



4

Comercio y trabajo decente en el sector automotriz de México: camino recorrido y territorio por explorar

por J.C. Moreno-Brid, R. Gómez Tovar, L. Gómez Rodríguez y J. Sánchez Gómez*

Resumen

- Con la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se concedió a México un acceso privilegiado a los mercados internos del Canadá y los Estados Unidos. Desde entonces, han prosperado las exportaciones de bienes manufacturados en México, especialmente los producidos por su industria automotriz. En 2020, el TLCAN fue sustituido por el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), que ha intensificado esa relación comercial. Sin embargo, los impresionantes resultados de la industria automotriz en los mercados de exportación no han ido acompañados de un dinamismo comparable del empleo, ni en cuanto al número de puestos de trabajo creados ni en forma de avances hacia el trabajo decente.
- Pese a su importancia cada vez mayor en las cadenas de valor mundiales (CVM), la industria del automóvil de México sigue siendo una suerte de enclave, cuyas relaciones con otros productores nacionales son más bien endeble. Esto explica, hasta cierto punto, por qué el auge de las exportaciones no logró impulsar otras ramas de producción nacional hacia una trayectoria de crecimiento más robusta.
- Un mensaje clave de este capítulo es que la liberalización del comercio y una mayor orientación a la exportación no garantizan, por sí solas, que una rama de producción —o la economía en su conjunto— avance hacia el empleo pleno y productivo. En efecto, a falta de políticas industriales activas, puede darse una mayor participación en las CVM o en la exportación de bienes finales sin que se refuercen los vínculos de una rama de producción con la economía nacional. Además, el trabajo decente no será una realidad en México a menos que se priorice ese aspecto en la agenda de desarrollo del país.

Antecedentes e introducción

Desde mediados de la década de 1980, los principales pilares del crecimiento de México impulsado por las exportaciones han sido la liberalización del comercio y la desestatalización de los asuntos económicos. Un hito clave en este proceso fue la puesta en marcha, en 1994, del TLCAN suscrito con el Canadá y los Estados Unidos. Este acuerdo comercial estimuló un auge de las exportaciones manufactureras de México. En particular, la industria automotriz ha pasado a ser un actor relevante en las ventas mundiales de vehículos acabados, aunque orientadas principalmente al mercado estadounidense. Desde la entrada en vigor del TLCAN, México ha pasado a ser el sexto mayor productor de vehículos automóviles, solo superado por China, los Estados Unidos, el Japón y Alemania, pero muy cerca del nivel de la India. A pesar de ese extraordinario impulso exportador, la estrategia adoptada no ha logrado situar a la economía mexicana en una senda de elevado crecimiento del producto y del empleo.

Este capítulo contiene el primer estudio sobre la industria automotriz de México en el que se examina la relación entre las exportaciones (de bienes finales e intermedios en el marco de las CVM) y el trabajo decente según la definición de la OIT. El análisis, que abarca el periodo 2005-2019, tiene también en cuenta la refundición del TLCAN en el T-MEC y la reciente reforma laboral en México. En efecto, durante las negociaciones conducentes al T-MEC se abogó por la modernización del ordenamiento jurídico laboral de México y por un aumento sustancial de los salarios en la industria automotriz.

Pregunta de investigación y metodología

La finalidad de este capítulo es arrojar luz sobre el contraste entre el éxito exterior de México —en el sentido de su dinamismo exportador, distinguiendo entre las exportaciones de bienes finales y las

relacionadas con las CVM— y sus deficiencias internas durante los dos últimos decenios (2005-2019).

En el análisis, centrado en la industria automotriz, se utilizan técnicas de insumo-producto y matrices de «comercio en valor añadido». A partir de las estadísticas oficiales disponibles, se elabora un conjunto de indicadores para medir el acceso al empleo, las condiciones de trabajo y la desigualdad de género, siguiendo las directrices del manual de la OIT titulado *Decent Work Indicators: Guidelines for Producers and Users of Statistical and Legal Framework Indicators*. Los indicadores de rendimiento se miden en términos de exportaciones de vehículos acabados y piezas (directas e indirectas), concatenaciones regresivas y progresivas, y comercio en valor añadido, entre otros aspectos.

Conclusiones y consideraciones de política

La industria automotriz ha llegado a ser el segundo empleador más importante del sector manufacturero en México. También es ahora el sector exportador más dinámico del país, tanto en lo que atañe a los bienes finales (vehículos automóviles totalmente ensamblados) como a su creciente participación en las CVM. Por lo que respecta al empleo, el sector presenta bajas tasas de informalidad y una escasa prevalencia del empleo temporal, aunque la proporción de trabajadores con contrato indefinido ha disminuido desde 1996 (véase el cuadro *infra*). Los salarios son, en promedio, más elevados que en otras actividades manufactureras nacionales.

A pesar de que la brecha salarial de género en la industria automotriz ha menguado ligeramente y la proporción de empleo femenino ha aumentado un 2 por ciento, el promedio de ingresos de las mujeres es solo una cuarta parte del de los hombres. Además, las mujeres representan apenas un tercio de los trabajadores del sector. En ese sentido, los avances en materia de igualdad de género han sido poco significativos. Además, se ha producido un proceso de contracción salarial que ha aumentado la incidencia de la pobreza laboral y la proporción de empleados con salarios bajos. Al mismo tiempo, también se ha reducido el grupo de trabajadores de mayores ingresos. Esto guarda relación con el hecho de que la liberalización comercial de la industria mexicana de equipo de transporte se ha basado en actividades con baja generación de valor añadido. En consecuencia, aunque México ha adquirido relevancia como productor de automóviles en las CVM gracias a los acuerdos comerciales, su industria automotriz carece de poder para estimular un fuerte crecimiento de la economía.

La principal recomendación de política es que, independientemente de las presiones del T-MEC, si se trata de hacer realidad el trabajo decente en México, habrá que incluirlo como prioridad clave en la agenda de desarrollo del Gobierno, lo que obliga a habilitar los instrumentos regulatorios y recursos necesarios. Es imprescindible fortalecer la capacidad institucional de los servicios federales de inspección del trabajo, en consonancia con las normas internacionales del trabajo. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social también debe hacer un gran esfuerzo por sensibilizar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores, así como a la sociedad civil en general, respecto de las enormes ventajas sociales, económicas y políticas de hacer del trabajo decente la norma y no la excepción.

Por último, se requiere una política industrial ambiciosa, orientada a fortalecer las capacidades de innovación y desarrollo de la economía mexicana y a incrementar las concatenaciones regresivas y progresivas a nivel interno y la generación de valor añadido en sus sectores exportadores, todo ello compatible con la creación de trabajo decente.

* Autores:

Juan Carlos Moreno-Brid, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.

Rosa Gómez Tovar, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.

Lizzeth Gómez Rodríguez, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.

Joaquín Sánchez Gómez, Rockefeller Institute of Government.

► Variación de una selección de indicadores de trabajo decente en la industria automotriz mexicana, 1996-2019	
Resultados en 1996–2019	
Empleo informal	✓
Tasa de pobreza laboral	✗
Empleados con una tasa de remuneración baja	✗
Trabajadores indefinidos (porcentaje del total)	✗
Proporción de empleo femenino	✓
Brecha de género en escala salarial	✓

Fuente: Cálculos de los autores con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) y el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) de México.

Nota: Un círculo verde indica la mejora de un indicador entre 1996 y 2019, mientras que un círculo rojo indica su deterioro.

