Unidos y sus políticas proteccionistas, y cómo podrían afectar esa relocalización ante las estrategias de priorizar el territorio de Estados Unidos.

Palabras clave: Industria automotriz, GM, Ford, Chrysler, Canadá.

Abstract: The automotive industry in North America has faced pressures that have generated regional relocation, in which Canada, as assembler, decreased in all three Detroit automakers (GM, Ford, Chrysler, 3D). To whom in the 2008 global financial crisis, in the difficult context of the industry (struggle for markets, competitive pressures, demands for energy and technological changes, such as the low dynamism of mature markets) forced adjustments and relocation to areas of non-union labor and/or low wages. This caused Canada to lose weight in the automotive industry. It remains to examine the scenario with newly elected president in the United

¹ Investigadora Titular CISAN-UNAM, Correo Electrónico: elisag316@gmail.com

States and its protectionist policies, and how they might affect that relocation in the face of strategies to prioritize United States territory.

Key words: Automotive industry, GM, Ford, Chrysler, Canada

Antecedentes

La industria automotriz en Canadá tiene una larga trayectoria y es una de las industrias manufactureras más relevantes. Si bien no tiene marcas ni ensambladoras propias, posee productoras de autopartes nacionales, así como importantes ensambladoras extranjeras. De hecho, desde el nacimiento de la industria, Canadá estuvo ligada a las “tres grandes” de Estados Unidos (EU): Ford, General Motors (GM) y Chrysler (las 3 de Detroit, 3-D) en el corazón industrial de EU: la región de los Grandes Lagos; este sistema lacustre, constituye a la vez frontera entre EU y Canadá. Ontario se integró a ella como un solo sistema industrial, pues en el sur de dicha provincia está ubicado el 90% de las plantas ensambladoras y autopartes, sobre el corredor industrial que va de Windsor hasta Oshawa. Con un mismo idioma, con una misma geografía, compartiendo una historia en común, con costos de producción más bajos que en EU, las firmas automotrices estadounidenses encontraron un entorno productivo idóneo para producir, fuertemente incentivado por los tratados comerciales.

Desde 1965 se firmó el Canada-United States Automotive Products Agreement (AUTOPAC), un tratado comercial exclusivo para dicha industria, con el cual se eliminan aranceles y con ello las empresas transnacionales pueden racionalizar su producción, modificar la localización de la producción y generar estrategias idóneas para hacer uso de las ventajas competitivas de cada país. Los costos de operación menores que podían disfrutar las filiales de EU en Canadá se volvieron un atractivo para las transnacionales estadounidenses. El cambio esencial que generó el AUTOPAC fue que se dejó de producir en pequeña escala para el mercado interno canadiense y se insertó en un patrón geoeconómico, una división

binacional del trabajo, con el que pudieron establecerse economías de escala, grandes volúmenes de producción para abastecer no sólo al mercado canadiense sino también al estadounidense, logrando disminuir los costos de producción.

No obstante, la crisis de fines de los años setenta del siglo XX producida en gran medida por el estancamiento de la productividad estadounidense y por la competencia de autos japoneses, obligó a una reestructuración de la industria automotriz de las 3-D, el cierre de plantas y el rescate de Chrysler por parte del gobierno de EU y Canadá. Se dio también el inicio de una oleada de inversiones japonesas en territorio estadounidense mediante inversiones directas. Esto es un resultado de las negociaciones de 1985 del G-7, en las que EU obligó a Japón a sobrevaluar su moneda en aras de compensar los desequilibrios macroeconómicos mundiales. Con un yen fuerte, y habiendo tenido que sortear restricciones cuantitativas a la importación, las transnacionales automotrices de Japón optan por establecer filiales para producir sus autos dentro del codiciado mercado de Norteamérica.

Así llegaron inversiones a EU para el ensamble de vehículos de las empresas Honda, Toyota, Nissan, Mitsubishi, Subaru y Mazda; y en el sur de Ontario, Toyota, Honda y Suzuki. Estas plantas reprodujeron sus formas de trabajo (toyotismo, subcontratación, Justo a Tiempo -JAT), trajeron a sus propios proveedores cerca de sus plantas en EU y Canadá para que abastecieran su cadena de valor (Rutherford y Holmes, 2014).

El establecimiento de las filiales japonesas tuvo un efecto geoeconómico en la industria automotriz de EU, pues varias de ellas se establecen en el sur, y no priorizaron la región tradicional del *rustbelt*, alrededor de los Grandes Lagos, lo que afectó también

a Canadá,² debido a que el dinamismo de los clusters automotrices del *rustbelt*, del que forma parte, se vio mermado. La razón de los criterios de localización de los japoneses fue el evadir sindicatos y estándares salariales, y establecer nuevas normas y costumbres toyotistas en los trabajadores de la industria (Sturgeon, 2009).

La integración de la actividad manufacturera automotriz de Canadá con EU da un nuevo paso en 1988 con la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) Canadá-Estados Unidos, aunque para este momento la actividad automotriz de ensamble ya estaba bastante consolidada, debido a que en la industria ya se habían eliminado los aranceles, y la producción automotriz ya estaba integrada y organizada para la exportación hacia EU con criterios continentales.

En 1994, otro hecho marca un cambio cualitativo en la industria automotriz en Canadá: la entrada en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Para Canadá el aspecto más relevante de este tratado fue la inserción de México en la división regional de la industria creada por las firmas transnacionales estadounidenses, como un integrante que posee muy bajos costos salariales como factor de atracción para las ensambladoras de autos. México también posee experiencia laboral en el ensamblaje. Esta noticia no fue bien recibida por los sindicatos de la industria canadiense y estadounidense, pues fue vista como amenaza para reducir los estándares salariales y prestaciones de trabajo.

La eliminación de aranceles facilita no sólo una integración comercial, sino una verdadera integración productiva que lleva a

² Las prioridades de inversión de los japoneses son el primer lugar EU y en segundo lugar Canadá. En México sólo Nissan establece filiales. Hasta muy recientemente otras firmas como Toyota, Honda y Hyundai han hecho planes y/o llevado a cabo inversiones, como se verá más adelante.

las tres firmas de Detroit a racionalizar la producción a escala continental. Así, con Canadá y México más integrados en el sistema de producción de Norteamérica mediante el TLCAN, la producción se efectúa en pocas plantas de ensamble pero más grandes (Sturgeon 2009). Gracias a dicho tratado comercial, la producción de vehículos se incrementa y dinamiza en América del Norte, y tanto Canadá como México exportan un porcentaje elevado de su producción a EU. Se da un auge continental de la industria en los tres países.

La década de los noventa es de bonanza para las armadoras en la región del TLCAN, lo que se interrumpe con la crisis de 2001, cuyo saldo es la pérdida de cinco millones de empleos manufactureros en EU, y 500,000 en Canadá.³ Además se acelera la relocalización de las filiales automotrices en EU hacia el sur del país y México. La región de los Grandes Lagos y Ontario ven migrar las plantas de ensamble y manufactura automotriz en general, perdiendo peso económico la industria en la región; se acentúa la preferencia hacia el sur de EU y México como sedes ensambladoras.

Cabe aclarar que la región de los Grandes Lagos sigue manteniéndose en la cima de las fases de alto valor agregado para las 3-D; hasta la fecha es líder en diseño automotriz, y aunque ha visto mermar sus empleos manufactureros de manera considerable, sigue manteniendo ventajas competitivas muy importantes en empleo de alto valor agregado, lo que hace de estas zonas, regiones clave para las transnacionales automotrices estadounidenses.

³ El empleo manufacturero en Ontario, el corazón manufacturero de Canadá, pasó de 934.6 mil empleados en 1990 a 922.1 en 2000, para posteriormente caer a 657 mil empleados en 2012. En los estados de los Grandes Lagos en EU, la cifra creció de 3,942 millones en 1990 a 4,046 millones para posteriormente en 2012 caer a 2,712 millones de empleados; incluyen: Ohio, Michigan, Indiana, Illinois y Wisconsin (Rutherford and John Holmes, 2014).

Efecto de la crisis de 2008: la industria automotriz de Canadá

Si la crisis económica de 2001 marca caídas importantes de la producción, las ganancias y el empleo en la industria automotriz, la gran crisis financiera mundial de 2008-9 marca un desplome en la industria. La crisis engrana con fuertes problemas que se vienen arrastrando en la industria: mercados maduros con bajo crecimiento en el consumo, capacidad instalada ociosa, márgenes de ganancias decrecientes, regulaciones cada vez más estrictas en materia de emisiones contaminantes y llegada de nuevo competidores a la industria, especialmente el caso de China. Además de experimentarse una caída del 13% en la producción mundial automotriz en 2009, China se convierte en el primer productor de autos del mundo, al mismo tiempo que GM y Chrysler, íconos históricos de la industria, se declaran en quiebra y son rescatados con fondos públicos (Álvarez, 2011).

La compleja situación en la que se hallaba la industria poco antes de la crisis, se muestra en las estadísticas que publica McKinsey (2013): En 2007 los países BRIC -Brasil, Rusia, India, China-, junto con el resto del mundo (excluyendo todos los países importantes, es decir, Norteamérica, Europa, Japón y Corea del sur), obtuvieron el 30% de las ganancias mundiales de la industria, pero para 2012, lograron el 60% del total de las ganancias automotrices y más de la mitad de éstas fueron para China; esto no queda aquí: los pronósticos señalan que, *ceteris paribus*, en 2020 los mercados emergentes obtendrán las 2/3 partes de las ganancias automotrices mundiales y se espera que crezcan tres veces más rápido que los mercados maduros, con China, por supuesto, encabezando la lista (McKinsey, 2013).

Si bien la industria automotriz de EU padece los mismos problemas de mediano y largo plazo que los demás mercados maduros, la quiebra de GM y Chrysler durante la crisis mundial

2008-9 hizo que tomaran medidas drásticas de reestructuración, ajustes y despidos, para eliminar costos y capacidad ociosa, y aumentar márgenes de ganancia. Después de tomar estas medidas, la industria automotriz estadounidense reporta que sus ganancias se han recuperado, pasando de 9 mil millones de dólares (mmdd) en 2007 a 23 mmdd en 2012 (McKinsey, 2013).

Una vez iniciada la recuperación, en EU se anuncian nuevas inversiones en la región; no obstante se da un crecimiento desigual entre los países: Canadá experimenta una recuperación más lenta, reflejado en muy bajo crecimiento de la inversión y el empleo en Ontario, pues para 2012 la región de los Grandes Lagos en EU había recuperado casi el 20% de los empleos mientras que Canadá solo el 5% (Rutherford y Holmes, 2014).⁴

Esto es inusitado, pues anteriormente el crecimiento de la producción de las 3-D era sinónimo del crecimiento de producción y empleo automotriz en Ontario, pero esta vez la industria automotriz de EU crecía y se restablecía su economía, incluso el dólar canadiense se devaluaba ligeramente, pero su industria automotriz continuaba lenta y rezagada. El analista canadiense Peter Hall (2016) señala: “Tenemos un entorno en el cual la economía de EU está boyante y su tasa de desempleo está por debajo del 5%, y el mercado de vivienda está firme, pero las exportaciones manufactureras de Canadá hacia EU, el mercado más importante de Canadá, no han mejorado. ¿Cómo es posible que Canadá no se reactive con la economía de EU como siempre y

⁴ Pero no sólo ocurren cambios de ubicación de los ensambladores, sino que, como respuesta a la crisis de 2008-9 los proveedores también tuvieron que tomar medidas de racionalización y buscaron una cartera de clientes más global, así como diversificar sus ventas y recurrir al outsourcing en regiones de costos más bajos. “Algunos de ellos se volvieron integradores de sistemas que diseñan, hacen ingeniería, y construyen módulos completos, y asumen la coordinación de la cadena hacia abajo; funciones que antes hacían los ensambladores” (Rutherford y Holmes, 2014).

siendo además que la devaluación del dólar canadiense supuestamente ayudaría?”. El comportamiento del empleo automotriz en Canadá nos revela con claridad esta situación: Según *Statistics Canada*, en 2001 el empleo de la industria automotriz, incluyendo ensamble y autopartes, estaba en 160,630 trabajadores. En el año 2009 cae a 100,118, y para 2015 se ha recuperado un poco, llegando a 115,404 empleados. Vemos que hay una cierta recuperación del empleo en la industria, pero muy por debajo de los niveles de 2001.

El comportamiento de la Inversión Extranjera Directa (IED) automotriz de EU en Canadá es elocuente también sobre ese problema. Se puede observar dicha inversión (Cuadro 1) en perspectiva comparada con México.

Cuadro 1
Inversión directa automotriz de EU en Canadá y México 1999-2014
(millones de dólares)

	Canadá	México
2007	12,665	4,836
2008	6,922	5,788
2010	4,680	6,370
2011	5,935	4,841
2012	5,393	6,496
2013	9,371	8,066
2014	9,898	9,641
2015	9,280	(D)*

Fuente: Department of Commerce. *Survey of Current Business*. Varios años.

D* no mostrado por el Depto. de Comercio de EU para evitar publicar datos de una empresa particular

En Canadá la IED en 2008 cae casi un 50%, pasando de 12,665 millones de dólares (md) a 6,922 md; no obstante, en el caso de México, la cifra se incrementa de 4,836 md a 5,788. En Canadá, disminuye nuevamente los siguientes años, y se recupera hasta 2013 y 2014, pero no alcanza aún los niveles de 2007. Por el contrario, en México la IED sigue creciendo, a excepción del año 2011, y en 2014 México alcanza casi al 100% de la canadiense, siendo que históricamente las inversiones automotrices en Canadá han sido muy superiores.

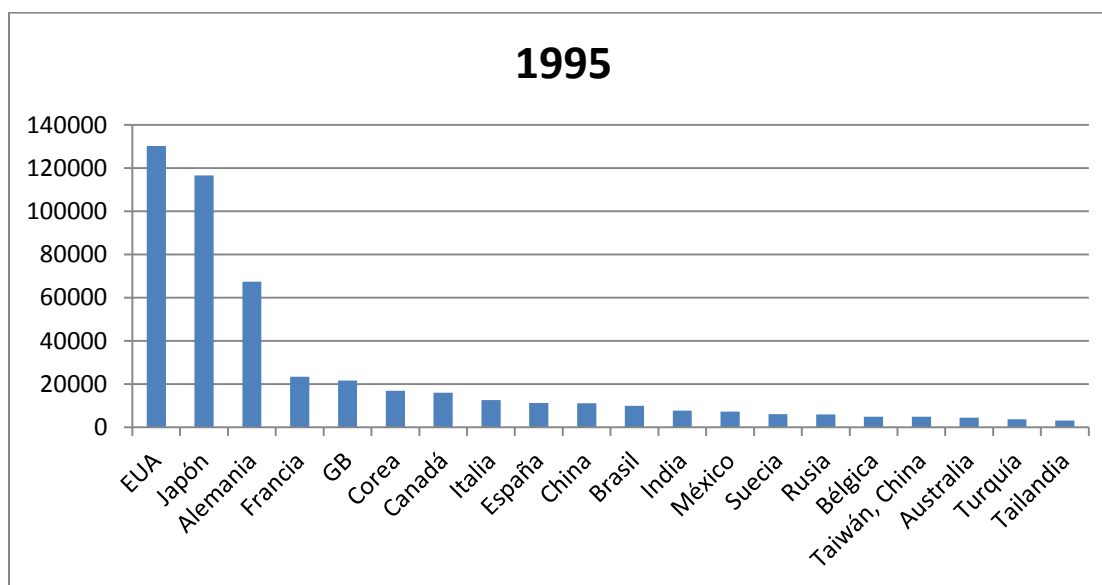
Hay otro importante indicador de que la situación de la industria automotriz en Canadá se ha modificado: el valor agregado canadiense integrado en sus exportaciones automotrices,⁵ observado en la clasificación internacional (Gráficas 1 y 2), en el lugar que ocupan los veinte principales países en valor agregado de la industria automotriz mundial en los años 1995 y 2011. En el primer año Canadá ocupó el séptimo lugar, mientras que en 2011 cayó al décimo segundo lugar mundial, disminuyendo cinco lugares. También se observa (Gráfica 1), que EU tenía el primer lugar, seguido por Japón y Alemania. Estos tres países eran con mucho los principales aportadores de valor agregado mundial en la industria. Le seguían Francia, Gran Bretaña, Corea del sur, y en séptimo lugar Canadá, mientras que México ocupaba el décimo tercer lugar. Los mismos datos se muestran (Gráfica 2) para el año 2011. Se observa que la situación refleja un cambio importante en la estructura de la industria: China está en primer lugar,⁶ seguido

⁵ Actualmente las exportaciones contienen cada vez más importaciones integradas, es decir, el producto final es cada vez más un ensamble de partes importadas y frecuentemente el que lo exporta es el último país de ensamble, y bajo la contabilidad tradicional del comercio, se registra todo el valor como exportación de este último país. Esta metodología desarrollada por la OECD-OMC, permite tener una idea clara del origen del valor agregado independientemente del lugar de cada país en la cadena global o regional de valor.

⁶ Sin duda el cambio jerárquico del lugar de China como productor mundial de automóviles responde a sus estrategias combinadas de mercado y economía centralizada a través de las cuales ha podido presionar a las transnacionales a transferir tecnología, *know how* y a llevar a cabo *joint*

por EU. Alemania conserva su tercer lugar mientras que Japón baja al cuarto. México asciende al séptimo lugar,⁷ mientras que Canadá cae al décimo segundo lugar. Este cambio de Canadá en la clasificación internacional implica también un cambio en su participación porcentual en la industria automotriz de América del Norte. En términos de unidades producidas, tenemos que en el año 2000 EU producía en 72.3%, Canadá el 16.7% y México el 10.9%; para el 2012 esta proporción se modifica: EU 65.4%, Canadá 15.6% y México 19% del total de unidades producidas en la región (Holmes 2014).

Gráfica 1
Valor agregado nacional: industria automotriz
(Primeros veinte países del mundo (mlls. dls.))

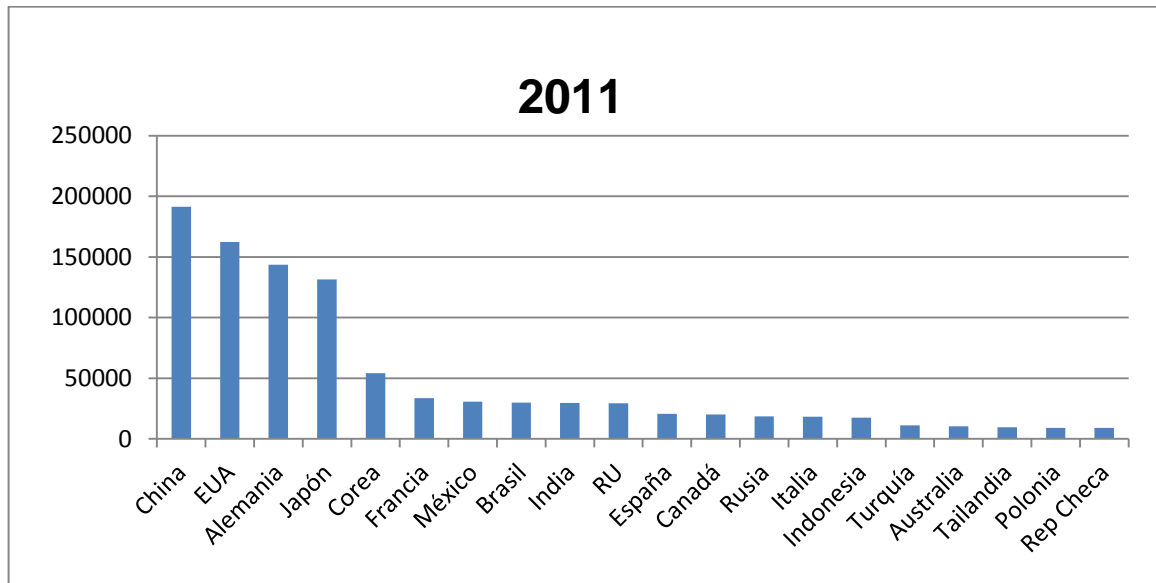


Fuente: Elaboración propia con base en OECD-WTO

ventures como condición para poder invertir en su país, contando con el fuerte atractivo de su enorme mercado potencial.

⁷ Este proceso va acompañado de un nivel de sofisticación en la producción: En 1980 las exportaciones automotrices de México eran 31.2% de vehículos y 58.6% autopartes, 7.3% motores, 0.3% llantas, 2.6% otros. Para 2000 era 66.2% de vehículos, 23.3% de autopartes, 6.6% de motores, 0.6% de llantas y 3.3% de otros (Mortimore, 2005).

Gráfica 2
Valor agregado nacional: industria automotriz
(Primeros veinte países del mundo (mlls. dls.))



Fuente: Elaboración propia con base en OECD-WTO

La lógica que subyace detrás de esta relocalización de la industria automotriz de las 3-D es la búsqueda de zonas de bajos costos, con el plus de la cercanía a EU, y en América del Norte, México es quien se ha vuelto un captador de IED de la industria automotriz, siendo un país en el que, como señala Freissenet (2015), no existe una política pública coherente con un modelo de desarrollo (de fomento real al desarrollo tecnológico, etc.) sino que más bien este proceso de captación de IED automotriz es resultado de la geo-economía estratégica de su frontera norte con las condiciones laborales “flexibles”, baratas y absolutamente desprotegidas para los trabajadores. Sin duda esto puede explicar fundamentalmente los cambios en la localización geográfica de las ensambladoras para abastecer el mercado eje de la región, que es EU. Así, el 83%

de los autos producidos en México son una plataforma de ensamble para la exportación cuyo principal mercado es EU.⁸

Es importante observar que las filiales estadounidenses de la industria automotriz en Canadá tiene gastos de I&D superiores a los de México. Tan sólo en 2015, en México se gastaron 67,000 md, mientras que en Canadá gastaron 674,000 md (BEA, 2016). Ya que Canadá es parte del clúster automotriz de los Grandes Lagos, el cual alberga, (sobre todo en Michigan) más de 400 centros de I&D de EU, pero en Ontario hay también una importante actividad de I&D, tanto el gobierno Federal como el de Ontario la promueven mediante créditos y exenciones de impuestos incluyendo en ellos a la industria de autopartes, a través de instituciones como las Redes Federales para Centros de Excelencia (Federal Networks of Centres of Excellence) o el Fondo de Investigación de Ontario (Ontario Research Fund); éste último designado para facilitar la transferencia tecnológica desde las universidades hacia los conglomerados automotrices.⁹ Otra ventaja de la región es su capacitación, pues la región cuenta con gran cantidad de ingenieros per cápita y una mano de obra capacitada promedio por encima de las nacionales. Estos elementos son apuntados por Rutherford y Holmes (2014) para mostrar que los conglomerados automotrices clásicos de los Grandes Lagos aún cuentan con importantes ventajas sobre los nuevos *clusters*

⁸ Según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, las grandes exportadoras de autos en México hacia EU en este orden para abril 2015 fueron: GM, Nissan, Fiat-Chrysler, Ford, VW, Mazda, Honda y Toyota.

⁹ Las iniciativas más recientes de I&D es la *Automotive Innovation Fund* del gobierno federal que se estableció en 2008 y se renovó en 2013. Este fondo asigna 250 millones a OEM y proveedores para ayudar a asegurar nuevas inversiones automotrices en Canadá especialmente alrededor de I&D. Como en los EUA, el centro de este proyecto es promover la eficiencia energética y la reducción de emisiones contaminantes. El fondo está dirigido para asistir proyectos que comprometan inversiones de más de 75 millones en Canadá a lo largo de cinco años. Las OEM como Ford o Toyota y grandes proveedores como Magna han usado estos fondos AIF para asegurar proyectos de I&D (Rutherford y Holmes, 2008).

establecidos en el sur, y que específicamente Ontario tiene ventajas en la educación, pues: 1) La calidad general de la educación pública, especialmente en los sistemas de *community college*, es considerado superior al de EU; 2) Los trabajadores de Ontario tienen incluso un más alto nivel de escolaridad que sus contrapartes en EU; 3) La política de inmigración federal de Canadá se ha centrado en atraer trabajadores con altos niveles de educación; 4) Canadá es el país que tiene más ingenieros per cápita del G-7 (Rutherford y Holmes, 2014).

Relocalización automotriz: las ensambladoras emigran al sur

Cuando se anunciaron las negociaciones del TLCAN, sectores de la sociedad canadiense no vieron con buenos ojos el ingreso de México al tratado comercial, debido a que los bajos salarios pagados en este país fueron percibidos como una amenaza para sus estándares de vida y sus trabajos. Hoy, estos temores han adquirido sustento real cuando Toyota, que tradicionalmente había colocado sus plantas ensambladoras en EU y Canadá, comienza a invertir en México: En 2004 instaló en Baja California una planta para producir la pick up *Tacoma*. Asimismo, decide trasladar la producción de su modelo *Corolla* de Ontario a Guanajuato, lo cual iniciará a comienzos de 2019 (*El País*, 16/abril 2015).

México comienza a convertirse en un centro atractivo para la IED automotriz, reflejado en abundantes declaraciones sobre inversiones: Ford anuncia inversión de 2.500 md en Chihuahua, retractándose por presiones de D. Trump (*El País*, 4/07/2015) Audi, Mazda, Honda, Mercedes Benz y BMW anuncian establecimientos de armadoras; BMW anuncia que invertirá 1.000 md en San Luis Potosí; Audi anuncia inversión en Puebla de 1.300 md. (*El País*, 11/04/2013). Honda cambia la producción del Honda Fit a México (Corporativo Honda, Agosto 2015). Nissan invirtió en 2012 en Aguascalientes, 2,000 md (*El Economista*,

24/01/2012). Los mismos factores de disminución de costos y cercanía al mercado de EU, atraen no sólo a las 3-D sino también a firmas japonesas, coreanas y europeas intentando llegar al mercado de EU, relocalizando producción y recortando costos productivos de mano de obra. Esta dinámica refleja una relocalización de la industria automotriz en América del Norte, e implica el traslado de la producción y modificaciones en la organización de sus cadenas regionales de valor.

Las 3-D, como parte activa en este proceso, planean cambiar ubicaciones de sus ensambladoras. Klier y Rubinstein (2011) señalan que de 1980 a 2010 las 3-D cerraron en Norteamérica 33 ensambladoras, y el saldo para 2010 sería el siguiente: EU, que tiene la mayoría absoluta, se reducen en 43%, en Canadá 50% y para el caso de México, se da un incremento del 57% en captación de plantas ensambladoras.

El fenómeno de relocalización de plantas de ensamble hacia el hemisferio sur no es un fenómeno nuevo, pero la crisis de 2008-9 funciona como catalizador de este proceso. Se puede ver el incremento del desplazamiento de la producción para el año 2002 (Cuadro 2), 2007 y 2008, justamente en el punto de inflexión. El caso de la Unión Europea (UE), migran hacia España y Europa del Este, y en Asia, hacia el Sudeste y China. La tendencia de la industria automotriz a invertir en el Tercer Mundo es global, y es vista como una salida de la industria para buscar mercados emergentes dinámicos y hacerle frente a presiones de competencias y costos competitivos (Van Biesebroeck y Sturgeon 2010).

Se puede observar (Cuadro 2) un descenso en las unidades producidas en todos los mercados maduros excepto Japón, y Alemania. Los mercados emergentes de China, Brasil y Tailandia presentan los incrementos notables. México presenta un crecimiento de 2002 a 2007 y un ligero decrecimiento en 2007-8.

Las presiones estructurales de la industria automotriz los impulsan a deslocalizar su producción hacia mercados emergentes.

Cuadro 2
Exportaciones e importaciones de vehículos automotores, autopartes y motores de Estados Unidos con Canadá, 2006-2015

	Exportaciones de EU a Canadá	Importaciones de EU de Canadá	Saldo balanza automotriz
2006	56,973	69,915	-12,942
2007	60,308	68,964	-8,656
2008	53,460	54,439	-979
2009	36,755	36,475	280
2010	49,544	52,415	-2,871
2011	54,472	56,539	-2,067
2012	59,133	64,725	-5,592
2013	60,469	62,267	-1,798
2014	59,983	63,480	-3,497
2015	57,233	62,609	-5,376

Fuente: <https://www.bea.gov/international/factsheet/factsheet.cfm?Area=100>

Detrás de este escenario donde las inversiones se relocalizan hacia países emergentes, existen diversas causas que mueven a las transnacionales a reelaborar sus estrategias de organización de sus cadenas globales/regionales de valor. Las razones abarcan las ventajas de propiedad, localización y criterios de internalización o externalización tomadas por el corporativo (Dunning, 2002); la gama de razones varía de país a país. Pero específicamente, el caso

de Norteamérica presenta condiciones muy ligadas a los costos salariales.¹⁰ Covarrubias (2015) aborda cómo la llegada de abundantes inversiones directas en la industria automotriz, especialmente después de la crisis de 2008-9, está ligada a una “mexicanización” de las relaciones laborales en la industria automotriz en Norteamérica, debido al fuerte ajuste que llevaron a cabo las 3-D, que significó recorte de empleos, salarios, prestaciones y pensiones a los trabajadores en EU.

La industria automotriz en Canadá en el contexto de D. Trump

En Canadá ha habido deslocalización de filiales ensambladoras en su territorio, una caída de su participación en el valor agregado mundial de la industria, una disminución relativa de la inversión de las 3-D en su territorio. ¿Pero qué tanto estas tendencias podrían modificarse por factores de coyuntura política? Los lineamientos nacionalistas de Donald Trump han desafiado a las transnacionales automotrices estadounidenses a conservar la producción dentro de sus fronteras, pero por ahora han sido directamente contra México y China. Las declaraciones de Trump parecerían ser un reto a las formas de organización internacional de cadenas globales de valor. El funcionamiento de dichas cadenas tiene como requisito el libre comercio, pues además de deslocalizar geográficamente las diferentes fases del proceso productivo en diferentes espacios, presupone el ensamblar insumos intermedios importados para que el proceso productivo se complete. Trump está desafiando la globalización productiva, y está desafiando al país que obligó al mundo a llevar a cabo reestructuraciones industriales para llevar los costos a la baja: es el caso de China. Pero más allá de las

¹⁰En el caso de Asia el crecimiento esperado de la demanda efectiva es vital; en China, una combinación del tamaño del mercado con las políticas públicas hacia el desarrollo de la industria automotriz nativa, que pone condiciones de inversión a las transnacionales, son determinantes. Los países del sudeste de Asia también se han esforzado en desarrollar competencias en ventajas de propiedad como capacitación de personal y adquisición de *know how* y otras competencias ligadas con fases de más valor agregado que el solo ensamble.

presiones de Trump sobre las transnacionales, las tendencias del desplazamiento de la industria hacia el sur tienen razones profundas ligadas a las proyecciones de caída en las ganancias en los mercados maduros, que auguran que las formas organizativas en cadenas globales de valor no será algo temporal, pues implican recortar costos y mejorar la competitividad de las firmas. Dentro del complejo proceso de reestructuración de la industria implementado a raíz de la crisis 2008-9, un porcentaje importante de la deslocalización de la producción desde los mercados maduros hacia mercados emergentes se mantendrá, y sin duda China será líder en este proceso. De ser así, es posible que en los próximos cuatro años del gobierno de Trump, Canadá siga desempeñándose como hasta ahora, dentro de la división regional del trabajo de la industria automotriz que han creado las empresas transnacionales estadounidenses.

Bibliohemerografía

- Álvarez Medina, Lourdes (2011), “La industria automotriz mundial: Crisis e internacionalización (1998-2009). En: Rueda, Isabel. Álvarez, Lourdes (Coords). *La industria automotriz en época de crisis*. México, IIE-UNAM.
- Atkinson, R., Stewart, L., Andes, S., Ezell, S. (2012), *Worse Than the Great Depression: What Experts Are Missing About American Manufacturing Decline*. Washington, DC: The Information Technology and Innovation Foundation
- Carrillo, Jorge, (2004) “Transnational Strategies and Regional Development. The Case of GM and Delphi in México”. *Industry and Innovation*. 11:1/2. Pp 127-153.
- Covarrubias, Alex (2015), “De la explosión de la industria automotriz en México a la mexicanización de las relaciones de trabajo en Norteamérica. O el adiós de una era”. En: Covarrubias, Alex. Arteaga-García, Arnulfo. *La industria automotriz en México frente al nuevo siglo. Países, tecnologías, movilidades y actores emergentes*. México, UAM-I, El Colegio de Sonora, MAPorrúa.

- Department of Commerce, *Survey of Current Business*. US Government, Varios años.
- Dunning, John (2002), *Theories and Paradigms of International Business Activity*. London, Edward Elgar Publishing.
- Freyssenet, Michael (2015), “Competitividad de las empresas y atractivo de los territorios: ¿Cómo se construyen? Una perspectiva desde la industria automotriz. En: Covarrubias, Alex. Arteaga-García, Arnulfo. *La industria automotriz en México frente al nuevo siglo. Países, tecnologías, moviidades y actores emergentes*. México, UAM-I, El Colegio de Sonora, MAPorrúa, 2015.
- Hall, Peter (2016), *Why Canada exports tumbling?* Export Development Canada, en: <https://mg.mail.yahoo.com/neo/launch?.rand=eq29g8a8k8i4i#5350127116> (28 agosto 2016). Audio
- Holmes, John (2014), “After the Crisis: The Competitive Challenge Facing Canada’s Automotive Industry”. En: Carrillo, Jorge. Álvarez, Lourdes. González, María Luisa. *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up*. México. UNAM, IIE, DGAPA, FCyA, COLEF.
- Klier, Thomas. Jim, Rubinstein (2016), "Configuration of the North American and European auto industries – a comparison of trends", In: *European Review of Industrial Economics and Policy*, Number 3. <http://revel.unice.fr/eriep/index.html?id=3369>. (5 septiembre 2016).
- Luca, Constantini (2016), “La industria deslocalizada regresa de la mano de los robots, en: *El País* http://economia.elpais.com/economia/2016/06/06/actualidad/1465233181_184904.html. (11 Junio 2016).
- McKinsey & Company (2013), *The road to 2020 and beyond: What’s driving the global automotive industry?* www.mckinsey.com. (8 agosto 2016).
- Mortimore, Michael. Barrón, Faustino (2005), *Informe sobre la industria automotriz mexicana*. Santiago de Chile, ONU-CEPAL, Serie Desarrollo Productivo No. 162. Agosto 2005.
- Statistics Canada (2016), *Study: Recent trends in Canadian automotive industries, 1992 to 2012*, en: <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/130620/dq130620c-eng.pdf>. (26 mayo 2016)
- Sturgeon, Timothy (2009), “The North American Automotive Value Chain: Canada’s Role and Prospects”. *International Journal of*

- Technological Learning Innovation and Development*, February 2009
- *The Economist* (2009), “Detroitosaurus Wrecks”. June 6th-12th 2009.
 - Rutherford, Tod. John Holmes (2014), “Manufacturing resiliency: Economic restructuring and automotive manufacturing in the Great Lakes region”. *Cambridge Journal of Regions Economy and Society* October 2014, en:
DOI:10.1093/cjres/rsu014.<https://www.researchgate.net/publication/27077745>
 - Van Biesebroeck, Johannes. Timothy J. Sturgeon (2010). “Effects of the 2008-09 Crisis On the Automotive Industry in Developing Countries: A Global Value Chain Perspective”, en: Cattaneo, Olivier. Gary, Gereffi, Cornelia, Staritz. *Global Value Chains in a Postcrisis World: A Development Perspective*. Washington D.C. The World Bank, 2010.

Direcciones electrónicas:

- BEA (2016)
<https://www.bea.gov/international/factsheet/factsheet.cfm?Area=100>
- *El País* (16 de abril de 2015), “México arrebató a Canadá la producción de Toyota”, en:
http://economia.elpais.com/economia/2015/04/15/actualidad/1429125767_939088.html.
- *El país* (4 julio 2014), “México continúa su ascenso en el sector automotriz”, en:
economia.elpais.com/economia/2014/07/04/actualidad/1404499575_742923.html
- *El País* (11 de mayo de 2013), “El Nuevo Detroit está en México”, en:
http://economia.elpais.com/economia/2013/05/11/actualidad/1368234700_180848.html
- *El Economista* (12 Junio 2016), en:
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2012/01/24/nissan-invierte-2000-mdd-nueva-planta>
- *El Economista* (24/01/2012), en:
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2012/01/24/nissan-invierte-2000-mdd-nueva-planta>

- http://economia.elpais.com/economia/2013/05/11/actualidad/1368234700_180848.html (12 junio 2016)
- <http://www.honda.mx/corporativo/planta/> (8 junio 2016)
- http://economia.elpais.com/economia/2015/04/15/actualidad/1429125767_939088.html¹ (8 junio 2016).
- <http://www.honda.mx/corporativo/planta/> (15 Agosto 2015)

Recibido 20 de octubre 2016 Aceptado 8 noviembre de 2016