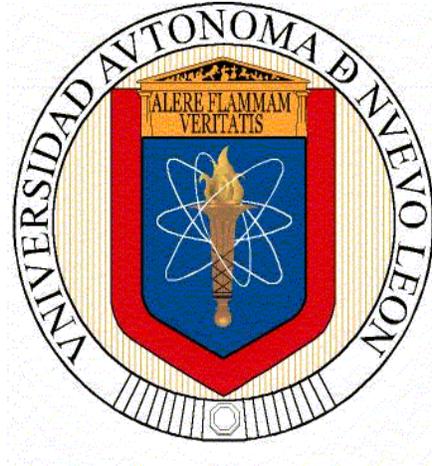


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



TESIS

“ESTRATEGIAS GUBERNAMENTALES DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS DE MÉXICO, PARA LA ATRACCION DE LA INVERSION AUTOMOTRIZ TERMINAL.”

PRESENTA

C.P. SANDRA MERCEDES FUENTES CANALES

**PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN FILOSOFÍA CON ORIENTACIÓN
EN CIENCIAS POLÍTICAS**

MARZO, 2017



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



TESIS

**“ESTRATEGIAS GUBERNAMENTALES DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS
DE MÉXICO, PARA LA ATRACCION DE LA INVERSION AUTOMOTRIZ
TERMINAL.”**

QUE PRESENTA

C.P. SANDRA MERCEDES FUENTES CANALES

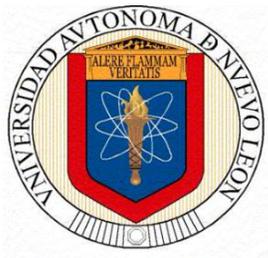
**PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN FILOSOFÍA CON ORIENTACIÓN
EN CIENCIAS POLÍTICAS**

DIRECTOR DE TESIS

DR. SERGIO ARMANDO GUERRA MOYA

MONTERREY, NUEVO LEÓN, MÉXICO

A MARZO, 2017



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



DOCTORADO EN FILOSOFÍA CON ACENTUACIÓN EN CIENCIAS POLÍTICAS

Los integrantes del H. Jurado examinador de la sustentante:

C.P. Sandra Mercedes Fuentes Canales

Hacemos constar que hemos revisado y aprobado la tesis titulada:

“Estrategias Gubernamentales de las Entidades Federativas de México, para la atracción de la inversión automotriz terminal.”

FIRMAS DEL HONORABLE JURADO

Dr. Sergio Armando Guerra Moya
Presidente

Dr. Francisco Javier Gorjón Gómez
Secretario

Dra. Karla Annett Cynthia Sáenz López
Primer Vocal

Dr. Javier Álvarez Bermúdez
Segundo Vocal

Dra. Elda Ayde de León de la Garza
Tercer Vocal

DECLARACIÓN DE AUTENCIDAD.

Declaro solemnemente que el documento que a continuación presento, es fruto de mi propio trabajo y hasta donde tengo conocimiento no contiene material previamente publicado o escrito por otra persona, excepto los trabajos elaborados por terceros que están debidamente citados, dándoles el reconocimiento correspondiente e incluyéndolos en la bibliografía o referencias.

C. P. Sandra Mercedes Fuentes Canales

Marzo 2017

DEDICATORIA.

La realización de este trabajo está dedicado a mi familia, principalmente a mi esposo Gilberto, por su comprensión en el tiempo dedicado a este proyecto.

Igualmente lo dedico a mis hijos Gilberto y Charbel, quienes son mi fuente de motivación, alegría y a quienes quiero dejar la semilla de su formación profesional y desarrollo personal.

AGRADECIMIENTOS Y RECONOCIMIENTOS.

La realización de esta tesis no puede estar solamente atribuida al esfuerzo de mi persona, sino es necesario reconocer a todas y a cada una de aquellas que estuvieron apoyándome durante este tiempo hasta la entrega de esta investigación:

Primeramente a Dios, por darme salud y fortaleza, por estar siempre conmigo y acompañarme en todos los proyectos que he realizado a lo largo de mi vida.

Agradezco el apoyo incondicional de mis padres, Mercedes y Daniel por haberme dado el amor, vida y compañía, haber moldeado mi espíritu, lo cual me ha permitido dar siempre el máximo esfuerzo para consecución de este trabajo.

Al Dr. Sergio Armando Guerra Moya, Director de esta tesis doctoral, pieza fundamental para la elaboración de este proyecto, gracias por compartir sus enseñanzas, conocimientos y motivación.

Agradezco por su confianza a la Dra. Karla Annett Sáenz López, quien me animo y alentó para iniciarme en el proceso de investigación a través de este Doctorado en Filosofía con Orientación en Ciencias Políticas y Administración Pública, el cual ha dado un importante giro a mi vida profesional.

De igual manera agradezco al CONACYT por el apoyo recibido durante estos tres años a través de la beca PNPC núm. 352186, con registro CVU 507094.

A mis maestros, amigos y compañeros, quienes con sus atinadas observaciones, me permitieron seguir en el camino correcto para el desarrollo de este proyecto de vida.

A todos Muchas Gracias y que ¡Dios los Bendiga!

INDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS	X
INDICE DE GRAFICAS	XII
ÍNDICE DE FIGURAS.....	XIII
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....	XIV
INTRODUCCIÓN.	I
CAPÍTULO I: ESTRUCTURA METODOLOGICA	4
1.1 Problema de Investigación.	5
1.1.1 Antecedentes.....	5
1.1.2 Planteamiento del Problema de Investigación	6
1.1.3. Pregunta de Investigación	6
1.2 Justificación.....	6
1.2.1. Alcances y Limitaciones.	8
1.3 Objetivos.	8
1.3.1. Objetivo General.....	8
1.3.2. Objetivos Particulares.-	9
1.4 Hipótesis.....	9
1.4.1 Variables en la hipótesis.	9
1.4.2. Establecimiento de Hipótesis	10
1.5 Marco Conceptual.....	11
1.6 Modelo de Investigación.	14

1.7	Diseño de investigación.....	15
1.7.1.	Metodología Cuantitativa.....	15
1.7.2.	Metodología Cualitativa	16
CAPITULO II. LA IED Y LA GLOBALIZACIÓN.....		17
2.1	Expansión de la Inversión Extranjera Directa.	18
2.1.1	Presencia a Nivel Mundial.....	18
2.1.2	Desarrollo de la IED en Latinoamérica y el Caribe.	24
2.1.3	Evolución de la IED en México.....	26
2.2	La Inversión Extranjera Directa en la IAT en México.....	29
2.3	La evolución de la IA en México.	35
CAPITULO III. LA ADMINISTRACION PÚBLICA ENFOCADA EN LA IED.		45
3.1	Fomento a la Inversión Extranjera Directa hacia México.	46
3.2	Acuerdos y Normas que fomentan el desarrollo de la IED.	49
3.2.1	Regulación en la IAT.	53
3.3	Marco Regulatorio Mexicano. Ley de IED.....	56
3.4	Análisis comparativo de la Ley para el Fomento y Desarrollo Económico de las entidades federativas de Guanajuato, Coahuila y Aguascalientes.....	60
CAPITULO IV. ESTRATEGIAS GUBERNAMENTALES QUE FAVORECEN LOS FLUJOS DE LA INVERSIÓN.		65
4.1	Líneas Estratégicas y factores esenciales de la IED.....	65
4.2	Estrategias Gubernamentales que favorecieron la atracción de la IAT. Brasil y México.	76
4.3	La competitividad. Resultado de trabajo consolidado	80
4.3.1	Clúster Industrial. Fortaleciendo la competitividad Industrial	82

Clúster Automotriz Europeo.....	88
Desarrollo del Clúster Automotriz Mexicano.....	92
CAPITULO V. APROXIMACIÓN CUALITATIVA.....	97
5.1 Método Cualitativo.....	97
5.2 Selección de Participantes.....	98
5.3 Comprobación Cualitativa.....	100
CAPITULO VI. APROXIMACIÓN CUANTITATIVA.....	120
6.1 Método Cuantitativo.....	120
6.2 Variables consideradas y su medición.....	122
6.3 Comprobación Cuantitativa.....	127
Coahuila.....	130
Guanajuato.....	131
Chihuahua.....	133
México.....	134
Puebla.....	136
Querétaro.....	137
Aguascalientes.....	139
San Luis potosí.....	140
Jalisco.....	142
Baja California.....	143
CAPITULO VII. ANÁLISIS DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES.....	146
REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFIA.....	151

ANEXOS.....	156
I.- Instrumento Cualitativo. Entrevista a profundidad.	156
II.- Matriz de Congruencia.	157

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 2.1 Principales países productores de vehículo (2003 - 2014)	32
Tabla 2.2 Empleos directos en la industria automotriz. 2012	33
Tabla 2.3 Países en desarrollo exportadores de automóviles. (2012)	34
Tabla 2.4 México: la IED anual recibida por la Industria automotriz 2005 – 2013.....	37
Tabla 2.5 Modelos de fabricación de vehículos ligeros por IAT (2013).	39
Tabla 2.6 Presencia de Industria Automotriz Terminal en México (2013).....	41
Tabla 4.1 Desarrollo de Clúster Automotrices.....	95
Tabla 6.1 Evolución de la inversión de la IA en México. (Dólares)	123
Tabla 6.2 Índice de competitividad anual de las entidades que cuentan con IA.	124
Tabla 6.3 Índice Nacional de Corrupción y Buen Gobierno reflejado anualmente por entidad federativa.....	125
Tabla 6.4 Índice de Infraestructura reflejado anualmente por entidad federativa.	126
Tabla 6.5 Alfa de Cronbach de todas las variables.	128
Tabla 6.6 Tabla de Regresiones anuales para los estados. R²	128
Tabla 6.7 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Coahuila.....	130
Tabla 6.8 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Coahuila	131
Tabla 6.9 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Guanajuato	132
Tabla 6.10 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Guanajuato.....	133
Tabla 6.11 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Chihuahua.....	133

Tabla 6.12 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Chihuahua	134
Tabla 6.13 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). México	135
Tabla 6.14 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. México	136
Tabla 6.15 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Puebla	136
Tabla 6.16 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Puebla	137
Tabla 6.17 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Querétaro	138
Tabla 6.18 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Querétaro.....	138
Tabla 6.19 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Aguascalientes.....	139
Tabla 6.20 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Aguascalientes.....	140
Tabla 6.21 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). San Luis Potosí.....	141
Tabla 6.22 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. ...	142
Tabla 6.23 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Jalisco.....	142
Tabla 6.24 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Jalisco	143
Tabla 6.25 Análisis de Coeficiente de determinación (R²). Baja California.....	143
Tabla 6.26 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Baja California	144
Tabla 6.27 Resultados obtenidos por estado.....	144

INDICE DE GRAFICAS

Gráfica 2.1 Países con mayor IED. Visión Mundial. 2013	22
Gráfica 2.2 Flujos de IED en Latinoamérica y el Caribe 2013	26
Gráfica 2.3 Entradas de IED en México (2008 – 2013).	28
Gráfica 2.4 Principales Países inversionistas en México. 2014. (md).....	29
Gráfica 2.5 IED en México por sectores. 2013.	36
Gráfica 3.1 Flujos de IED en México (2006 – 2013). (Millones de Dólares).....	59

ÍNDICE DE FIGURAS.

Figura 2. 1 Proceso de toma de decisiones para la inversión de las empresas transnacionales.	19
Figura 2. 2 Presencia de plantas de IAT. Vehículos ligeros. (2013).....	38
Figura 2.3 Presencia de plantas de IAT. Vehículos Pesados.....	40
Figura 4. 1 Modelo del Paradigma ecléctico de John Dunning.....	71
Figura 4. 2 Plantas de la industria automotriz en Brasil.....	78
Figura 4.3 Actores del Clúster Industrial	83
Figura 4.4 Ventajas del Clúster Industrial.....	84
Figura 4.5 Beneficios del Clúster Industrial.....	87

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.

AC	Automobil Clúster
ACS	Automotive Clúster of Slovenia
ADPIC	Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio.
AGCS	Acuerdo General sobre el comercio de servicios.
AIR	Acuerdos de Integración regional.
AL	América Latina
AMIA	Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.
AP	Administración Pública.
APPRI's	Acuerdos para la Promoción y Protección recíproca de las Inversiones.
ATC	Automotive Technology Centre Netherlands
CARS	Clusterinitiative Automotive Region Stuttgart
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
CI	Clúster Industrial
CMAP	Clasificación Mexicana de Actividades y Productos.
CNIE	Comisión Nacional de Inversión Extranjera
CTC	Control Total de Calidad.

ECO	European Cluster Observatory
ESD	Entendimiento sobre solución de diferencias.
ET	Empresas Transnacionales.
FIADE	Fideicomiso de Inversión y Administración para el Desarrollo Económico del Estado.
FIV	Variance Inflation Factor
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GM	General Motors
IA	Industria Automotriz.
IAT	Industria Automotriz Terminal.
IED	Inversión Extranjera Directa.
IMCO	Instituto Mexicano de Competitividad
IMD	Institute for Management Development
INCBG	Indice Nacional de Corrupción y Buen Gobierno
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
ISI	Industrialización por Sustitución de Importaciones.
JFT	Just for Time.
LIE	Ley de Inversión Extranjera.

MD	Millones de Dólares.
MIC	Acuerdo sobre las Medidas en materia de inversiones relacionadas con el Comercio.
Mowin	Mobility Industry Cluster North Hessen
NL	Nuevo León
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
OEM	Original Equipment Manufacturers
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
OMAL	Observatorio de Multinacionales en América Latina.
OMC	Organización Mundial del Comercio
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
PIB	Producto Interno Bruto.
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PYMES	Pequeñas y Medianas Empresas
RNIE	Registro Nacional de Inversiones Extranjeras
SEDEC	Secretaria de Desarrollo Económico
SMC	Acuerdo sobre subvenciones y medidas Compensatorias.
TBI	Tratados Bilaterales

TCAS	Transnational Clustering in the Automotive Sector
Tier1	Empresa que suministra componentes a las OEM
Tier2	Empresa que suministra componentes a las Tier1
Tier3	Empresa que suministra componentes a las Tier2
TLC	Tratado de Libre Comercio.
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
UE	Unión Europea.
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development.
VD	Variable Dependiente
VI	Variable Independiente

INTRODUCCIÓN.

La economía mexicana hoy en día atraviesa por cambios significativos, debido al mayor número de empresas extranjeras que buscan invertir en nuestro país. La atracción de la Inversión extranjera directa (IED) en México permanece constante y se ha convertido en uno de los principales pilares de la economía nacional.

La atracción de toda la IED en México, se concretiza en múltiples estrategias gubernamentales, que presentan las diferentes entidades federativas, entre los cuales se llegan acuerdos bilaterales y multilaterales entre la región receptora de la inversión y la empresa extranjera que invierte. (Dussel, 2000)

La Inversión Extranjera Directa (IED) es la inversión que tiene como propósito crear un interés duradero y con fines económicos o empresariales a largo plazo por parte de un inversionista extranjero en el país receptor.

Surge como un importante catalizador para el desarrollo del lugar donde se localiza, ya que tiene el potencial de generar empleo, incrementar el ahorro y la captación de divisas, estimular la competencia, incentivar la transferencia de nuevas tecnologías e impulsar las exportaciones; todo ello incidiendo positivamente en el ambiente productivo y competitivo de la región donde se encuentra. (Promexico, 2013)

La recepción de la IED en Latinoamérica marcó una tendencia al alza sobre todo a partir del año 2000. En 2012 la IED entrante fue de 173,361 md, (CEPAL, 2012) un verdadero récord, considerando que la inversión extranjera directa entrante entre el año 2000 y 2006 tan solo sumaron 68,183 md.

Actualmente, las mayores economías de Latinoamérica receptoras y exportadoras de inversiones continúan siendo lideradas por Brasil, seguido por Chile, Colombia y México, propiciando un incremento en el PIB de estos países.

Entre las principales ramas manufactureras receptoras de la IED se encuentra la industria automotriz, por la cual México recibió la mayor inversión en este sector entre el primer trimestre del 1999 y el tercer trimestre del 2009, ya que está muy ligado con acuerdos en el TLCAN firmado el 17 de Diciembre de 1992, debido a que la mayor parte del comercio exterior se tiene con Estados Unidos. Así mismo, la industria automotriz en México, ha contribuido con aproximadamente el 3% del PIB, 14% del producto manufacturero y el 23% de exportaciones totales. (Cota, oct - dic 2011).

El papel que juega la inversión extranjera directa del sector automotriz en México es muy importante, ya que involucra al mismo tiempo a otro tipo de industrias como son las dedicadas a la producción de piezas de plástico y el vidrio, contribuyendo por otra parte a la generación de nuevas fuentes de empleo en distintas entidades del país.

El capítulo I abarca toda la aproximación metodológica de la investigación estableciendo desde el antecedente y problema del estudio, justificación, objetivos y la hipótesis establecida. También en este capítulo se desarrolla el modelo y método mediante el cual se pretende comprobar la hipótesis generada.

En el capítulo II de la presente investigación abordamos un panorama de la situación actual en torno a la IED mundial y específicamente a la inversión de la Industria Automotriz Terminal, así mismo el desarrollo de este sector industrial a lo largo de Latinoamérica y el impacto en el desarrollo económico mexicano de la IED en la IAT.

Más adelante, en el capítulo III, podemos apreciar el énfasis de la misma Administración Pública de nuestro país por fomentar y atraer los flujos de la industria automotriz, que mediante normas y estrategias gubernamentales buscan establecer una fuente de desarrollo económico. Se presenta también un estudio comparativo de la Ley de Desarrollo Económico de 3 de las principales entidades de México con mayor presencia de IAT: Guanajuato, Coahuila, S.L.P y Nuevo León, reflejando las opciones que pueden presentarse dentro de la Ley de Inversión Extranjera (LIE) para la atracción de la IAT.

En el capítulo IV de la presente investigación se determina los cambios legislativos en torno a la IED, los cuales son fundamentales para comprender las opciones de ingreso de la IED a las diferentes entidades de México. Así mismo se desarrollan las normas y líneas estratégicas que se establecieron en Brasil y en México respecto a las inversiones automotrices y la importancia que surge el ser más competitivo generado de un trabajo consolidado en busca de mejoras para la entidad.

En la investigación se reflejan cambios y beneficios que permiten una importante modernización a causa de la instalación de empresas extranjeras y de un segmento de empresas nacionales, que han realizado diferentes tipos de fusiones y asociaciones con empresas extranjeras.

La investigación se desarrolla en las nuevas estrategias gubernamentales que han llevado a diferentes plantas de la Industria Automotriz Terminal (IAT) a instalarse en las regiones y/o entidades federativas, invirtiendo su capital en México, para lo que se utilizara una metodología Mixta: Cualitativa y Cuantitativa, utilizando técnicas como la entrevista a profundidad para verificar complementar la información recabada en la literatura.

De tal manera que deseamos comprobar que al menos una de las estrategias gubernamentales que hemos definido, es pieza fundamental para la instalación de la IAT, la cual puede ser aplicable al estado de Nuevo León para la atracción de este tipo de industria.

CAPÍTULO I: ESTRUCTURA METODOLOGICA

Esta investigación doctoral profundiza las estrategias gubernamentales que dan como resultado la atracción de flujos de la Inversión Extranjera Directa de la Industria Automotriz Terminal.

En este capítulo, abordaremos los antecedentes e inicios de la IED, como se ha desarrollado a través de los años y la situación actual que presenta; todo para poder analizar de igual manera, la importancia que genera la presencia de la IED específicamente de la IAT en cada una de las entidades federativas; se presenta el planteamiento de nuestro problema y nuestra pregunta de investigación donde estructuramos la idea de nuestra investigación, referente a situaciones actuales, determinando la causa y vacío que hay en torno a nuestro tema. También como parte metodológica presentamos nuestro objetivo General, donde se desarrolla el centro de nuestra investigación y que es lo que buscamos específicamente.

Igualmente también abordaremos nuestra Hipótesis de investigación, que de acuerdo a la literatura consultada, es nuestro marco de referencia y la hipótesis que queremos probar, en base a nuestro problema de estudio.

Más adelante nos encontramos con el Marco Conceptual, donde se presenta una sustentación teórico-conceptual, ubicando el problema estudiado y donde se le da un mejor planteamiento de los conceptos que utilizaremos en nuestra investigación.

Nuestro Modelo y Diseño de la investigación, especifican el tipo de investigación que se realizara, así como los métodos a utilizar durante la investigación, para concluir con nuestra Matriz de Congruencia, la cual engloba todos los elementos básicos y específicos de nuestra investigación.

Por medio de este primer capítulo podemos sumergirnos dentro de la investigación a realizar, dando un mejor panorama del presente estudio, presentamos la parte de la metodológica que vamos a desarrollar, desde nuestros objetivos y la manera en que vamos a

responder y dar solución a nuestro problema de investigación, estableciendo y ubicando la situación de la IED de la IAT en nuestro estado de N. L., así como apreciar los beneficios que pueden traer al mismo con la instalación de este tipo de industria.

1.1 Problema de Investigación.

1.1.1 Antecedentes.

El importante crecimiento de la inversión extranjera directa en México en los años noventa ha renovado el interés por identificar y estudiar sus factores determinantes.

Hemos encontrado diferentes autores que profundizan el estudio de la Inversión extranjera (IE), tales como Boddewyn (1985) que proponía agrupar las teorías de la inversión extranjera de acuerdo a las condiciones, motivaciones o circunstancias que la originan.

También Dunning (1976) estudia la IED y elaboró un enfoque en el cual combina tres condiciones para que se logre la inversión extranjera, las cuales son las teorías de organización industrial, de la localización y de la internalización y en el que basaremos nuestra investigación. (Guerra-Borges, 2001)

La inestabilidad de los mercados internacionales ha provocado que las decisiones de inversión de las armadoras automotrices se basen en consideraciones estratégicas cada vez más complejas. Esto ha originado que el nivel de competencia entre los estados del país para la atracción de flujos de IED se haya incrementado. (Inversión Extranjera Directa en México: visión sectorial y regional., 2002)

Otro factor necesario que Dunning establece para que la región receptora sea atractiva a la inversión es que se cuente con requisitos de seguridad jurídica y política, se cuente con mano de obra calificada y especializadas, disponga de infraestructura moderna y otras economías externas como instituciones adecuadas, eficientes sistemas de comunicación, todo esto a fin de obtener beneficios elevados para la industria, como costos de operación reducidos así como amortización de activos ya amortizados en el país de origen. (Guerra-Borges, 2001)

1.1.2 Planteamiento del Problema de Investigación

La inversión extranjera directa destinada a la instalación de armadoras o ensambladoras de vehículos ligeros en México, considerados ligeros aquellos hasta de 8 pasajeros, ha concentrado sus flujos hacia entidades federativas del centro y norte del país, como son los estados de Guanajuato, Coahuila, Aguascalientes, San Luis Potosí, Chihuahua, Estado de México, Puebla, Sonora y Baja California, generando aproximadamente más de 68,895 empleos, mientras que en el estado de Nuevo León carece de este tipo de inversión. (Promexico, 2013).

Se hacen presentes importantes factores y estrategias que determinan o hacen de una región atractiva para la inversión, así como el impulso de los países o regiones para la creación de un ambiente del desarrollo de negocios, que tiende a contribuir al crecimiento económico.

1.1.3. Pregunta de Investigación

Considerando lo anteriormente expresado como un cuestionamiento para el estado de Nuevo León, la cual se observa como un área de oportunidad y desarrollo, nuestra pregunta de investigación es la siguiente:

¿Cuáles son las estrategias gubernamentales que determinan la atracción de la inversión extranjera directa de la Industria Automotriz Terminal?

1.2 Justificación.

Actualmente la inversión extranjera directa es parte fundamental de todo sistema económico internacional, se considera un importante catalizador del desarrollo en las zonas donde se localiza. (Inversión Extranjera Directa en México: visión sectorial y regional., 2002)

Las empresas armadoras automotrices se han establecido en diferentes estados de la República Mexicana, los cuales se han visto favorecidos de manera importante; por ejemplo,

en Guanajuato: en los últimos 6 años este tipo de industria aportó el 68% de los 8,335 millones de Dólares de IED y generó 75298 empleos.

En Aguascalientes: a través del FIADE cedieron 450 hectáreas para el Desarrollo de armadoras automotrices, que generara la inversión 1200 millones de Dólares, así como en Coahuila: la inversión automotriz en el 2012 fue de 957 millones de Dólares y género 4362 empleos. (INEGI, 2012)

La United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) indica que los inversionistas tienen en cuenta el tamaño del Mercado, su crecimiento, su potencialidad de expansión, el acceso a mercados regionales, las preferencias de los consumidores y la estructura del mercado, así como la existencia en general de fuentes de materias primas, son factores determinantes de la inversión extranjera. (Guerra-Borges, 2001)

Se observa al Estado de Nuevo León como un área de oportunidad para este tipo de industria; es un estado fronterizo con ubicación logística ideal para negocios en el mercado de Norteamérica, en él se han instalado más de 2,200 empresas extranjeras a sumarse a los sectores de metal mecánico, electrodomésticos, automotriz, tecnologías de información, aeroespacial, entre otros.

Dentro del sector automotriz se han establecido empresas dedicadas solamente a la fabricación de vehículos pesados como camiones, tractocamiones y autobuses, así como a las autopartes, las de fabricación de motor y maquinados; partes plásticas, aire acondicionado, partes para el sistema eléctrico, y sistemas automotrices. (Promexico, 2013)

Nuevo León cuenta con capacitación y excelentes profesionistas, diez de las 20 empresas más importantes de México, tienen sede en Monterrey; así como tres de las universidades más importantes de Latinoamérica; cuenta con 1,092 kilómetros de vías férreas y 2 aeropuertos internacionales.

Esta entidad recibió 925 millones de dólares por concepto de IED en 2011, lo que representó 4.8% de la IED recibida en todo México, el PIB de Nuevo León ascendió a un billón de pesos en 2011 y se aportó el 7.5% al PIB nacional. El estado de Nuevo León contribuyó con 11.4% del PIB nacional de la industria manufacturera en 2011.

Debido a los datos anteriores justificamos nuestra modesta aportación al conocimiento de investigar cuales son los factores o principales estrategias gubernamentales que han favorecido la atracción de flujos de IED en el sector automotriz y poder identificar un área más de desarrollo para el estado de Nuevo León.

1.2.1. Alcances y Limitaciones.

Nuestro trabajo de investigación está centrado en la producción de vehículos ligeros de la IAT Mexicana y en particular evaluando los estados de Guanajuato, San Luis Potosí y Coahuila. Buscando obtener elementos claves que busca la IAT para su inversión y que el Estado de Nuevo León puede ofrecer.

Se pretendía basar la investigación dentro de un periodo de tiempo de 1997 al 2013, estableciendo este periodo ya que en 1997 fue el año donde empezó a estabilizarse la economía mexicana después de la crisis por la que atravesó México en 1995. (Kunhardt, 2013)

Pero considerando que tanto el índice de competitividad y de infraestructura fueron generados a partir del año 2003, nuestra investigación será a partir de esta fecha hasta el 2013, pues son los datos más actualizados.

1.3 Objetivos.

La presente investigación que estamos desarrollando tiene como finalidad principal la que a continuación se menciona:

1.3.1. Objetivo General.

Determinar las estrategias gubernamentales que explican la IED en el sector automotriz en otras entidades federativas y que pueden ser aplicables al estado de Nuevo León.

Para poder lograr nuestro objetivo general de la investigación es necesario llegar a concretar los siguientes:

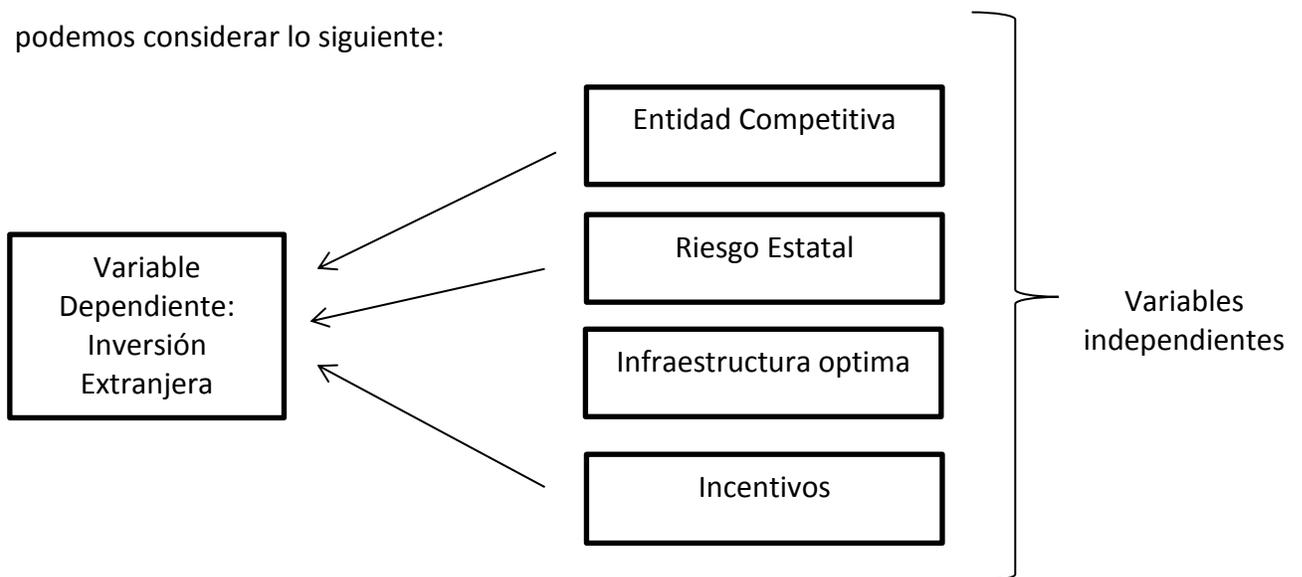
1.3.2. Objetivos Particulares.-

- ✓ Estudiar cuales son los estrategia políticas de inversión que hicieron atractivas a las diversas entidades federativas de México en donde se tienen instaladas armadoras automotrices.
- ✓ Comprobar que el estado de Nuevo León es una región óptima y cuenta con las condiciones necesarias, para que más empresas Armadoras automotrices se ubiquen en este estado.

1.4 Hipótesis.

1.4.1 Variables en la hipótesis.

De acuerdo con la literatura y teorías relacionadas con la IED, en el ámbito de la industria Automotriz Terminal en diferentes países y diferentes entidades federativas de México, podemos considerar lo siguiente:



1.4.2. Establecimiento de Hipótesis

Por lo tanto en nuestra investigación nos daremos a la tarea de comprobar que al menos una de las variables independientes influye directamente para que se favorezcan los flujos de la IED en una entidad federativa de México y podemos establecer la hipótesis de investigación:

- Hipótesis nula

H₀: Las estrategias gubernamentales que no favorecen la atracción de los flujos de la IED en la Industria Automotriz Terminal de vehículos ligeros en las entidades federativas de México son:

- Estado competitivo,
- Riesgo Estatal,
- Infraestructura optima
- Incentivos

- Hipótesis Alternativa

H₁: Las estrategias gubernamentales que favorecen la atracción de los flujos de la IED en la Industria Automotriz Terminal de vehículos ligeros en las entidades federativas de México son:

- Entidad competitiva
- Riesgo Estatal,
- Infraestructura optima
- Incentivos

1.5 Marco Conceptual.

Abarcaremos conceptos específicos que tendremos presente a lo largo de la investigación, por lo que consideramos necesario ubicar su relevancia dentro de la investigación, ya que nos darán una mejor ubicación y conceptualización de cada uno de ellos.

A partir de la *Inversión extranjera directa (IED)*, se desglosa toda la investigación, este tipo de inversión la que definimos como la colocación de capitales a largo plazo en algún país extranjero y su propósito es la creación de empresas agrícolas, industriales y de servicios, con el propósito de internacionalizarse. (Promexico, 2013)

Otro concepto para la IED, según el Fondo Monetario Internacional, es la inversión que surge cuando un inversionista extranjero (inversionista directo) tiene como objetivo obtener una participación duradera en una empresa residente. O bien, según el Banco Mundial la establece a la IED como la adquisición de intereses de largo plazo en una empresa que esté operando en otro país diferente al del inversor y tiene como propósito tener una voz participativa en el manejo de dicha empresa.

La IED de la industria automotriz Terminal (IAT) es la industria dedicada a la manufactura de automóviles en su proceso final de armado y/o ensamble, es una de las dos ramas en las que se divide la inversión automotriz, quedando fuera de nuestro estudio a la industria de autopartes.

La industria terminal divide su producción en dos sectores: la de vehículos ligeros, que se consideran en ella los vehículos de hasta 8 pasajeros y vehículos pesados, conocidos como vehículos comerciales, camiones y autobuses. (Promexico, 2013)

Finalmente nuestra investigación se centraliza en la IED de IAT de vehículos ligeros, siendo la industria dedicada a la manufactura de automóviles en su proceso final de armado y/o ensamble, la cual se encontraba de manera nula en el estado de Nuevo León, hasta finales

agosto del 2014, el Presidente de la Republica Enrique Peña Nieta anunció la primera IAT en el estado. (México. Presidencia de la Republica, 2014)

Llamaremos *estrategias gubernamentales* al conjunto de acciones del gobierno estatal que de manera planificada sistemáticamente se llevan a cabo para lograr un determinado fin o misión, que en esta investigación será la misma IED. Las estrategias gubernamentales han sido una herramienta para impulsar y fomentar la IED, contando con instrumentos y acciones que los distintos gobiernos estatales han implementado para fomentar y atraer la inversión del sector automotriz.

La IED de la IAT en una entidad surge en gran parte al trabajo del gobierno de cada Estado, que a través de la Secretaria del Desarrollo Económico, logran consolidar la instalación de la industria, generando resultados como la generación de empleos y la derrama económica. En el 2007, el presidente de México Felipe Calderón Hinojosa (2006 – 2012) consolida en su Plan Nacional de Desarrollo, la idea de *generar clusters regionales* en diversos sectores industriales: automotriz, electrónica, autopartes, etc., como estrategia gubernamental para la promoción y competitividad de la industria Mexicana. (Presidencia de la Republica. Mexico, 2007).

Al referirnos por *Competitividad Regional* hablaremos de la capacidad de producir de manera rentable, bienes y servicios que cumplan con los requerimientos de calidad y precio, así como la capacidad para atraer y retener talento e inversión y en México se mide mediante el índice de competitividad que es desarrollada por diversos autores como IMCO, EGAP, CIDE considerando diferentes factores en la metodología a realizar. (IMCO, 2014)

La *Entidad Productiva o Rentable* es el lugar o región donde finalmente se busca establecer este tipo de industria y debe crear un ambiente óptimo para producir o generar un beneficio adicional sobre la inversión que se realiza, arrojando un resultado favorable para la industria.

Los *incentivos fiscales* son considerados como estrategias gubernamentales, pues se manejan como un aliciente o estímulo en forma de reducciones o exenciones en el pago de ciertos tributos que se concede para promover la realización de determinadas actividades consideradas de interés público por el Estado.

Algunos de estos incentivos los podemos encontrar en la ley de inversión extranjera directa que se establece en cada entidad federativa, la cual regula toda inversión, establece los derechos y obligaciones de los inversionistas extranjeros, así como los límites de participación de la inversión extranjera.

De tal forma, esta Ley de inversión extranjera tiene como objetivo determinar las reglas para canalizar la inversión extranjera y propiciar que funcione como una palanca de financiamiento para contribuir al desarrollo nacional. (Promexico, 2013).

En toda la inversión extranjera, se presenta un *Riesgo país* que por ser establecida en entidades federativas lo llamaremos en la presente investigación Riesgo Estatal, el cual se presenta por parte del país inversionista y se conoce como un índice que intenta medir el grado de riesgo que entraña un país para las inversiones extranjeras.

Es el riesgo que implica el invertir en un país diferente al del lugar de origen. Riesgo que enfrentan entidades en hacer operaciones comerciales en lugares con diferentes nacionalidades, ya que puede surgir algún evento negativo que disminuya o ponga el riesgo la rentabilidad de la inversión y se puede percibir como una limitante para la IED.

Los inversores, al momento de realizar sus elecciones de dónde y cómo invertir, buscan maximizar sus ganancias, pero además tienen en cuenta el riesgo, esto es, la probabilidad de que las ganancias sean menor que lo esperado o que existan pérdidas.

Actualmente entre los factores externos o limitantes que influyen en el riesgo país podemos encontrar a la desconfianza civil, inestabilidad política, corrupción de funcionarios, la delincuencia organizada.

El contar con una *infraestructura* óptima para el acceso a proveedores, lo consideraremos como una variable más que debemos considerar, ya que la IAT busca localidades con suficiente infraestructura, en ocasiones se empieza a trabajar en centros de trabajo instalados en la misma industria o bien buscan establecerse y estar lo más cerca de sus proveedores para tener el rápido acceso a sus materiales que requieren, pues son datos que influyen en el costo total de operación.

La infraestructura es el conjunto de elementos, instalaciones o servicios necesarios para que una industria pueda funcionar efectivamente y desarrollar una actividad. En México, a través del IMCO, se genera un índice de infraestructura por entidad federativa y se refleja cada dos años.

Este es un desarrollo de los conceptos que se manejarán de manera constante durante la presente investigación y que especifican claramente la manera de definirlos.

1.6 Modelo de Investigación.

Nuestro modelo de investigación para la presente tesis doctoral será con métodos multivariantes, que consta de 3 componentes: descriptiva, correlacional y explicativa.

Será descriptiva, ya que analizaremos cada una de las características de las estrategias gubernamentales de las entidades federativas donde se presenta la IED de la IAT.

Así mismo nuestra investigación será de tipo correlacional, por nuestro interés de analizar la relación entre cada una de nuestras variables de investigación, las cuales son: la Inversión Extranjera Directa, la región competitiva, la óptima infraestructura para el rápido acceso a los proveedores y el riesgo estatal.

Este análisis nos servirá para medir el grado de asociación que existe entre cada una de ellas y su peso explicativo sobre la IED;

Finalmente la investigación se manejará de forma explicativa, con el fin de comprobar si nuestras variables favorecen los flujos de la IED en la Industria Automotriz Terminal de vehículos ligeros en las entidades federativas de México, siendo esta nuestra hipótesis de investigación.

La investigación que presentamos es un estudio longitudinal ya que abarcamos periodos anuales que van desde los años de 2003 a 2014, donde analizaremos el comportamiento de nuestras variables durante tiempo, así como su relación entre las mismas.

1.7 Diseño de investigación

El diseño de investigación, representa el plan general del investigador para conocer respuestas a sus interrogantes y llegar a comprobar la hipótesis de investigación.

Nuestra investigación doctoral abarcara una metodología mixta: Cualitativa y Cuantitativa.

1.7.1. Metodología Cuantitativa

Como parte del método cuantitativo, desarrollaremos en base a estadísticas anuales mostradas en documentos de fuentes secundarias como lo son el INEGI, AMIA, SEDEC, una Regresión Lineal Múltiple para efecto de determinar el grado de participación de las VI en la VD, tomando una muestra de tamaño (n) de la población que comprende las principales entidades federativas (Guanajuato, Coahuila y San Luis Potosí) donde están ubicadas las empresas de la IAT en México.

Como se menciona en el apartado de Alcances y Limitaciones, esta investigación se establece con datos estadísticos a partir del 2003 fecha en que los índices de competitividad y de infraestructura son generados hasta el 2013 donde se encuentra la información más actualizada.

1.7.2. Metodología Cualitativa

Por parte de la metodología cualitativa se presenta para nuestro diseño de investigación entrevistas a profundidad, las cuales se realizaron con personas expertas en el área y que están sumergidas dentro del tema de la IED de la IAT, como son aquellos que pertenecen o pertenecieron a alguno de los clusters automotrices de las entidades federativas, esto para conocer por parte de la industria automotriz, que es lo que buscan en una región o entidad; ya que como integrante del clúster participa en las negociaciones al ser el vínculo intermedio entre la industria y el gobierno estatal.

También para conocer la opinión por parte de servidores públicos se entrevistaron a quienes desempeñan o han desempeñado cargos de atracción de la inversión en el área de la Subsecretaría de Desarrollo Económico de estados de México donde predominen la instalación de plantas de la IAT y así poder determinar cada una de las tácticas que se utilizaron y que fueron de gran aporte para la captación de los flujos de la Inversión Extranjera Directa, tales como las Estrategias e incentivos gubernamentales, donación de terrenos, reducción de impuestos.

Adicionalmente confirmando las estrategias que planteamos para la captación de la IED se podrá confirmar el efecto sobre la causalidad de nuestra variable dependiente:

“La inversión extranjera directa de las armadoras automotrices.”

Se pretende por otra parte, demostrar y comprobar si el estado de Nuevo León, con su excelente ubicación, su fuerza laboral, infraestructura y calidad de vida cuenta con las condiciones necesarias para la instalación de este tipo de industria.

CAPITULO II. LA IED Y LA GLOBALIZACIÓN.

Las empresas transnacionales (ET) se encuentran en una constante búsqueda y evaluación de nuevas localidades geográficas para establecer sus inversiones en nuevas plantas productivas y así poder que exista una competencia tanto a nivel mundial como local entre las entidades para la captación de flujos de inversión y poder aprovechar sus beneficios.

Por ello estudiar su situación actual nos plantea el reto de descubrir las estrategias que sean favorables para la atracción de la inversión de ET más productivas y con mayor presencia internacional.

El propósito central de este segundo capítulo es conceptualizar la Inversión Extranjera Directa (IED), que representa nuestro principal elemento, para apreciar los efectos que la inversión puede tener sobre el desarrollo económico y político en los países, evaluar la situación actual de las Inversiones y el crecimiento de la misma.

En la primera sección analizaremos la IED, en la su globalización, su presencia en todo el mundo, en Latinoamérica, el Caribe, y finalmente en nuestro país, México; Destacando cada uno de los sectores económicos donde se concentran los flujos de capital extranjero.

De esta manera, teniendo visualizado la situación de la IED, el panorama global y específicamente de Latinoamérica y México, profundizaremos en la segunda sección la participación de la inversión en Industria Automotriz, destacando el desarrollo de este tipo de industria que como lo observaremos, cuenta con una participación importante en la economía de los países donde se establece.

Por último se presenta el desarrollo en la industria automotriz mexicana, haciendo un mayor énfasis y analizando el desarrollo de la IED desde sus inicios, cambios, evolución y la situación actual del sector manufacturero.

2.1 Expansión de la Inversión Extranjera Directa.

2.1.1 Presencia a Nivel Mundial.

Actualmente atravesamos una época de internacionalización de capital, donde la proyección de los procesos manufactureros se ha desarrollado como la producción industrial que pueden ser compuestos entre distintos países, en función de las estrategias e incentivos que los países promuevan, tal como lo menciona Germán Pinazo y Pilar Piqué en su artículo “Desarrollo Latinoamericano en el Marco de la Globalización”, publicado en la Revista Problemas del Desarrollo número 166, julio – septiembre 2011:

“Son grandes las empresas trasnacionales dedicadas a la producción manufacturera o a su comercio las que se han convertido en las conductoras de estas cadenas globales de producción e intercambio”

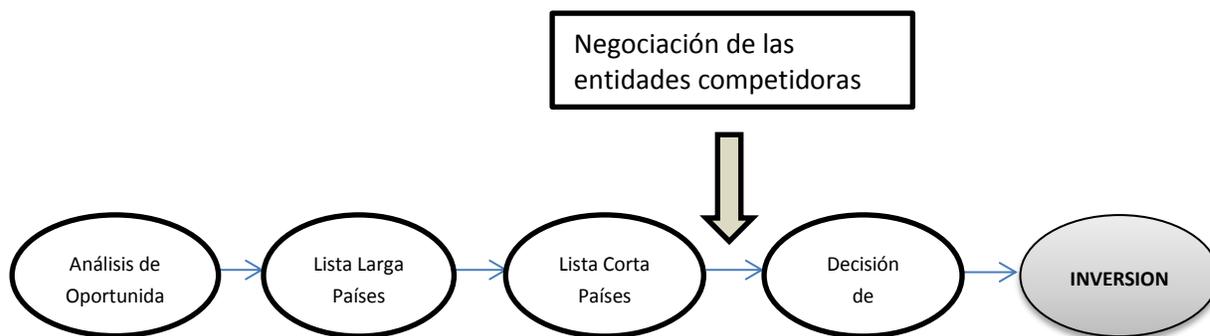
Las grandes empresas trasnacionales, pueden abarcar desde el abastecimiento de mercados regionales, la búsqueda de mayor calificación y / o menor costo de la mano de obra y convertirse en conductoras de cadenas globales de producción en diferentes partes del mundo. (Pinazo, 2011)

La IED proviene de la inversión de capital por parte de empresas trasnacionales en un país extranjero, con el propósito de la creación de plantas productivas o la participación en empresas ya establecidas en el país. La OCDE establece que toda IED tiene por objeto ejercer un control a largo plazo sobre la empresa adquirida y este tipo de inversión es considerada como uno de los motores de desarrollo, para las economías receptoras. (OECD, 2002)

Las ET emplean una manera estructurada para determinar las opciones de inversión, un análisis de oportunidades donde se busca y analiza ubicaciones que satisfacen las necesidades propias de la empresa. (véase figura 2.1). Seleccionan los países más atractivos, para recopilar información más detallada de los mismos, evaluar verificar y recopilar información de terreno, donde incluso se pueden considerar negociaciones con autoridades

locales, procesos de negociación de incentivos u otras facilidades en curso. (CEPAL, Políticas activas para atraer inversión extranjera directa: experiencia internacional y situación de America Latina y el Caribe., 2006)

Figura 2. 1 Proceso de toma de decisiones para la inversión de las empresas transnacionales.



Fuente: Elaboración Propia. Con base de información de la CEPAL.

Las entidades federativas compiten entre sí para captar los flujos de efectivos que genera la inversión, donde los gobiernos dan opciones de política, destacando principalmente las condiciones macroeconómicas de la localidad. Definiendo un marco político con procedimientos administrativos focalizados para cada sector de la IED y elaborando marcos de política más activa, completos y sofisticados.

Durante el proceso de selección, las ET consideran elementos relevantes, entre ellos el acceso a recursos o mercados, un ambiente económico, político y social estable, la calidad, confiabilidad de la infraestructura y de los servicios básicos, la disponibilidad de profesionales, técnicos, ejecutivos y hasta evaluar un bajo nivel de corrupción, el esquema tributario queda en segundo lugar, como es el tema de la exención o rebaja de impuestos. (CEPAL, Políticas activas para atraer inversión extranjera directa: experiencia internacional y situación de America Latina y el Caribe., 2006)

Es así como podremos llegar a conocer y comprender la importancia que presentan las inversiones de países extranjeros, la competitividad que surge entre las entidades para la atracción de las mismas y los beneficios que se logran con dicha inversión.

Los países de todo el mundo se encuentran ordenados de acuerdo a la clasificación de la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas y los cuales se reflejan de la manera siguiente:

- Países desarrollados: los países miembros de la OCDE (excepto Chile, México, República de Corea y Turquía), los nuevos países miembros de la Unión Europea que no son miembros de la OCDE (Bulgaria, Chipre, Letonia, Lituania, Malta y Rumania) y Andorra, Bermudas, Liechtenstein, Mónaco y San Marino.
- Economías en transición: los Estados de Europa Sudoriental, la Comunidad de Estados Independientes y Georgia.
- Países en desarrollo: en general, todas las economías no mencionadas más arriba. China no se incluyen los de Hong Kong (China), Macao (China) ni la Provincia china de Taiwán.

El inicio de la IED empezó a desarrollarse a partir de los años ochenta, cuando el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial promovieron el Consenso de Washington: Privatizaciones, que abordaba la reducción de la inversión del sector público y la liberación comercial y financiera.

Durante el siglo XX el desarrollo de la IED ha sido muy notorio, a consecuencia principalmente de la apertura de las fronteras al comercio y a las transacciones financieras, sin embargo, la IED mundial sufrió una contracción en el 2009, ya que las salidas globales de inversión hacia otros países se redujeron alrededor de un 43%, como resultado de la crisis económica mundial iniciada 2008 y su efecto Jazz. (Fernandez de Kirchner, 2008)

Cristina Fernández de Kirchner, presidente de Argentina (2007 - 2015) declara haciendo referencia a la crisis económica que inicia en Estados Unidos y que se dispersó a lo largo del mundo, en la 63° Asamblea General de la ONU lo siguiente:

“Si tuviéramos que ponerle un nombre, deberíamos decir tal vez el efecto jazz, el efecto que va desde el centro de la primera economía del mundo y se expande hacia todo el mundo”

A partir del 2010 se presenta una recuperación notable y es durante el 2011 que la IED ya crece un 17% respecto al 2010, teniendo una constante mejoría en los años posteriores. (UNCTAD, Informe sobre las inversiones en el mundo, 2012).

Los flujos de Inversión Extranjera Directa en el mundo aumentaron en 2013 un 9% respecto al año anterior, donde indica el aumento hacia las entradas de los flujos hacia los países desarrollados hasta 566.000 millones de dólares y las salidas hasta los 857,000 millones de dólares, según lo publica la UNCTAD en su documento Inversiones en el Mundo 2014, mediante el cual se analiza las inversiones del 2013 y muestra entre los principales países receptores de IED las economías en desarrollo y en transición.

A principios del 2013, sabíamos que la recuperación de la IED necesita tiempo, debido a la fragilidad económica y la incertidumbre acerca de las políticas en todo el mundo, estas se han presentado de forma muy variable, pues observamos durante el 2012 la IED mundial disminuyó en un 18%, con 1,35 billones de dólares y para el 2013 se presentaron cifras muy similares, alcanzando como máximo 1,45 billones de dólares. (Gomez Carrasquel, 2012)

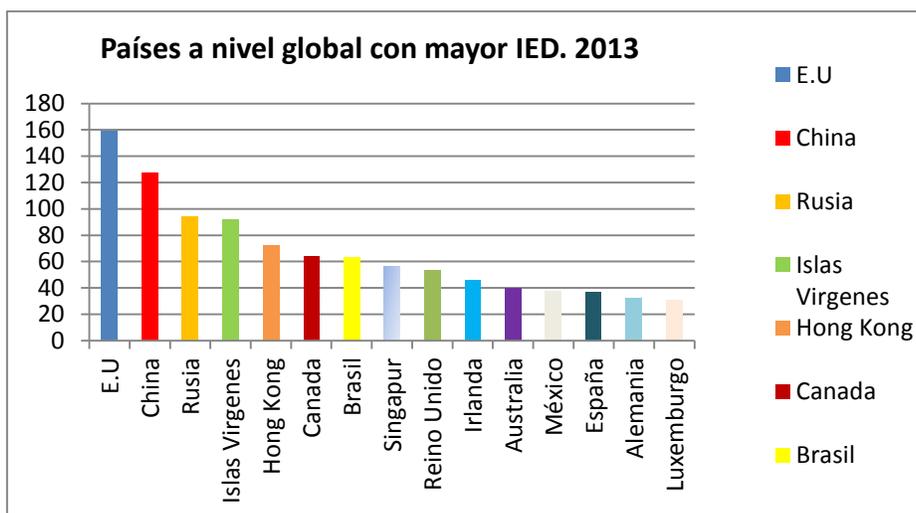
Ahora bien, los países en vías de desarrollo, son países que no son muy beneficiadas con la IED, pues estos países reciben una parte muy limitada de la IED del mundo, la cual ha ido en aumento gracias a las fusiones y adquisiciones que las mismas empresas internacionales ya ubicadas en estos países realizan, sin embargo las inversiones de una nueva planta son la principal forma de entrada de los inversionistas en estos países.

Durante el 2012 los países en desarrollo sufrieron una leve reducción en las entradas de la IED, pero igualmente se lograron eventos positivos como se apreció en el país de África que se logró un incremento en la inversión del 5% con 50,000 millones de dólares en su mayor

parte por empresas extractivas, aunque también el sector manufacturero y de servicios ha ido aumentando.

México, siendo un país en desarrollo, ha logrado mantener de manera global una importante captación de IED, lo que podemos apreciar en la gráfica 2.1, que durante el año 2012 permanecía en el lugar 19 y es durante el 2013 que da una mejoría avanzando siete lugares en el listado mundial de captación de IED, tomando el lugar 12, el séptimo lugar entre las económicas emergentes y el segundo en América Latina. (UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development, 2013)

Gráfica 2.1 Países con mayor IED. Visión Mundial. 2013



Elaboración Propia con datos de la UNCTAD. Handbook of Statistics 2013.

También podemos observar un crecimiento en España, país donde surgió una evolución de la IED desde los años noventa y ha representado del 3% del PIB en 1990 al 20% en el 2000 y el 47% en el 2010. Pero la recuperación de Estados Unidos es evidente y se mantiene constante como el país líder en cuanto a los flujos de IED, ya que durante el 2012 y 2013 fue el principal receptor con 159,000 millones de dólares, seguido por el país de China con 127,000.

Las empresas transnacionales son la fuente principal de la inversión extranjera directa, la cual es considerada un fenómeno en los países en desarrollo porque son polos de crecimiento para las industrias del país huésped.

La IED mundial durante el 2013 empezó a superar su descenso, los flujos de efectivo de capital extranjero volvieron a estar presentes y aumentaron en un 9%, reflejando 1.45 billones de dólares y la UNCTAD espera flujos de IED para el 2014 por cifras de 1.6 billones de dólares y 1.7 billones para el 2015, sin embargo no se descarta que la fragilidad en algunos mercados emergentes relacionados con la incertidumbre política puedan afectar a esta recuperación esperada. Según la UNCTAD, la IED en los países asiáticos en desarrollo cayó un 7% a 407,000 millones de dólares y en América Latina y el Caribe disminuyó en un 2% hasta 244,000 millones de dólares, pero la IED se vio favorecida en América del Sur que aumentó un 12%.

Para las economías desarrolladas la IED recibida sufrió una reducción que alcanzó el 32% con 561,000 millones de dólares, principalmente la Unión Europea, que abarcó dos terceras partes de la disminución a nivel mundial y respecto a las economías en transición su economía se vio afectada en un 9% con 87,000 millones de dólares. (UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development, 2013)

La IED en los países desarrollados muestra un avance en los flujos de inversión con el 39% de los flujos mundiales, pero las economías en desarrollo mantienen un liderazgo, pues han abarcado un nuevo record en flujos de IED presentando 778.000 millones de dólares, representando el 54% del total de las inversiones durante el 2013. Estos dos sectores económicos representan más de la mitad de las entradas mundiales reflejadas por la IED. (UNCTAD, Informe sobre las inversiones en el mundo 2014, 2014)

Las autoridades deben estudiar las opciones para fortalecer las negociaciones con los inversionistas extranjeros, proporcionando un marco sólido de políticas ambientales, sociales y de gobernanza, puesto que son esenciales para aumentar la IED, aunque en gran parte las

decisiones que toman las ET sobre dónde y con quien invertir son en parte resultado de las determinantes localizaciones de las cadenas de valor mundial, estableciendo y aplicando normas de seguridad, sanitarias y ambientales en los países receptores de la IED, así como la deslocalización de proximidad.

2.1.2 Desarrollo de la IED en Latinoamérica y el Caribe.

La atracción de los flujos de efectivo de la IED se ha convertido en un objetivo estratégico que ha diferentes acciones de política, el ingreso de IED para economías en desarrollo representa una fuente de financiamiento y adicional mente se obtienen resultados como fuentes de empleo, transferencia de conocimiento y capital humano.

Las economías en desarrollo, entre ellas, los países latinoamericanos, pueden establecer un desarrollo productivo, como la formulación de múltiples estrategias de política para potenciar las fuentes de atracción de inversión. (Sanchez Navarro, 2011)

Después de la segunda guerra mundial las industrias principales de Brasil y México eran las industrias de productos químicos, equipo de transportación, maquinaria eléctrica y las de procesamiento de alimentos porque estaban ligadas con el proceso de sustitución de importaciones. Estas empresas representaban las dos terceras partes de la inversión de Estados Unidos en el sector industrial de México. (Evans, 1980)

Es así como la CEPAL (2007) reconoce que los países latinoamericanos hacen un proceso de competencia para la atracción de la IED que está en constante crecimiento y para lo que se necesita contar con avanzados marcos de políticas cada vez más sofisticados e integrados para la atracción de inversión.

Cada vez es más habitual observar como las entidades desarrollan esfuerzos proactivos y agresivos para atraer los mejores proyectos de inversión de empresas extranjeras a su localidad.

A través de los años se ha dado un importante crecimiento de la IED en toda Latinoamérica; entre los años de 1996 y 2001 los flujos de inversión para América Latina y el Caribe superaron el 4% del PIB, durante el 2007 aumento en un 8% y durante el 2011 en plena crisis financiera y económica solo descendió hasta el 5.8%, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), (Dussel, 2000)

Con relación al sector manufacturero, la IED tuvo un declive en los flujos del sector manufacturero en el año 2000, con la recesión económica de los EUA, lo cual se hace notar más en los años 2001 - 2002.

Es hasta el 2004 donde el sector manufacturero se empieza a estabilizar, pero nuevamente surge un declive como resultado de la crisis económica internacional en el 2007 y 2008.

En América Latina, la inversión extranjera directa se genera de acuerdo al tamaño de mercado, la apertura comercial y al riesgo país; son sus gobiernos los que deben ser facilitadores entre las empresas extranjeras, las firmas nacionales, los centros de investigación y las universidades para que empresas locales sean capaces de proveer a las ensambladoras automotrices del resto del mundo.

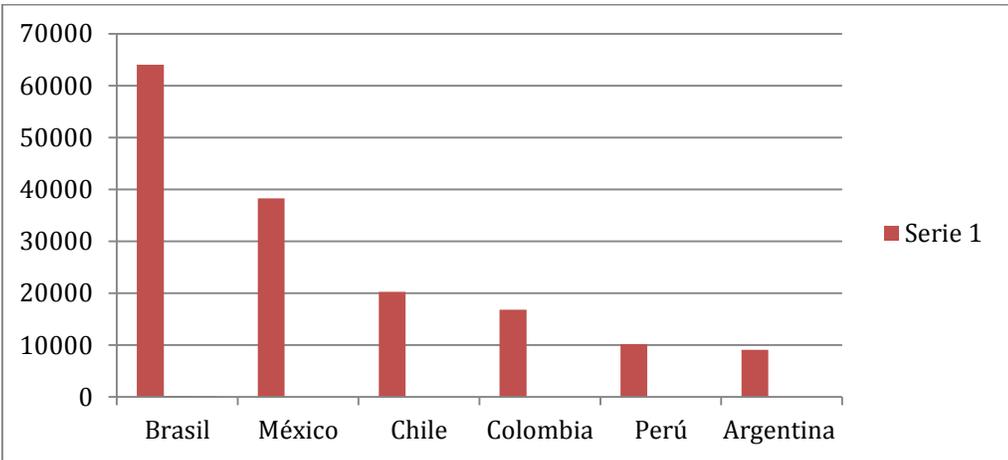
El tamaño del mercado en los países latinoamericanos, nos indica que a mayor producción interna o elevada población tendrá mayor probabilidad de recibir inversión extranjera. Mientras que la apertura comercial en los países Latinoamericanos se enfoca en la satisfacción del mercado más grande: el mercado de Norteamérica.

Concretamente, los países de Latinoamérica y el Caribe mostraron una tendencia de mayor crecimiento, los flujos de la IED en estos países durante el 2010 aumentaron un 40% con respecto al año anterior y durante el 2011 lo incrementaron en un 31% más. Los sectores destino de la IED en estos países, se mantuvieron con el 38% destinada para el sector de servicios, el sector de manufacturas en un 36% y recursos naturales en 26%. (CEPAL, Repositorio de la Inversion extranjera Directa en America Latina y el Caribe, 2011)

En América Latina se recibieron inversiones por 184,920 millones de dólares durante el 2013, reflejando un incremento del 5% respecto al 2012, Brasil recibió el 35% con 64,046 millones de dólares y México el segundo país receptor de inversión con 38,286 millones de dólares, el doble de lo recibido en el 2012, gracias a la adquisición de la cervecera Modelo por Anheuser-Busch Inbev en 13.249 millones de dólares, según fuente CEPAL.

Se puede observar entre los países de Latinoamérica y el Caribe más beneficiados por los flujos de IED (2013), a Brasil, México, Chile, Colombia, Perú y Argentina, (véase grafica 2.2) según base de datos proporcionados en el repositorio de la IED 2013 publicado por la CEPAL. (CEPAL, Repositorio de la Inversion Extranjera Directa en America Latina y el Caribe , 2013)

Gráfica 2.2 Flujos de IED en Latinoamérica y el Caribe 2013



Fuente: Cepal. Repositorio IED 2013. Elaboración: Propia

El principal inversionista en este periodo (2013) fue Europa quien destino flujos de inversión hacia países como Brasil, México y Estados Unidos, país quien permaneció como líder en recepción de inversión, Asia sin embargo mostró a Japón como el mayor inversionista.

2.1.3 Evolución de la IED en México.

En busca de un mayor desarrollo económico, los países en vías de desarrollo han convertido como una alternativa la IED para acelerar su desarrollo económico. México ha estado

presente como una opción más de inversión para países extranjeros en diversos sectores económicos.

La participación de la IED en México ha sido destacada y el principal motor de crecimiento de la inversión sin duda han sido las maquiladoras o ensambladoras automotrices. Con la declaración del tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se pronostica una mayor inversión en México de países altamente industrializados para aprovechar así la desaparición de aranceles y el bajo costo de la mano de obra que proponía el tratado, con el propósito de ingresar el mercado norteamericano y latinoamericano.

La IED en México inició su desarrollo a principios de los años 90, llevando de la mano al proceso de apertura económica interna hacia los mercados externos (Basave, 2000).

El 2009 fue un año difícil, donde se mostró la inversión fija bruta 10.1% y las exportaciones totales de 14.8% según el Banco de México, sin embargo el crecimiento de los últimos años de IED se recuperó y muestra un panorama diferente.

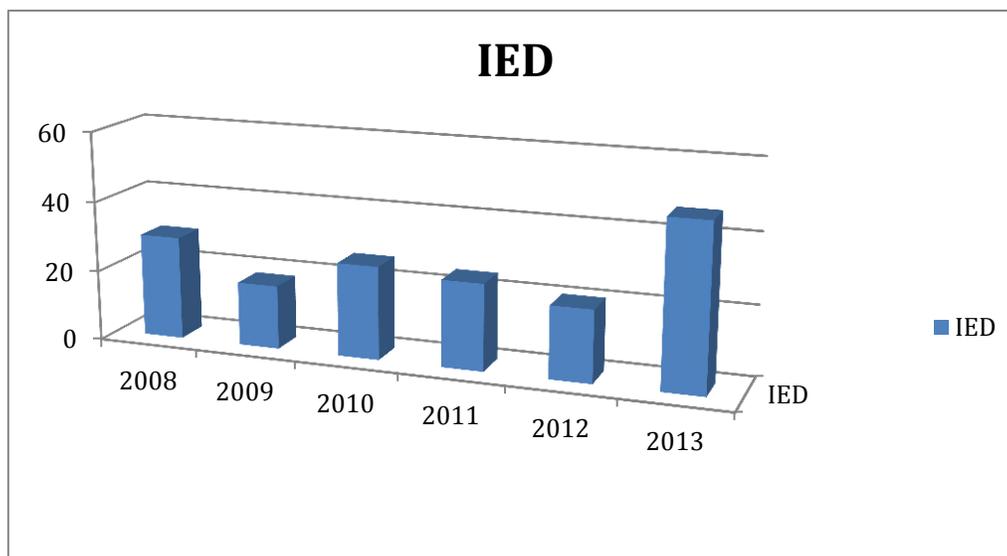
La instalación de empresas maquiladoras ha sido diversa, para 1999 solamente en Chihuahua se presentaba una tercera parte de las maquiladoras de todo el país y Ciudad Juárez contaba 15 parques industriales que albergan el 75% de las maquiladoras en su estado.

México presenta un impacto significativo en la inversión extranjera directa puesto que empresas del sector automotor, aeroespacial, electrónico y metalmecánico se encuentran en territorio mexicano, tan solo empresas como General Motors, Yasaki, Thompson, United Technologies, Ford, Philips, Elamex, Johnson & Johnson, Simitomo y BRK están presentes en el estado de Chihuahua.

En el 2011 el sector manufacturero mexicano había presentado un crecimiento del 7.6% y la rama de electricidad en 9.0%, en las ramas manufactureras con mayor crecimiento fueron equipo de transporte con 29.6%, maquinaria y equipo 22.1%, productos metálicos 11%,

plásticos y hule 8.9%, metálicas básicas 8.9% equipo de cómputo y aparatos electrónicos 5.6%, minerales no metálicos 3.5% y alimentos, bebidas y tabaco 2.0%. (INEGI, 2012)

Gráfica 2.3 Entradas de IED en México (2008 – 2013).

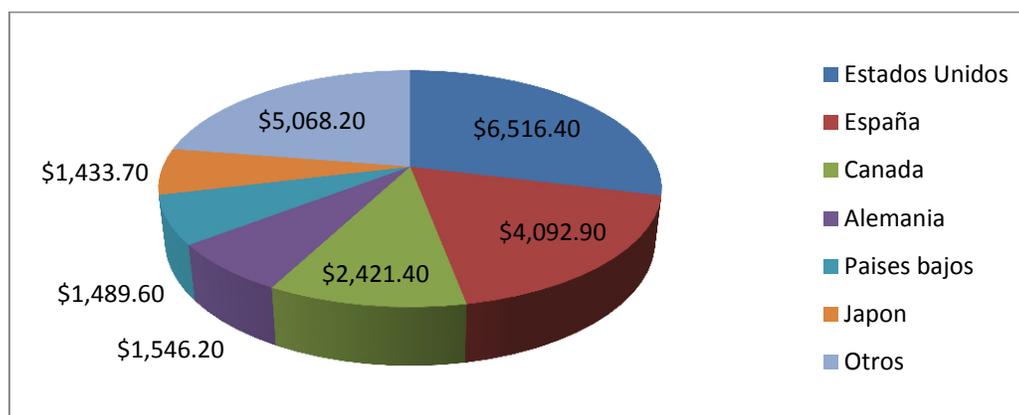


Elaboración Propia con datos del INEGI 2014.

Durante el 2013 se mostraron IED por 46,918.8 mmd, los flujos de IED hacia México tuvieron un aumento principalmente por la compra de Grupo Modelo por la empresa belga Ab Inveb con una inversión de 13,249 millones de dólares, cifra que representó el 38%, seguidos por los estadounidenses con un 32% del total de la inversión hacia el país. (véase gráfica 2.3)

En el 2014 la IED cierra con 22,568.4 md, presentando su mayor inversión en el sector industrial principalmente en el área de manufacturas (12,869.9 md), minerías (2,215.2 md) y en el sector financiero (5,556.6 md). En la gráfica 2.4, podemos observar que las inversiones provinieron principalmente de Estados Unidos (6,516.4 md), España (4,092.9 md), Canadá (2,421.4 md), Alemania (1,546.2 md), Países Bajos (1,489.6 md) y Japón (1,433.7 md) y otros 79 países aportaron el 22.4% restante con \$ 5,068.2 md. (INEGI, 2014)

Gráfica 2.4 Principales Países inversionistas en México. 2014. (md)



Elaboración Propia. Con datos del INEGI.

Estados Unidos es líder en la lista de inversores de México, estas inversiones han trasladado al país procesos que representan menores costos, por la posición geográfica del país, estableciéndose nuestro país como una plataforma de exportación.

2.2 La Inversión Extranjera Directa en la IAT en México.

Los flujos de inversión extranjera y en particular los de Inversión Extranjera Directa mundial han tenido un incremento en los últimos años, debido principalmente a la búsqueda de recursos y la reducción de costos de transacción. Nadima Simón (2010) menciona en su artículo “La inversión extranjera directa en México. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autopartes” publicado en PROFMEX Journal:

“La cadena productiva automotriz es una cadena global controlada por el productor, lo que implica que las decisiones de selección de sus proveedores de autopartes en los diferentes países se toman desde los corporativos de las ensambladoras, considerando entre otros factores las ventajas comparativas de los países, tales como cercanía a mercados con alta demanda, costos de los recursos, costo y calidad de la mano de obra, infraestructura de comunicaciones, entre otras”

Considerando igualmente como ventajas comparativas a los tratados y acuerdos Internacionales que se tengan con los diferentes países.

Estados Unidos presenta un gran desarrollo dentro de la industria automotriz, no solo empresas locales como General Motors, Ford y Chrysler, sino también se ubican empresas extranjeras como la BMW, Hyundai, Mercedes Benz, Honda, Mitsubishi y Toyota, se encuentran ya establecidos en él (Kamiya & Ramírez, 2004).

Durante el año 2011 Juan Carlos Gachuz, hace referencia de la crisis que recorría el sector automotriz, este año considerado uno de los más críticos en la historia, que inició con el aumento de los costos de combustible y la crisis financiera que afecto a países como EUA, Europa, Asia, hasta alcanzar expandirse por todo el mundo.

Entre las empresas que fueron las más afectadas estuvieron las norteamericanas: General Motors y Chrysler, quienes en el 2008 se vieron obligadas a solicitar el rescate del Gobierno de EUA.

Ford por su parte también se vio afectada y anunció pérdidas por más de 14,600 millones de dólares y redujo el 38% su producción en América del Norte durante el 2009. (Gachuz, Tercer cuatrimestre. 2011).

Ford Motors México, fue la armadora más afectada por la crisis, su producción cayó 85.6 % durante el primer bimestre del 2009, sus exportaciones se vieron afectadas igualmente y se reflejaron en una reducción del 98%, la compañía paso a ocupar el 5° lugar en producción de la IAT en México. No hubo sindicatos ni autoridades mexicanas que dieran respaldo a los más de 11 mil empleos directos y 40 mil indirectos que generaba General Motors. (AMIA, 2014)

Chrysler bajo su producción en México a un 50.5% ante la caída del 51% en ventas y debido a esto la empresa se declara en banca rota. Finalmente el presidente de EUA (2009 – 2012) Barack Obama, otorga un apoyo para empresas como GM y Chrysler por 17 mil 400 millones md, creando a su vez la Comisión Presidencial del Automóvil, la cual tendría la facultad de

administrar los fondos otorgados por el gobierno. La crisis se extendió en la mayor parte de la IAT, los gobiernos de distintos países salieron al rescate del sector automotriz.

Por ejemplo en España durante el 2009, el gobierno aprobó un paquete de ayuda de más de 4,100 millones de euros (5,300 md) para rescatar a este sector industrial de una de sus peores crisis. En tanto que el gobierno de Francia, a su vez, otorgo 6 mil millones de euros condicionados con la estadía de las plantas productoras en su país.

Dentro de la rama manufacturera de la IED el sector automotriz es una de las ramas más importantes, por lo cual países como China, Alemania y Estados Unidos se encuentran beneficiados por este tipo de sector industrial.

La deslocalización de proximidad (nearshoring) a México ha ganado más fuerza, ya que más empresas manufactureras buscan la forma de reducir costos y colocar sus productos en el mercado estadounidense con mayor rapidez al operar cerca del este.

Esto ocurre por el aumento del costo de la mano de obra en China, considerado el mayor centro de deslocalización, y al incremento y la volatilidad de los costos del combustible, que han ocasionado que los envíos a través del Pacífico sean menos atractivos.

Dentro del panorama de la crisis automotriz, las esperanzas se basan en las economías emergentes de países como India, Rusia, Brasil, pero en gran medida en China, pues este tipo de economía es modelo para quienes busquen salir más rápido de la crisis por su flexibilidad y fortalecimiento en la economía local.

El gobierno Chino a finales de los 80's busca proteger su industria bajo dos medidas: elevando los aranceles comerciales de importación y obligando a los fabricantes extranjeros a establecerse en China para tener un precio más competitivo. A principios del 2001 China se incorpora a la OMC y su mercado de producción automotriz comienza a crecer rápidamente, desplazando a países considerados como líderes mundiales productores de vehículos, como Alemania, España, Corea del Sur, etc.

La producción automotriz China solo es superada por EUA y Japón, pero el ritmo de crecimiento de la producción china es mucho más grande, lo cual finalmente se espera que rebase.

Tabla 2.1 Principales países productores de vehículo (2003 - 2014)

	China	Alemania	Brasil	España	Japón	Corea del Sur	México	EUA
2003	4443686	5506629	1827791	3029826	10286218	3177870	1575447	12114971
2004	5234496	5569954	2317227	3012174	10511518	3469464	1577159	11989387
2005	5717619	5757710	2530840	2752500	10799659	3699350	1684238	11946653
2006	7188708	5819614	2611034	2777435	11484233	3840102	2045518	11263986
2007	8882456	6213460	2977150	2889703	11596327	4086308	2095245	10780729
2008	9299180	6045730	3215976	2541644	11575644	3826682	2167944	8672141
2009	13790994	5209857	3182923	2170078	7934057	3512926	1561052	5709431
2010	18264761	5905985	3381728	2387900	9628920	4271741	2342282	7743093
2011	18418876	6146948	3407861	2373329	8396630	4657094	2684050	8661535
2012	19271808	5649260	3402508	1979179	9943077	4561766	3001814	10335765
2013	22116825	5718222	3712380	2163338	9630181	4521429	3052395	11066432
2014	11783335	3067749	1566049	1292832	5066178	2342542	1665632	5943329

Elaboración Propia. (<http://www.oica.net/category/production-statistics/>)

Según las estadísticas de producción de automóviles registradas por la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), las cuales se ven reflejadas en la tabla 2.1, en el 2013 China fue líder registrando una producción de 18,085,213, seguido por los países de E. U. A. , Japón y Alemania.

En China, la industria automotriz es actualmente uno de los sectores más estratégicos para su economía, solo en este país se encuentran 120 plantas armadoras de vehículos en todo su territorio. (Gachuz, Tercer cuatrimestre. 2011)

La tasa del empleo china se ve favorecida por el sector automotriz, pues tan solo en el 2012 más de un millón 600 mil personas trabajaban en la producción de vehículos, según datos que refleja la OICA, superando las estadísticas de EUA y México. (Tabla 2.2)

Tabla 2.2 Empleos directos en la industria automotriz. 2012

País	Empleos Directos
China	1,605,000
Alemania	7,333,217
EUA	954,210
México	137,000

Elaboración propia. Fuente: <http://www.oica.net/category/economic-contributions/auto-jobs/>

China, presenta un desarrollo en el sector automotriz, como resultado de su planeación estratégica, con planes de expansión de su producción especialmente en países en desarrollo, por lo que se presenta una gran oportunidad para México, pues siendo un país en desarrollo ha demostrado contar con infraestructura suficiente para producir vehículos y exportarlos a mercados regionales.

En América Latina, la región del Mercado Común del Sur mejor conocida como Mercosur está compuesta por países de Suramérica como Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Bolivia, así como otros países asociados como Chile, Colombia, Perú y Ecuador.

Anteriormente durante la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), la principal atracción para invertir en Argentina era explotar en mercado interno protegido y existía poca exportación, las cuales eran principalmente para Latinoamérica. Sus importaciones eran elevadas, basadas en bienes que no podían ser fabricados localmente.

Tan solo en el 2012, México se colocó entre los primeros lugares de productores de la industria automotriz, como se muestra en la tabla 2.3, México ocupó el 2° lugar como productor de vehículos de América Latina y el país líder mundial exportador de autopartes,

suministrando más del 70% de su producción a Estados Unidos y Canadá; seguido por países como Corea del Sur, Taiwán, Brasil y China (Kamiya & Ramírez, 2004) (UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development, 2013)

Tabla 2.3 Países en desarrollo exportadores de automóviles. (2012)

Exportaciones de vehículos	% de exportaciones mundiales
México	5.23
Corea del Sur	3.96
Brasil	0.62
Sudáfrica	0.32
Argentina	0.28

Fuente: UNCTAD. Handbook of statistics 2012 [www.unctad.org]

Las Empresas Transnacionales (ET) exportan a Latinoamérica, principalmente a la región de Mercosur, productos más sofisticados tecno-productivos, mientras que a los países desarrollados venden bienes primarios principalmente.

La industria automotriz es donde se han podido consolidar las estrategias de integración para mejorar la eficiencia, principalmente en el área de Mercosur; esto se deriva de dos factores: la importancia que ha tomado la región de Mercosur como terminal automotriz y la existencia de la especialización e integración en industrias de Brasil y Argentina.

El Mercosur ha sido región para que subsidiarias de empresas multinacionales se establecieran antes de hacerlo en lugares más desarrollados, es una región relevante tanto en su participación mundial de producción como en exportaciones, pero la falta de un acuerdo pleno entre los miembros del Mercosur es la causa principal por lo que Brasil y Argentina solamente se han transformado en una plataforma de exportación de la industria automotriz.

2.3 La evolución de la IA en México.

La industria automotriz en México surgió en la década de 1920 y ha experimentado grandes transformaciones desde entonces, siendo durante las últimas cuatro décadas una de las más dinámicas en la economía mexicana.

Fue en 1921, donde la planta automotriz Buick decide establecer sus operaciones en México, seguida de la planta Ford, donde Henry Ford decide en 1925 construir su primera planta automotriz en el país, la cual ya tenía un importante desarrollo en los Estados Unidos. Posteriormente se da la apertura de una planta de General Motors en la ciudad de México (1935), Chrysler se ubica en Toluca (1964) y Nissan en Cuernavaca (1966), todas ubicadas en territorio mexicano. (Vieyra, 1999)

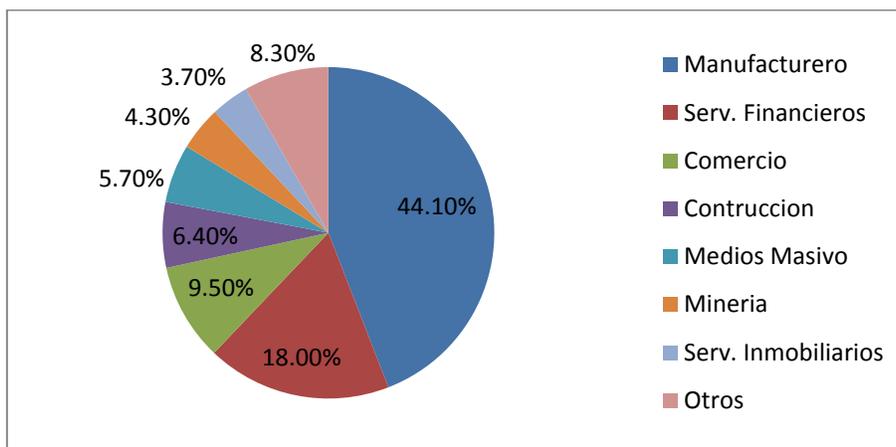
Durante el período de 1994 – 1999 México contaba con una inversión extranjera de hasta 12.7 millones de dólares, mostrando una tasa media anual de crecimiento del 3.6%.

Fue hasta los años de 1999 y 2000 donde se presentó un notable incremento en la IED en México, como resultado de las fusiones y adquisiciones dentro del sector bancario y llevaron consigo importantes montos de inversión a lo largo de los años. (Inversión Extranjera Directa en México: visión sectorial y regional., 2002)

Hemos observado que México se encuentra entre los tres países de Latinoamérica con mayor inversión, junto a los países de Brasil y Argentina, teniendo a su vez un mayor PIB, por lo menos durante los años de 1990 y 2003. (Mogrovejo, 2005).

El sector manufacturero Mexicano abarca gran parte de la inversión extranjera, así como el sector de servicios financieros es también un área de desarrollo en el país, lo cual lo vemos reflejado la gráfica 2.5.

Gráfica 2.5 IED en México por sectores. 2013.



Elaboración Propia. Fuente. Secretaria Economía

La Inversión Extranjera Directa Mexicana por parte de la IAT cada vez es mayor, México se ha convertido en un país receptor de inversión de este tipo de industria, por contar con acceso privilegiado al mercado norteamericano y con acuerdos comerciales que benefician el intercambio con países de Centro y Sudamérica. (Secretaria de Economía, 2014)

La alta productividad de los trabajadores mexicanos, el incremento en la disponibilidad de la mano de obra son características que fomentan la inversión y refuerza la competitividad.

El desarrollo de la industria automotriz en México se ha vuelto entre los prioritarios y destacados con relación a la inversión total que refleja el total de empresas manufactureras.

El sector automotriz representa el 4% del PIB nacional y el 20% de la producción de manufactura. El PIB de este sector ha crecido cuatro veces más que el PIB Nacional y solo del año 2007 – 2013 se ha presentado una inversión total de 19,938 mmd, lo cual se puede apreciar en la Tabla 2.4 que nos muestra la inversión anual de cada Industria Automotriz Terminal instalada en México. Estimando que para el 2015 la producción logre alcanzar cifras de 3.7 millones de vehículos. (Secretaria de Economía, 2014)

**Tabla 2.4 México: la IED anual recibida por la Industria automotriz 2005 – 2013.
(Millones de Dólares)**

COMPAÑIA	2007-2009	2010	2011	2012	2013	ACUMULADO
GM	3,870	435	540	420	691	5,956
Volkswagen	1,053	1,020	0	0	550	2,623
Ford	3,000	0	0	1,300	0	4,300
Fiat/Chrysler	0	550	620	0	1249	2,419
Nissan	0	600	0	2,000	0	2,600
Honda	0	0	800	0	470	1,270
Mazda	0	0	500	0	270	770
TOTAL	7,923	2,605	2,460	3,720	3,230	19,938

Elaboración Propia. Fuentes: Secretaria de Economía, AMIA.

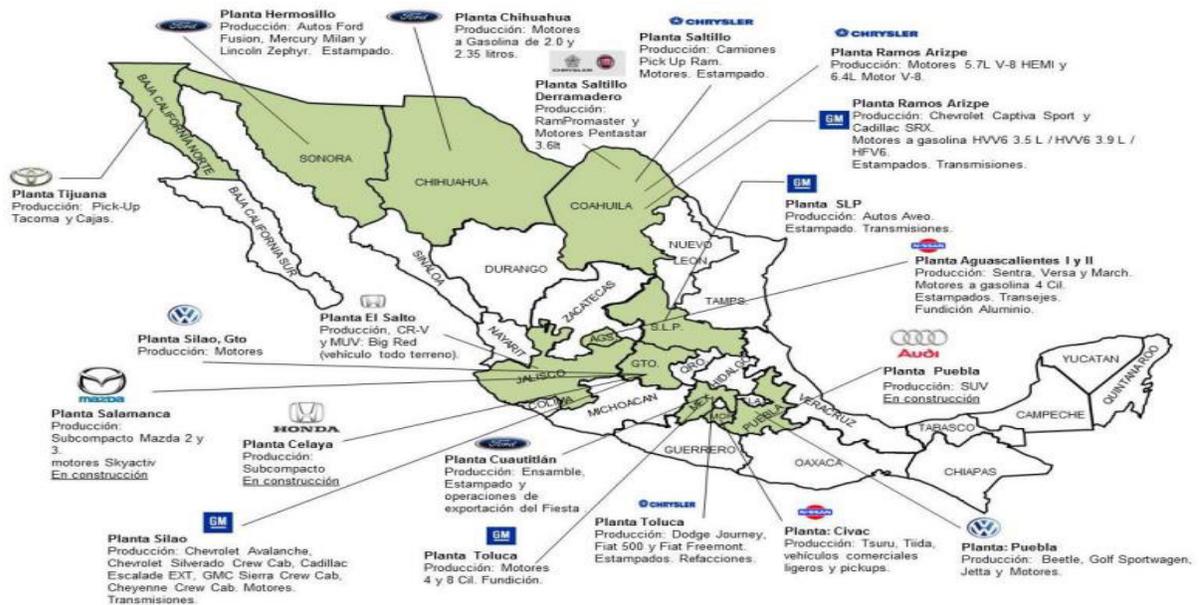
La industria Automotriz en México es madura, dinámica y está en continuo crecimiento, durante el 2011 alcanzo producción de 2.55 millones de vehículos, ocupando el octavo lugar de productor de vehículos ligeros, escalando dos posiciones de años anteriores y superando producción de Francia y España.

Tan solo este tipo de industria en el 2011 representó el 4% del PIB nacional y el 20% del PIB manufacturero mexicano, estando presente como uno de los países productores más importantes de América Latina y el quinto lugar en exportaciones de automóviles. (AMIA, 2014)

Durante el periodo de Enero-Marzo 2012, la balanza comercial automotriz reflejo un superávit de más de 8 millones de dólares, representando un incremento del 7.6% del 2011. (AMIA, 2014)

Al 2013 México cuenta con 20 complejos de producción de vehículos ligeros, 18 operando y 2 en construcción (figura 2.2), localizados en once de sus entidades federativas, donde se realizan trabajos de ensamblado, fundición y estampado de vehículos y motores, contando con 48 modelos de autos y camiones ligeros en el país. (Economía, 2014)

Figura 2. 2 Presencia de plantas de IAT. Vehículos ligeros. (2013)



Fuente: Pro México. Industria Automotriz. Secretaria de Economía. Abril 2014.

Importantes marcas del mundo se han instalado en el país de México, con inversiones de millones de dólares, por lo que México ha demostrado contar con las estrategias para la atracción de este tipo de industria.

Hasta el 2013 siete de las principales marcas del mundo de vehículos ligeros se han instalado en México, diferentes plantas de la IAT, tales como Volkswagen, Ford, General Motors, Honda, Nissan, Chrysler, Toyota (tabla 2.5) tienen una variada producción en México y algunas otras que próximamente iniciarán sus operaciones como Mazda, las cuales han establecido sus operaciones principalmente en regiones del centro y norte del país.

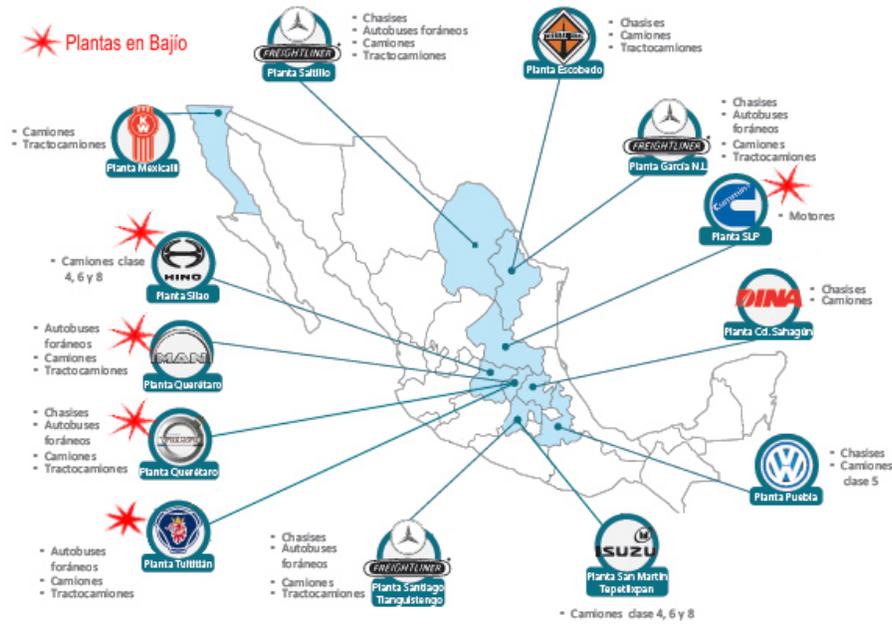
Tabla 2.5 Modelos de fabricación de vehículos ligeros por IAT (2013).

Chrysler	Ford	General Motors	Nissan	Volkswagen	Honda	Toyota
Crew cab	Fusion	Aveo	March	Beetle	CRV	Tacoma
Journey	MKZ	Avalanche	Sentra	Beetle cabrio		
Fiat 500	H 215	Captiva Sport	TIIDA	Jetta		
RAM 1500	Fiesta	Escalade	Tsuru	Jetta TDI		
RAM 2500		GMC Sierra	Versa	Nuevo Jetta		
RAM 3500		Silverado 1500	Note	Nuevo Jetta TDI		
RAM 4000		Silverado 2500	Chasis Largo	Golf		
RAM 4000 Diesel		Silverado 3500	Chasis largo D	Sportwagen		
RAM Promaster		SRX	Estacas Largo			
		Sonic	Frontier			
		Trax	NV 200 Cargo			
			Pick up doble cabina			
			Pick up doble cabina diesel			
			Pick up largo			
			Pick up largo Diesel			

Fuente: Elaboración propia con datos de la SE. Industria Automotriz 2013

De la misma manera, la producción automotriz mexicana ha desarrollado un importante nivel en vehículos pesados, para satisfacer la demanda doméstica y de exportación. En México se ha instalado plantas industriales de vehículos pesados, 11 fabricantes de vehículos pesados comerciales y dos fabricantes de motores se encuentran instalados en territorio mexicano. (figura 2.3)

Figura 2.3 Presencia de plantas de IAT. Vehículos Pesados.



Fuente: Proméxico. Inversión y Comercio. Secretaría de Economía. Abril 2013.

Solo durante el 2011 la producción de vehículos pesados llegó a fabricar 136,678 vehículos en México, por lo que presenta una destacada participación en la economía del país, según datos proporcionados por la Secretaría de Economía del Gobierno Federal y la AMIA.

En el 2011, México se ubicó como el sexto productor global de vehículos pesados después de China, Japón, India, Estados Unidos, Brasil y se estima una producción para el 2016 de 196.8 miles de vehículos y en el 2014 como el séptimo productor de vehículos a nivel internacional el primer lugar en América Latina, superando la producción de Brasil por más de 200 mil unidades.

Estados Unidos representa el principal país al cual se exportan los vehículos producidos en México, sin embargo actualmente existen más destinos, como es el caso de Asia, que ha incrementado las exportaciones hacia ese país, pues de 31,425 unidades exportadas durante el 2011, en el 2014 se registraron 127,171 vehículos exportados.

La inversión extranjera en México dirigida a la IAT ha ido en constante crecimiento año tras año y al 2014 la industria automotriz terminal genero un incremento de más de 3 millones de unidades anuales producidas en el país, reflejando el 9.8% superior al 2013. (AMIA, 2014)

Al 2014 se encuentran presentes en el país 16 compañías automotrices que se dedican solamente al armado y ensamblado, adicionales a las plantas de motores y transmisiones. Industrias como Mazda y Honda han iniciado últimamente operaciones, siendo Guanajuato el beneficiado por dicha inversión, tal como se puede apreciar en la tabla 2.6 (Promexico, 2013)

Tabla 2.6 Presencia de Industria Automotriz Terminal en México (2013).

ESTADO	MUNICIPIO	EMPRESA	INICIO DE OPERACIONES	PRODUCTO
Coahuila	Saltillo	Chrysler	1981	Camiones Ram
Coahuila	Ramos Arizpe	GM	1979	SRX, Captiva, Chevy, HHR, Monza
Coahuila	Saltillo	Fiat	2013	Ducato
México	Toluca	Chrysler	1968	Journey
México	Cuautitlán	Ford Motor	1932 – 2007	Fiesta
México	Cuautitlán	Ford Motor	2010	Nuevo Fiesta, Fusión
Sonora	Hermosillo	Ford Motor	1986	Fusión Hibrido, Milan hibrido y MKZ
San Luis Potosí	S. L. P.	GM	2007	Aveo
Guanajuato	Silao	GM	1992	Escalade, GMC Sierra, Avalanche y Silverado
Guanajuato	Salamanca	Mazda	2014	Mazda 2 y Mazda 3
Guanajuato	Celaya	Honda	2014	Honda Fit
Jalisco	El Salto	Honda	1995	Accord hasta 2007, actual CR-V
Aguascalientes	Aguascalientes	Nissan	1982	Sentra, Tiida y March
Morelos	Cuautla	Nissan	1966	Pick Up, Frontier, Tsuru y Tiida Sedan
Baja California	Tecate	Toyota	2004	Tacoma
Puebla	Puebla	VW	1954	Beetle, Jetta y Sportwagen
Nuevo León (prox)	Pesquería	KIA	2016	Forte Compacto y Rio Subcompacto

Elaboración Propia.

Fuente: AMIA. Abril 2013.
<http://www.amia.com.mx/ubicacion.html>

Fuente: AMIA, Proméxico.

México presenta un crecimiento en la industria automotriz, destaca la mano de obra joven y comparativamente más económica, los acuerdos y políticas mexicanas de libre comercio hacen atractivo al país para su inversión. Thomas Karig, vicepresidente de Relaciones corporativas de Volkswagen México dice: “Puedo exportar libre de impuestos a América del Norte, América del Sur, Europa y Japón. No hay otro país en el mundo donde se pueda hacer eso” (Forbes, 2011)

México, cuenta con condiciones necesarias para atraer cualquier tipo de inversión, posee infraestructura, tecnología, mano de obra y políticas necesarias para atraer a la producción de automóviles y convertirse en la plataforma de exportación automotriz hacia Norte y Sur América.

La madurez que ha reflejado México generando la atracción de empresas de la IAT, da la posibilidad de crecimiento de la producción destinada no solo al mercado local, sino hacia Estados Unidos, Latinoamérica y Europa.

El incremento del valor del yen frente al dólar produce para los fabricantes japoneses como Mazda, Nissan y Honda, que sea más costoso producir vehículos en Japón que en México.

En los últimos años se han concretado la instalación de diferentes empresas de la IA en varios estados del país como son:

- Audi. Primera planta en Latinoamérica, es reubicada de Alemania e instalada en el estado de Puebla, la cual producirá SUV Q5.
- Ford. Instala en Chihuahua su planta de Motores Diésel, con inversión de 800 MDD.
- Mazda. Inversión de más de 500 MDD para su IAT y planta de Motores en Guanajuato.
- Honda. Instalará suplanta de IAT produciendo Honda Fit en Celaya, Guanajuato.

- Fiat/Chrysler. En su planta en Toluca es la IAT que produce Fiat 500 para su mercado en el continente americano y es la única planta que fabrica la Dodge Journey a nivel mundial.
- Nissan. Instalación de la tercera planta de IAT en Aguascalientes, con una inversión superior a los 2,000 MD

Es evidente que empresas de la industria automotriz ha visualizado a México como una opción para su instalación, por lo que empresas como Infiniti, Mercedes-Benz y BMW han concretado sus planes de instalación.

Observamos que entidades como Coahuila, Guanajuato y Aguascalientes, han podido contar con el privilegio de ser elegidos para albergar este tipo de industria terminal.

Por otro lado, la industria de autopartes presenta un gran desarrollo en Nuevo León, tanto que se considera al estado líder en la industria de autopartes, lo cual puede ser un beneficio adicional para las empresas de la IAT que buscan donde establecer sus operaciones.

Nuevo León sobresale por sus industrias en las ramas de la química, petroquímica, cemento, cerámica, cerveza, manufactura del tabaco, material ferroviario, motores, maquinaria variada y equipo, electrónica, autopartes, productos minerales no metálicos, muebles, alimentos, industria textil y del vestido y construcción, se le considera un estado óptimo para la IED de IAT, tanto por su cercanía a Estados Unidos, así como a una gran diversidad de proveedores automotrices.

Hasta ahora, en Nuevo León, podemos observar que solamente el estado cuenta con dos plantas de vehículos pesados, la cuales corresponden a la planta de Mercedes-Benz y una más de International - Navistar, mientras que hablando de las plantas de vehículos ligeros recientemente (2014) se ha iniciado en el estado la construcción de la primera planta en el país de Hyundai-Kia, empresa coreana, siendo la que inicia esta industria en la entidad.

Para nuestra investigación, es muy importante conocer el avance del sector automotriz, debido a que reflejan una representación proporcional de la importancia de la IAT en la localidad, detallando cada concepto desde diversas perspectivas, a nivel internacional, nacional y local, dando diversos panoramas, conociendo las estadísticas actuales y poder percibir que países poseen las mayores Inversiones en el mundo. En este contexto, ubicar a Nuevo León como uno de los estados de nuestro país que ofrece una gama de oportunidades para la atracción mundial de la IED de la IAT.

CAPITULO III. LA ADMINISTRACION PÚBLICA ENFOCADA EN LA IED.

En el capítulo anterior presentamos un análisis del desarrollo y evolución de la IAT Mexicana, primordial rama del sector manufacturero que favorecen los flujos de la IED en el país, por lo que, conocer la manera como la Administración Pública busca fomentar la atracción de la inversión se vuelve un tema importante.

Podemos definir a la Administración Pública (AP) como la organización que tiene como responsabilidad la dirección y la gestión de los negocios estatales dentro del marco del derecho, las exigencias de la técnica y con una orientación política. (Carrillo Flores, 1973), así como el centro motor de toda la actividad estatal como lo señala Uvalle Berrones (1984).

Actualmente el Gobierno federal mexicano, a través de su secretaria de Economía, busca lograr un mejor ambiente de negocios, fortaleciendo el mercado interno y la atracción de inversión nacional y extranjera, que logran mejorar las condiciones de vida de los mexicanos. (Secretaría de Economía, 2014).

La presente tesis, adherida al Doctorado en Filosofía con Orientación en Ciencias Políticas y Administración Pública busca identificar las estrategias de gobierno que la misma Administración Pública determina para la atracción de la IED en la IAT, fomentando un elemento necesario para el desarrollo de cualquier localidad o sociedad: la INVERSION, considerando sus acuerdos y Normas que fortalecen y enriquecen su evolución.

Es importante analizar el rumbo que busca la AP Mexicana, responsable de fomentar la productividad y competitividad de la economía mexicana mediante políticas de fomento industrial, comercial y de servicios, por lo cual nos centraremos en el tercer capítulo a destacar las principales políticas de promoción e incentivos para atraer la IED.

En la primera sección destacaremos la acción que se desempeña por parte del gobierno mexicano para fomentar las relaciones entre diferentes países buscando las relaciones comerciales que beneficien la economía de nuestro país. Posteriormente en la segunda parte

del capítulo abarcaremos los acuerdos y normas que se han logrado para el desarrollo de la IED.

En la tercera parte se analiza el marco regulatorio que hace más atractiva la instalación de la industria en una región u otra, así como examinar la ley de IED de México, con el fin de verificar si las variables definidas como la infraestructura optima, entidad competitiva y el riesgo son determinantes para que la industria automotriz contemple establecer sus operaciones en la entidad.

Por último se presenta un análisis comparativo de la ley de Desarrollo Económico de las Entidades de Guanajuato, Coahuila y Aguascalientes, como manera de identificar las variables que han favorecido a la atracción de la industria automotriz en la localidad.

3.1 Fomento a la Inversión Extranjera Directa hacia México.

El desarrollo y crecimiento económico se ha manifestado de vital importancia para la mayoría de las naciones, lo que implica la búsqueda y determinación del mismo. México ha recibido importante flujos de inversión extranjera y es a finales de la década de los ochenta con el agotamiento del modelo ISI, que la atracción de IED fomenta el crecimiento y desarrollo de México. (Vidal, 2008)

La estrategia de crecimiento económico para México asumió que el incremento de las exportaciones conduciría al crecimiento económico y como resultado se incrementaría también la participación en el PIB, la formación bruta de capital fijo y el nivel de empleo, por lo que fue prioridad fomentar las exportaciones manufactureras privadas. (Aspe, 1993).

La IED adquirió una relevante importancia, quedando determinada como la fuente principal de financiamiento para el desarrollo y crecimiento económico de México. La atracción de inversión es considerada en la actualidad como un factor indispensable para estimular el crecimiento económico y la generación de empleos.

Los gobiernos nacionales y locales emprenden políticas de promoción, buscando atraer el mayor número de capitales para satisfacer sus necesidades locales de fuentes de empleo. Sin embargo, la competencia por los flujos de inversión es cada vez más intensa.

Actualmente la Administración Pública tiene como función realizar actividades continuas y concretas dentro del marco legal, teniendo como objetivo el satisfacer las necesidades colectivas de la sociedad. Su principal compromiso es promover el crecimiento económico del país y mantener la estabilidad política del mismo, presentando soluciones a los retos administrativos que se enfrenta.

Bajo estas circunstancias la economía nacional ha visto mermar, en años recientes, sus flujos de inversión hacia el aparato productivo, particularmente el industrial, donde la pérdida del empleo formal ha alcanzado niveles preocupantes, aun así la Administración Pública federal o estatal debe proteger la estabilidad laboral e impulsar el ingreso de capital, cuidando tanto la promoción de la inversión como la capacitación de la mano de obra, requiriendo la readaptación de la fuerza laboral y de la transformación de los perfiles ocupacionales de quienes participan en la actividad productiva.

La Administración Pública debe de establecer políticas nacionales transparentes, amplias y eficaces que proporcionen un clima adecuado para inversión, logrando mayores inversiones internacionales en países en vía de desarrollo, en países de transición que ven en la IED una fuente de desarrollo económico y de modernización. (OECD, 2002)

Existen algunos inconvenientes de la inversión están la falta de coordinación eficaz de las comunidades locales y el posible efecto de la IED en el medio ambiente, así como las políticas nacionales de los países receptores. El gobierno de los países receptores observa una dependencia de las empresas internacionales que se instalan en su país debido al desarrollo económico que se presenta por las inversiones.

El país receptor que cuenta con políticas adecuadas para la inversión extranjera tiene amplios beneficios como un desbordamiento de tecnología, formación de capital humano, mejor integración en el mercado internacional, teniendo como resultado una mayor competencia y desarrollo en sus empresas. Lo que atribuye a un crecimiento económico que ayudará a combatir en parte, la pobreza en los países en vías de desarrollo y se mejoraran la condiciones sociales el país receptor.

Si bien consideramos que hay múltiples estrategias y enfoques con respecto a la atracción de la inversión extranjera directa, las entidades que han logrado una mayor captación de flujos de IED son aquellos que han favorecido las estrategias gubernamentales con políticas más activas y focalizadas en la inversión.

El gobierno Mexicano, a raíz de la crisis económica de 1982, se ve en la necesidad de crear un Plan Nacional de Desarrollo (PND) para hacer frente a problemas con los que enfrentaba el país tales como la inflación al 100 % y la deuda externa del 53 % sobre el PIB. Actualmente el PND define en su objetivo 5.1 Ampliar y Fortalecer la presencia de México en el Mundo, estableciendo líneas de acción en relación con países como Estados Unidos, Canadá, América Latina y el Caribe, así como con países europeos, de Asia y el pacífico, medio oriente y África. (República, 2013)

Igualmente se define la responsabilidad del Estado de promover el crecimiento del país mediante la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 25°: *“Corresponde al estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que este sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo”.*

Por lo que es necesario que el gobierno de la República impulse una economía más competitiva a nivel mundial a través del fomento de los diferentes sectores económicos, favoreciendo condiciones para competir exitosamente con países externos, dando una apertura comercial para

En el PND el gobierno de México determina acciones específicas que buscan lograr un crecimiento en todos los sectores económicos del país, estableciendo políticas sectoriales y regionales. Igualmente se necesita conocer e identificar las causas que impiden a las entidades federativas del país para que aprovechen potencialmente todos sus recursos, proponiendo una política de fomento económico con el que se obtendrá crear un mayor número de empleos, generando competencia y dinamismo en México. (República, 2013)

3.2 Acuerdos y Normas que fomentan el desarrollo de la IED.

La integración comercial de toda América Latina se muestra como una prioridad para México, ya que no solo se profundiza en la negociación de nuevos acuerdos, sino que también la concentración de los ya establecidos, logrando una mayor venta de productos hacia el exterior y un incremento de inversión en nuestro país, acompañado de confianza, respeto y cooperación entre los países Latinoamericanos.

La creación de normas globales de inversión para Latinoamérica, permite un clima más transparente para los inversionistas en nuestro país. Las ventajas o desventajas de los acuerdos se clasifican de acuerdo a su naturaleza: multilateral, bilateral y regional.

En México, el gobierno federal vio la necesidad de proponer a países extranjeros la oportunidad de invertir dentro de nuestro territorio; lo cual propiciaría un gran avance tecnológico y surgiría una fuente de empleos, razones toda acción llevada a cabo dentro de nuestro territorio, necesita una regulación adecuada, así que se creó la ley de inversión extranjera decretada en diciembre de 1993 por el entonces Presidente de la República Mexicana Carlos Salinas de Gortari.

La ley de inversión extranjera es de orden público y de observancia general en toda la república, su objeto es la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que esta contribuya al desarrollo nacional.

Solamente existe una clausula sobre la exclusión de la participación extranjera, la cual regula ciertas actividades exclusivas a sociedades mexicanos las cuales son:

1. Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería,
2. Comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo;
3. servicios de radiodifusión y otros de radio y televisión, distintos de televisión por cable;
4. uniones de crédito;
5. instituciones de banca de desarrollo, en los términos de la ley de la materia; y

La inversión extranjera no podrá participar en las actividades antes mencionadas, ni a través de fideicomisos, convenios, pacos sociales, esquemas o alguna otra forma que otorgue participación alguna.

Tanto la IED en México como la inversión mexicana en el extranjero están regulados y protegidos a través de Acuerdos Internacionales sobre Inversión, los cuales incluyen reglas para proteger, promover o fortalecer las inversiones con otro país

Existen las llamadas normas multilaterales que abarcan acuerdos como los que se concretaron en la Ronda Uruguay (1994) tales como: el Acuerdo sobre las Medidas en materia de inversiones relacionadas con el Comercio (MIC), el Acuerdo sobre subvenciones y medidas Compensatorias (SMC), el Acuerdo General sobre el comercio de servicios (AGCS), el Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio (ADPIC) y el Entendimiento sobre solución de diferencias (ESD).

Dichos tratados ha tenido poco éxito, ya que a pesar de elaborar un amplio concepto sobre las inversiones han sido poco claros, no generan suficiente transparencia, dan protección escasa y solo indirecta al inversionista. (Sauvé, 2008).

Sauvé señala que “una característica destacada de los tratados bilaterales sobre inversión es la multiplicidad de disposiciones que contienen que están diseñadas específicamente para proteger las inversiones extranjeras, y la ausencia de disposiciones diseñadas específicamente para asegurar el crecimiento económico el desarrollo” (Zampetti y Fredriksson, 2003).

El concretar la IED en un país, está sustentado a las políticas nacionales de inversión que se orientan a las nuevas estrategias de desarrollo de los gobiernos, las cuales ofrecen para atraer y facilitar la IED como un elemento primordial para fomentar la capacidad productiva de su país; a lo que se están refuerza cada vez más el marco normativo de la inversión extranjera.

Las políticas internacionales están en constante cambio y presentan una etapa de transición, los principales motivos de inversión recaen en que las empresas transnacionales buscaban en invertir en países extranjeros para la obtención de recursos naturales y la obtención de la mano de obra a un menor costo, así como acceso a mercados mayores o en crecimiento.

Sin embargo, la fragilidad económica y la incertidumbre sobre las políticas son las principales causas que mantienen en una incertidumbre por parte de los inversionistas, la caída de la IED en el 2012 se reflejó por 1.35 billones de dólares y se contraste con el alza de indicadores económicos tales como: el crecimiento del PIB en 2.3%, el comercio internacional y el empleo en un 5.7%.

Toda norma de inversión deben contemplar cuatro componentes: la protección, la liberalización, las distorsiones y la buena gobernanza. La protección de las inversiones contempla la solución de diferencias entre Estado e Inversor, marco que no se concibe en la

Organización Mundial del Comercio (OMC) y por lo cual la empresa inversionista deberá pedir solución, sobre todo en temas de asuntos ambientales, laborales y derechos humanos.

La regulación sobre la inversión extranjera mexicana comenzó desde la Constitución del 1917, pero es la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera (DOF, 1973) la que establece las actividades exclusivas al estado y la participación máxima de inversión extranjera de capital de empresas (entre las que se encuentra la Industria automotriz) de ser entre el 40 y 49 por ciento.

La Comisión Nacional de Inversión Extranjera (CNIE) es el órgano intersecretarial integrado por los titulares de las Secretarías de Gobernación (SEGOB), Relaciones Exteriores (SRE), Hacienda y Crédito Público (SHCP), Desarrollo Social (SEDESOL), Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Energía (SENER), Economía (SE), Comunicaciones y Transportes (SCT), Trabajo y Previsión Social (STPS), y de Turismo (SECTUR). Actualmente, tiene como invitados permanentes a PROMEXICO y a la Oficina de la Presidencia de la República.

Dicha institución pública que tiene a cargo el dictamen de los lineamientos de la IE, así como términos y condiciones de participación de las inversiones en las actividades que se establece la Ley de Inversiones Extranjeras (LIE) y entre los cuales se encuentran:

- Dictar los lineamientos de política en materia de inversión extranjera y diseñar mecanismos para promover la inversión en México
- Resolver, a través de la Secretaría de Economía, sobre la procedencia y en su caso, sobre los términos y condiciones de la participación de la inversión extranjera
- Ser un órgano de consulta obligatoria en materia de inversión extranjera
- Establecer los criterios para la aplicación de las disposiciones legales para las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal

La CNIE autoriza las inversiones y los porcentajes con el objeto de cuidar convertir a la inversión extranjera en un complemento a las nacionales y no desplazar a las mismas.

Apoyando a las dependencias y entidades Mexicanas en materia de inversión, sobre el comportamiento de la IED.

3.2.1 Regulación en la IAT.

A finales de 1950 y durante 1960, las leyes Mexicanas crearon “la ley de mexicanización”, que consistía en aplicar ciertos requisitos a un grupo selectivo de industrias estratégicas, tales como productos petroquímicos, secundarios y partes de automóvil, donde la participación extranjera fue limitada al 40%.

Dentro de la evolución en los decretos y Regulaciones que ha tenido México se encuentran: el Decreto Automotriz de 1962 (estableciendo contenido local del 60% y existía un límite máximo de producción), el cual en 1965 México modificó el Decreto Automotriz donde la producción automotriz solo abarcaba el mercado interno.

Durante el gobierno del Presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964 – 1970) se presentaron decretos y Regulaciones automotrices, las cuales establecían que las empresas establecidas en México debían ensamblar todos los automóviles en el país, regulando así mismo las autopartes importadas. Buscando desarrollar una cadena de industria automotriz nacional, donde las empresas que no acataron este decreto abandonaron México, entre las cuales estuvieron: Mercedes Benz, Fiat, Citroën y Volvo, quedando instaladas solamente en el centro del país: General Motors, Ford, Chrysler, Chevrolet, Renault, Volkswagen y Datsun.

Posteriormente se presentó la regulación de 1969 y durante 1972 se lanzó un segundo Decreto Automotriz, fomentando la exportación y modificación a los límites de producción fijados en 1962. Lamentablemente no tuvo el éxito esperado ya que con la crisis petrolera de los años 70's la demanda estadounidense de vehículos (principal destino de exportación) bajó.

Durante el gobierno de Echeverría en 1973, la ley para promover la inversión mexicana y reglamentar la inversión extranjera exigió un mínimo de 51% de propiedad mexicana y el control directivo mexicano.

Más adelante el Decreto Automotriz de 1977 establecía las exportaciones como requisito para producir en México, pero este se mostró de manera inversa ya que con el auge petrolero en México, el mercado interno aumento con el incremento del poder adquisitivo, dejando fuera a las exportaciones. (Miranda, 2007)

Durante los años 70', la económica mexicana se vio marcada con una prosperidad para la industria automotriz, creciendo el valor de producción a una tasa anual promedio de 10.3 % entre 1975 – 1981, pero fue hasta 1982 donde este sector se vio afectado por la crisis económica del país, causando el cierre de varias plantas automotrices.

México busco la manera de promover las exportaciones de nuestro país, lo cual generó que el gobierno considerara nuevas medidas mejorando las condiciones que enfrentaba el sector automotriz, pues existía el problema latente de la disminución de la demanda interna, resultando la crisis económica. (Fernandez, 2006).

De manera, que en 1983 se formuló un decreto que limitó la producción en el número de marcas y modelos por productor, aumentó el número de partes y componentes de origen nacional y buscó fomentar las exportaciones en el país, logrando nuevas inversiones de plantas automotrices como GM y Ford más cercanas de EU, en el norte del país.

Para 1989, buscando consolidar competir a nivel internacional, se promulgó el último Decreto Automotriz de 1989, el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, el cual entró en vigor en noviembre de 1990, donde se establecía un contenido local de 36%, promoviendo así la apertura comercial. (Fernandez, 2006)

México quien cuenta con sus principales socios comerciales en América del Norte, tales como Estados Unidos y Canadá, para mediados de los años ochenta abrió sus fronteras para la

importación de autopartes, lo cual lleva a una mejor relación comercial entre empresas mexicanas y estadounidenses.

Existen también los Tratados Bilaterales (TBI), que se consideran los más comunes, pues dan protección al inversionista, los establecen países en desarrollo y los países en transición, que buscan atraer inversión extranjera. Los AIR, son los acuerdos de Integración Regional, que si bien no son tan amplios como los TBI, son acuerdos que contribuyen a crear un clima de inversión favorable dentro de alguna región. (Sauvé, 2008)

Tal es el caso del AIR de TLCAN (1994) , el cual es referencia de acuerdos comerciales e inversiones suele incluir normas sobre inversión, destinadas al doble objetivo de protección y liberalización de las inversiones, la reducción de las tasas arancelarias y hasta la liberación total del sector en el año 2004. (Miranda, 2007)

La evolución en los AIR está vinculando economías de diferentes regiones del mundo y cláusulas de protección son muy similares a los TBI, pero plurilaterales, integrando una participación de un mayor número de países en la negociación.

Los AIR abarcan la prohibición de prácticas comerciales anticompetitivas, protegen los derechos de propiedad intelectual, liberalizan los procedimientos de admisión y abren el comercio y la inversión en los servicios. Estos acuerdos no significan que los TBI sean acuerdos más débiles, sino que de cierto modo, los AIR pueden poner a prueba diversas corrientes de inversión internacional. (Sauvé, 2008).

En 1996 surge la reforma de la LIE, donde establece que la IE requiere autorización de la CNIE si ésta es mayor al 49 por ciento del capital social de las sociedades mexicanas y si rebasa el monto máximo especificados por la CNIE.

Las normas actuales están lejos de ser perfectas, por lo complejo de la superposición de normas y reglamentos, estos deben de ser sustituidos por un acuerdo multilateral.

Todos los acuerdos de cualquier naturaleza, deben permitir un grado de autonomía y flexibilidad en materia política, cuestiones de admisión y tratamiento de la inversión de los países en especial los que están en vías de desarrollo.

Se ha realizado una comparación del país de México con Corea, donde con once años más de experiencia en la IAT, México no ha podido alcanzar los niveles de experiencia. Un estudio realizado por Taeko Taniura nos muestra dos variables que afectaron al desarrollo automotriz en México: los Decretos automotrices establecidos y la Organización Industrial, que no se desarrolló correctamente, por permitir la instalación de fabricantes de autopartes por doquier, los cuales por su diversidad de productos mantuvieron una baja especialización y empresas instaladas en México buscaban proveedores en sus países de origen. (Miranda, 2007).

La industria automotriz mexicana se ha establecido como una de las principales exportadoras, debido a las ventajas competitivas de la posición geográfica, Mano de obra Calificada y Cadena de proveeduría existente, pues simplemente los acuerdos comerciales con Japón, la Unión Europea y Brasil hacen que el costo de un automóvil exportado desde México cueste 55% más económico que si lo fuera desde EUA.

3.3 Marco Regulatorio Mexicano. Ley de IED.

La inversión extranjera directa en términos generales representa una ampliación del capital industrial o comercial con el fin de internacionalizarse; los resultados que de ésta se deriven dependerán del tipo de inversión y la motivación para realizar ésta en México, por lo que se buscan inversiones que permitan avanzar hacia condiciones de crecimiento sostenido a largo plazo.

La atracción de flujos de capital extranjero es regulada por medio de dos formas a nivel internacional por la OCDE; la primera de ellas a través del Código de Movimientos de Capital que regula operaciones de inversión directa y su establecimiento y a través del Código de Liberalización de las Operaciones Invisibles, el cual regula operaciones de servicios.

A nivel nacional, en México, el flujo de capital extranjero que ingresa al país como parte de IED es regulada por la LIE, la cual ayuda a brindar al inversionista una confianza en la inversión estimulando el crecimiento económico de la nación y estableciendo a través del RNIE (registro nacional de la inversión extranjera) un control sobre la inversiones que ingresan al país.

La CNIE es el organismo gubernamental que depende de la Secretaría de Economía la cual se encarga de regular la inversión en México siguiendo los lineamientos de los Acuerdos Comerciales Internacionales y la correcta aplicación de la LIE, tal como se comenta en el capítulo III. (pág. 54)

De la misma manera el CNIE es el organismo responsable de conducir las políticas generales del Comercio exterior, así como la promoción, atracción e incremento de la IED hacia nuestro país. Sus acciones de fomento a la inversión promueven la generación de empleos y el crecimiento económico, mediante el impulso e implementación de las políticas públicas. (Secretaría de Economía, 2014)

Mediante la ley de inversión extranjera, el CNIE establece el porcentaje de inversión extranjera permitido en el capital social de sociedades mexicanas, las características que debe cumplir la empresa extranjera, así como las sanciones en caso de que la inversión extranjera viole la ley.

La CNIE está compuesta por los Secretarios de Gobernación, de Relaciones exteriores, de Hacienda y Crédito Público, de Desarrollo Social, de Medio ambiente, Recursos Naturales y Pesca, de Energía, de Economía, de Comunicaciones y Transportes, de Trabajo y previsión social y de Turismo; donde la presidencia de este órgano del gobierno está a cargo del secretario de Economía.

La Ley de inversión extranjera también establece las áreas restringidas para la inversión extranjera y aquellas que son exclusivas de la inversión estatal, en los primeros se

encuentran el transporte y las telecomunicaciones y en los últimos se encuentran la inversión en hidrocarburos, la inversión en energía nuclear y emisión de billetes.

La CNIE tiene la obligación de resolver o dar respuesta a las solicitudes de inversión en un lapso de 45 días hábiles, según el Reglamento de la LIE y podrá limitar las inversiones que no cumplan los requisitos establecidos que fomenten un crecimiento en la economía de México.

Así mismo encontramos los instrumentos y las políticas públicas que se apoyan en la Ley de inversión extranjera de México, tales como Acuerdos Comerciales internacionales, Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones, los cuales son un punto clave para otorgar incentivos a la inversión extranjera.

Todo extranjero que tenga la intención de invertir en territorio mexicano debe contar con un registro ante el RNIE, lo cual se establece en la LIE en su artículo 32 el cual se muestra a continuación, teniendo 40 días para realizar la inscripción.

ARTÍCULO 32.- Deberán inscribirse en el Registro:

I.- Las sociedades mexicanas en las que participen, incluso a través de fideicomiso:

a) La inversión extranjera;

b) Los mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad y que tengan su domicilio fuera del territorio nacional, o

c) La inversión neutra;

II.- Quienes realicen habitualmente actos de comercio en la República Mexicana, siempre que se trate de:

a) Personas físicas o morales extranjeras, o

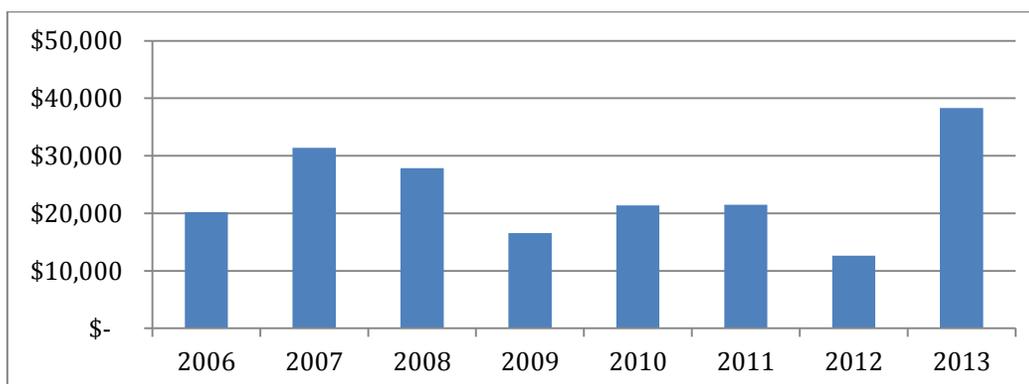
b) Mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad y que tengan su domicilio fuera del territorio nacional, y

III.- Los fideicomisos de acciones o partes sociales, de bienes inmuebles o de inversión neutra, por virtud de los cuales se deriven derechos en favor de la inversión extranjera o de mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad y que tengan su domicilio fuera del territorio nacional.

La obligación de inscripción correrá a cargo de las personas físicas o morales a que se refieren las fracciones I y II y, en el caso de la fracción III, la obligación corresponderá a las instituciones fiduciarias. La inscripción deberá realizarse dentro de los 40 días hábiles contados a partir de la fecha de constitución de la sociedad o de participación de la inversión extranjera; de formalización o protocolización de los documentos relativos de la sociedad extranjera; o de constitución del fideicomiso respectivo u otorgamiento de derechos de fideicomisario en favor de la inversión extranjera. (Union, 2014)

Los inversionistas extranjeros han visualizado a México como un país para incrementar su capital, el cual cuenta con un notable incremento en sus inversiones extranjeras desde la integración de México al GATT (1986) y el TLCAN (1994) y se puede apreciar en la gráfica 4.1.

Gráfica 3.1 Flujos de IED en México (2006 – 2013). (Millones de Dólares)



Fuente: Elaboración Propia con datos del Banco de México.

Por lo tanto la LIE forma parte de una herramienta jurídica en donde la industria extranjera que buscan invertir en México, puede apoyarse para que la inversión se realice de forma ágil y eficiente, generando un incremento en la competitividad y un avance en el desarrollo económico del país.

3.4 Análisis comparativo de la Ley para el Fomento y Desarrollo Económico de las entidades federativas de Guanajuato, Coahuila y Aguascalientes.

La Administración Pública (AP) tal como se menciona en el capítulo III, es parte fundamental del gobierno de cada municipio, es la responsable de administrar los recursos públicos en favor de la comunidad. No todas las entidades del país presentan el mismo esquema de trabajo, cada administración de acuerdo a su forma de organización distribuye las responsabilidades entre cada una de las secretarías establecidas.

El Desarrollo Económico en toda entidad es la manera de generar riqueza garantizando prosperidad y bienestar común para la sociedad. Es la Secretaría de Desarrollo Económico de cada entidad la responsable de buscar, promover, impulsar y desarrollar actividades que otorguen mayores beneficios para la sociedad.

Desde finales de los 70's y principios de los años 80's los estados de Coahuila (1979) y Aguascalientes (1982) son entidades que albergan a la industria automotriz terminal y fue para los años 90's cuando Guanajuato (1992) presentó este tipo de inversión y aún continúan siendo localidades favorables para la instalación de este sector industrial.

Es por esto que a continuación se presenta un análisis comparativo de:

- la Ley para el desarrollo y Competitividad Económica del estado de Guanajuato
- La ley de Fomento Económico del Estado de Coahuila
- la Ley para el Fomento a la Economía, la inversión y el empleo de estado de Aguascalientes, por ser entidades o lugares pioneras de la atracción de la IAT.

La Secretaria de Desarrollo Económico de las 3 entidades (Guanajuato, Coahuila y Aguascalientes) buscan principalmente a través de cada ley, impulsar la micro, pequeña y mediana empresa de su entidad, la comercialización de sus productos, la generación de empleos así como propiciar las condiciones para atraer la inversión nacional y extranjera a través de una política competitiva de incentivos.

Se establece en la ley para los estados de Guanajuato y Aguascalientes la formación de un Consejo que apoya en la consulta, opinión y evaluación de la proyección económica de cada entidad; dicho consejo está integrado en Guanajuato por 19 personas distribuidas por un presidente, secretario y los titulares de diversas Secretarías y en Aguascalientes está integrado por un presidente, vicepresidente y 34 vocales integrados por titulares de diversas secretarías.

Sin embargo, para el estado de Coahuila se especifica la creación de un subcomité, el cual estará a cargo del análisis, fomento y vigilancia de los incentivos.

Estas administraciones pretenden mantener, atraer y consolidar nuevas inversiones industriales que fomenten una cultura de internacionalización, creando una cadena de valor mediante un vínculo entre la micro y mediana empresa y las grandes industrias.

Igualmente ambas entidades buscan fomentar el uso de la tecnología limpia en aquellas industrias que consumen altas cantidades de agua, energía y emisiones contaminantes, generando empresas socialmente responsables al medio ambiente.

La generación de empleo es un tema importante para cualquier AP, pues se considera un factor de atracción de inversión y que dará estabilidad para los habitantes de la sociedad. Es por eso que las 3 administraciones plasman en su ley consolidar y apoyar el empleo permanente y generar nuevas fuentes de trabajo mediante las ferias de empleo y eventos nacionales e internacionales.

También se puede apreciar que las tres administraciones generan propuestas al Consejo de Mejora Regulatoria y simplificación administrativa para un funcionamiento óptimo en la creación, ampliación, funcionamiento de las industrias que se establezcan en la entidad, generando una reducción de trámites, requisitos y tiempos de espera con mayor eficacia en los mecanismos y criterios de los gobiernos municipal y estatal.

La SDE del estado de Guanajuato plasma una notable intención de formar y especializar al elemento humano que habita en la entidad, pues establece en diferentes artículos de la Ley para el Desarrollo y Competitividad económica su interés por el desarrollar este concepto, otorgando estímulos y apoyos para esta formación, que generará mayor competitividad para la entidad.

El estado de Guanajuato en su ley para el Desarrollo y Competitividad Económica establece también crear un vínculo de ejidatarios que generan algún tipo de producción rural con inversionistas industriales y empresas como apoyo a la producción local.

Así mismo generar una articulación entre las empresas, los centros de investigación y las instituciones educativas, creando la ventaja competitiva de la agrupación industrial como lo vimos en el capítulo 3.3.1; mientras que la Ley para el Fomento a la Economía, la inversión y el empleo para el estado de Aguascalientes, así como la Ley de Fomento Económico del Estado de Coahuila no lo externa en su ley.

En Coahuila por su parte, prevalece mayor importancia en la ley en establecer las especificaciones de los estímulos e incentivos que pueden obtener ciertas empresas. En la ley de Fomento Económico del Estado de Coahuila se define la creación de un Sub-Comité el cual es creado para el análisis y fomento de los mismos y además que se determinan los requisitos necesarios para poder obtenerlos.

Los incentivos de los países y regiones receptores son distorsiones que se presentan en la IED, ya que existe una intensa competencia para atraer a los inversionistas. (Sauvé, 2008)

También en la ley de Fomento Económico del Estado de Coahuila se aprecian las diferentes formas en que la Administración pueden otorgar los incentivos como a través de la gestión, en el subsidio, en la condonación de contribuciones o por medio de convenios que pueden ser desde venta o renta o donación de bienes en favor de la empresa.

En cambio para el estado de Aguascalientes y Guanajuato se observa diferente; en la Ley para el Fomento a la Economía, la inversión y el empleo de Aguascalientes se detalla los casos en los cuales podrá otorgarse los incentivos, mientras que para el estado de Guanajuato la ley señala el otorgamiento de estímulos como medio de incentivar el establecimiento de nuevas empresas, sin especificar ningún requisito específico.

Como ya se mencionó en los capítulos anteriores, la infraestructura es un factor elemental para la atracción de las plantas industriales y así también lo establece Dunning en su teoría ecléctica en su condición de localización para el establecimiento de la industria. Es así que la AP marca su intención de contar con las condiciones necesarias y óptimas para asegurar la instalación y el buen funcionamiento de las empresas que permanecen en la entidad.

Guanajuato establece en su ley para el desarrollo y Competitividad Económica el crear, desarrollar, ampliar y modernizar la infraestructura logística, permitiendo la participación del sector privado de la construcción para el servicio de mantenimiento y modernización de la misma, así como de la parte de transporte.

Coahuila manifiesta en la ley de Fomento Económico la creación, instalación y mejoramiento de los servicios públicos, así como acciones para mantener una infraestructura suficiente para la instalación de las empresas, mientras que la Administración del estado de Aguascalientes establece la vigilancia de unidades industriales como Microparques, Parques y Ciudades Industriales, las cuales cuentan con infraestructura industrial necesaria.

También el comercio exterior contribuye en aumentar la capacidad productiva de un país y por consecuente la prosperidad de la sociedad que habita en él, por ello la secretaria de Desarrollo Económico de cada entidad la define como una meta deseada. (OECD, 2002)

Los estados de Guanajuato y Coahuila impulsan el comercio interior y busca a través de la ley promover la exportación de artículos fabricados localmente mediante ferias y exposiciones, fomentando la promoción y comercialización de sus productos. El estado de Aguascalientes por su parte puntualiza el desarrollo de programas para lograr consolidar el modelo exportador.

En base al anterior análisis comparativo de la ley que marca la Secretaria de Desarrollo Económico de los estados de Guanajuato, Coahuila y Aguascalientes se puede identificar la relevancia que se aplica para la formación de capital humano especialmente en el estado de Guanajuato, quien ofrece capacitación para elevar la competitividad de la entidad y promueve la articulación entre el sector educativo, empresarial y centros de investigación, generando una articulación sectorial industrial.

Mientras que el estado de Coahuila establece de manera detallada la forma en que se otorgaran los incentivos a la industria, los tipos de incentivos que se pueden otorgar y cada uno de los requisitos o casos en los que aplican este tipo de apoyo. Aguascalientes por su parte presenta la ley más generalizada, abarcando temas de promoción y apoyo a la micro, pequeña y mediana empresa local, así como el fomento al empleo y las propuestas de incentivos a la inversión.

CAPITULO IV. ESTRATEGIAS GUBERNAMENTALES QUE FAVORECEN LOS FLUJOS DE LA INVERSIÓN.

En el presente capítulo, analizaremos cuales son las líneas estratégicas y los factores esenciales que favorecen la instalación de la plantas de la IAT, así como las estrategias que se encuentran presentes y que favorecen a la atracción de este tipo de industria.

Estrategias como capital humano competitivo, infraestructura óptima son algunas de las estrategias que se desarrollan en el siguiente capítulo a manera de atracción de la IAT.

Otra estrategia que ha favorecido a las entidades es la vinculación entre el sector industrial, instituciones educativas y centros de investigación, colaborando y generando un desarrollo competitivo hacia la entidad.

Se explica la manera en que la alianzas industriales o también llamados clúster se han convertido en una estrategia útil estableciéndose como intermediario sólido para las relaciones comerciales entre los países y México

4.1 Líneas Estratégicas y factores esenciales de la IED.

La IED como aportación de capital por parte de una empresa extranjera, representa una oportunidad de cambio para el país que lo recibe, el cual debe de proporcionar una apertura económica y seguridad jurídica para el inversionista. (Herrera Izaguirre, 2014)

Las empresas moverán flujos de capitales hacia países o regiones no solo donde exista una infraestructura adecuada, precios bajos de mano de obra e incentivos fiscales, sino donde sus habitantes hayan desarrollado la disciplina y habilidades necesarias para desarrollar los procesos productivos, que cada vez son más tecnificados y especializados. (pp. 528) (Villarreal, 1979).

Las líneas estratégicas de inversión son indispensables para fortalecer y alcanzar niveles de competencia internacional en especial en la industria automotriz.

Basados en la teoría ricardiana como estrategias de inversión podemos encontrar la reducción de los salarios en diversas regiones, a fin de ser competitivos teniendo una mano de obra muy barata, así mismo se necesita crear una ventaja competitiva y comparativa como es el conocimiento, la preparación y capacitación de las personas. (Villarreal, 1979)

El desarrollo de la teoría clásica de la ventaja comparativa de David Ricardo (1820) mencionada anteriormente, venía a desechar a la teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith y señala que en la producción de un bien el coste de oportunidad en términos de otros bienes es inferior de lo que lo es en otros países.

Lizondo (1990) por su parte, agrupa su teoría comparativa en dos divisiones: mercado perfecto e imperfecto. En el mercado perfecto los países inversionistas buscan regiones donde las tasas de retorno están más altas y donde existen menos riesgos de la diversificación de productos, estableciéndose como empresa especialista de producto.

Por otro lado en los mercados imperfectos la empresa inversionista teme perder mercado, perder competitividad o simplemente como un desafío contra otras compañías y buscan invertir en otros países. (Guerra-Borges, 2001).

Existen líneas estratégicas como el Desarrollo de Proveedores locales (contratos a largo plazo), Sistemas de calidad Efectivos (ISO 9000), la Diversificación de Exportaciones (CEE y Japón), Sistemas de Producción (industria terminal-diferentes modelos y autopartes-especializados), Diversificación en las inversiones (fortalecer sistemas educativos) y el desarrollo del mercado local con producción nacional. (Miranda, 2007)

Rugman y Hodgetts (2001) plantearon que dentro de las empresas globales predominan las estrategias regionales más que las mismas globales, por ser estas más rentables y porque explotan mejor y al mismo tiempo las economías de escala y las de alcance; también apoyaban la razón de ser más probable que una industria automotriz localice su producción en mercados regionales, en vez de transformarse en una industria global. (Arza, 2011).

Las estrategias dirigidas a la búsqueda de mercados, deben incluir medidas de racionalización y modernización, para mejorar la productividad y la calidad tanto de procesos y productos, las empresas transnacionales (ET) han realizado reestructuraciones ofensivas según Kosacoff (1998) haciendo inversiones cuantiosas y profundos cambios organizacionales, obteniendo mejoras importantes de productividad que los acercaron a las prácticas internacionales. (Chudnovsky & López, 2002)

Grandes compañías han alcanzado grandes mercados, volviéndose monopolios, situación que nos menciona Hymer (1968) y Dickenson (1967), por otra parte Bergstrand (1985), Krugman (1992) y Markusen (1995) han detectado el libre tránsito de bienes, los factores de producción, la cercanía de los centros económicos y las diferencias culturales son otros factores que determinan la inversión extranjera. (Mogrovejo, 2005)

En China, la industria automotriz ha ido en aumento, desde finales del 2001, cuando China fue admitida en la Organización Mundial del Comercio, se profundizaron las reformas de apertura y la producción y las ventas crecieron en todos los mercados de la región. Si bien, China no es un país de los más tecnológicamente avanzados, su rápido desarrollo podría lograr que se convierta en una fuente de inversiones en el exterior. (Kamiya & Ramírez, 2004)

Se han presentado cambios para atraer la inversión extranjera del sector automotriz debido a las estrategias competitivas en las mismas plantas, se ha desarrollado alianzas, fusiones y adquisiciones para cubrir capacidades de nuevos mercados y así evitar la competencia; afectando a su vez la industria de autopartes en México.

Las fusiones y adquisiciones han mostrado también ser una gran estrategia en el sector automotriz, lo apreciamos en Daimler-Chrysler y su entrada en el capital de Mitsubishi, la toma de control de Nissan, Dacia y Samsung por Renault, el control del Ford sobre Mazda y su adquisición de Volvo, así como la alianza de General Motors con Fiat.

Cabe mencionar que una fusión no es seguridad del éxito ya que tendrán que interactuar con diferentes culturas, el autor nos muestra el caso de Renault en las líneas de ensamble de Nissan en México que personal francés ha tenido que adaptarse a la cultura organizacional japonesa, así como al medio ambiente y cultura mexicana, por su ubicación de la planta. (Alvarez, 2002)

Ha finalizado la etapa de la producción estandarizada, y se avanza a un nuevo paradigma más flexible en la producción como en la fuerza del trabajo, la descentralización de funciones y procesos, creando redes entre las grandes, medianas y pequeñas empresas, enfocados a la cooperación tecnológica, capacitación, planeación de la inversión y la producción (justo a tiempo) y control de la calidad.

Los fabricantes de autopartes (Delphi, Magna, Johnson, Visteon, Goodyear y otras) se encuentran vinculados a los grandes OEM (Original Equipment Manufacturers) y se localizan en centros productivos cercanos a las plantas de producción o bien en muchas ocasiones dentro de la misma planta.

La inversión extranjera es considerada parte importante para el desarrollo de la zona donde se recibe, sin embargo los beneficios que se otorgan no son proporcionalmente distribuidos en alguna región que ofrezca mayor rentabilidad, sino que surge un alto nivel de competencia entre los países para la atracción de flujos de IED. (Inversión Extranjera Directa en México: visión sectorial y regional., 2002)

Nuestra investigación se apega a la teoría ecléctica que marca John H. Dunning, estableciendo las inclinaciones de la industria internacional para concretar la localización de nuevas plantas e incrementar su mercado.

Dunning (1976) agrupa los factores de la inversión en la metodología “Enfoque Ecléctico” donde ofrece un marco integral que logra identificar y evaluar la importancia de los factores que influyen en la inversión extranjera directa, identificando tres elementos: Ventajas de

propiedad, de Internalización y más adelante (1994) clasifica a la inversión según sus motivos de localización, como: Búsqueda de recursos naturales, búsqueda de mercados, Búsqueda de eficiencia y la búsqueda de activos estratégicos. (Mogrovejo, 2005)

Para que se logre la inversión extranjera, Dunning (1988) refería que es necesario se cumplan condiciones para su realización, al que llama “paradigma ecléctico” que se detalla a continuación.

El “paradigma ecléctico” clasifica la IED según su motivación:

- Inversión en busca de recursos (orientada a explotar recursos naturales o mano de obra), Inversión en busca de mercado (orientada a explotar mercado interno, la existencia de barreras físicas y altos costos de transporte, así como la estrategia de la industrialización del país receptor),
- Inversión en busca de eficiencia (modifica las condiciones de competencia como resultado del desarrollo económico, liberalización comercial o de emergencia de competidores locales) y
- Inversión en busca de activos estratégicos (recursos y capacidades para que puedan contribuir a mantener y aumentar capacidades competitivas en el mercado). (Dunning, 1988)

Dicho paradigma, menciona que es necesario el cumplimiento de tres condiciones para la realización de la inversión extranjera: teoría de la organización industrial, de la localización y de la internalización.

- La organización industrial es una ventaja que debe tener la empresa inversionista en el país receptor como son las patentes, secretos comerciales u otra a lo que no tienen acceso otras empresas.

- La localización es otro factor que la empresa inversionista busca, como son cuotas de importación, barreras arancelarias, o bien poseer materias primas o mano de obra necesarias para la producción.
- La internalización nos muestra como la empresa transnacional decide compartir sus conocimientos, tecnologías invirtiendo en otros países en lugar de transmitirlos a otras empresas en su mismo país. (Guerra-Borges, 2001)

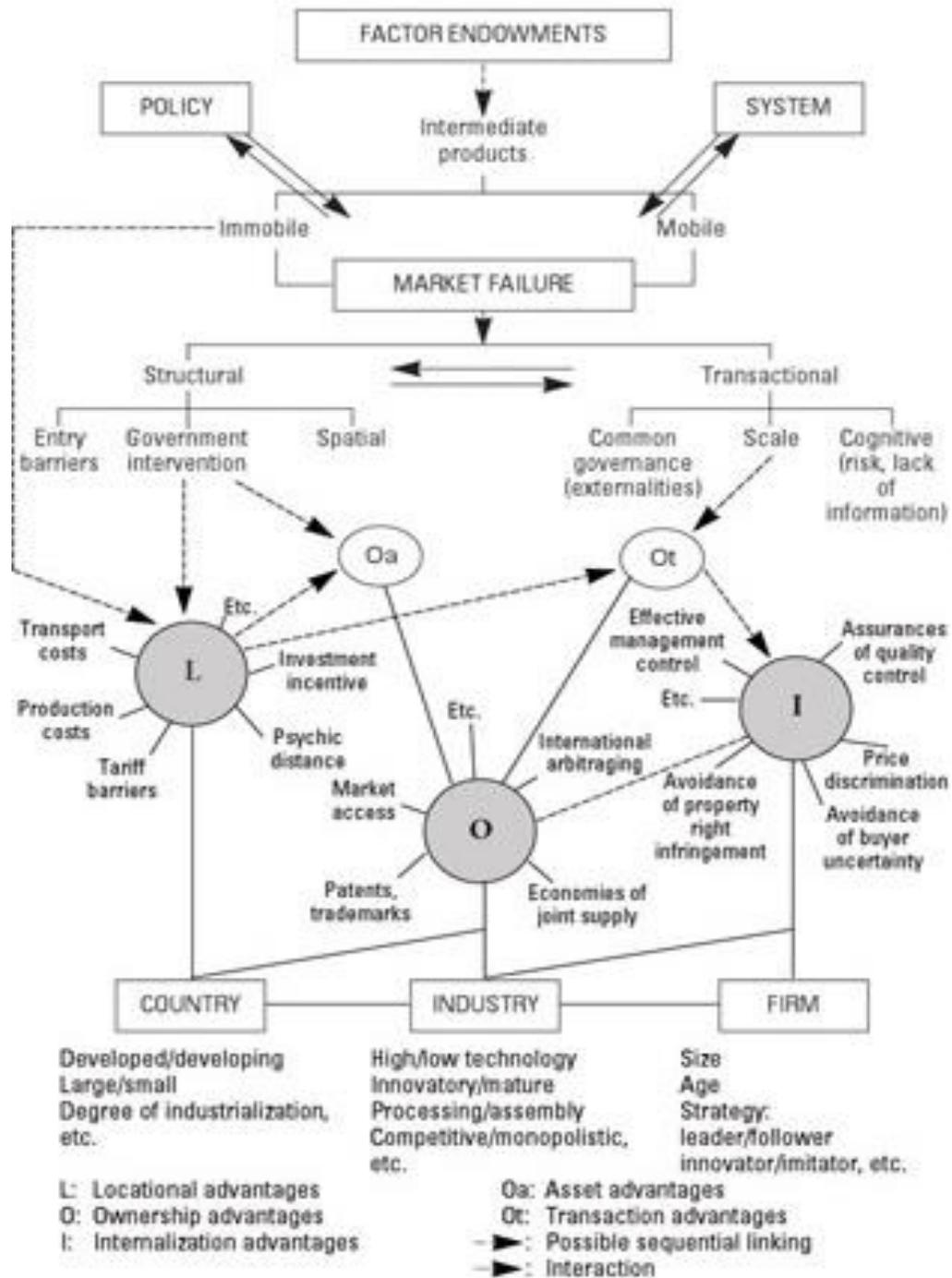
Dunning (1976) establece el paradigma ecléctico a través del siguiente modelo que se presenta en la figura 4.1, integrando la teoría de la organización industrial, teoría de la localización y la teoría de la internalización.

El paradigma ecléctico muestra el factor de localización como una ventaja o desventaja que tendrán que utilizar los lugares para atraer la IED, la elección de la ubicación puede verse afectada por aspectos como barreras comerciales, reducción de costos de transporte o la formación de bloques comerciales han llevado a una mayor especialización regional de producción. (Dunning, 1988)

La intervención del gobierno en las negociaciones para la atracción puede afectar los costos y/o beneficios, al igual que pueden alentar o desalentar la IED, pero la identificación y organización industrial, la ubicación e internalización (OLI) especifica los parámetros que influirán en las empresas multinacionales en cualquier sector industrial y variaran de acuerdo a los motivos secundarios de dicha producción.

Es decir los parámetros y las necesidades de una empresa multinacional para invertir de una empresa de electrodomésticos son muy diferentes a los de una empresa de tejido donde su principal elemento es el agua, por lo tanto buscara un lugar de ubicación donde no exista problemas con el suministro de agua.

Figura 4. 1 Modelo del Paradigma ecléctico de John Dunning.



Fuente: Dunning (1988) the eclectic Paradigm. Pag 12.

Otro factor necesario en la teoría de Dunning refleja que el país o región receptor cuente con requisitos de seguridad jurídica y política, cuente con mano de obra calificada y especializada, disponga de infraestructura moderna y otras economías externas, como son instituciones adecuadas, eficientes sistemas de comunicación, a fin de obtener beneficios elevados como costos salariales y de operación reducidos así como amortización de activos ya amortizados en el país de origen. (Guerra-Borges, 2001)

Por lo tanto una combinación de los recursos necesarios para determinadas actividades económicas, su localización geográfica y los gastos de transferencia de producción (internalización), nos ayudan mediante el paradigma ecléctico de Dunning a explicar la operación de las empresas transnacionales, al momento de buscar una nueva ubicación.

Actualmente la imposición de barreras comerciales ha llevado a una gran cantidad de manufactura extranjera a la inversión en otros países, así como una reducción en los costos de transporte y la formación de uniones aduaneras han logrado una especialización regional de producción. (Dunning, 1988)

Así mismo la relación entre los diferentes tipos de mercado y la intervención del gobierno, puede influir en las decisiones de localización de empresas multinacionales y alentar lo desalentar la IED, afectada por los sistemas políticos que opera y las políticas económicas del país.

Lo que marca la diferencia de la teoría de Dunning respecto a otras teorías es el incluir como una ventaja innovadora en su teoría, la dotación de recursos, mercados y cultura que surge de la instalación de una empresa extranjera.

El paradigma ecléctico permite contemplar diferentes variables estructurales (Organización, localización y la internalización) relacionados con la actividad industrial de la empresa, representada en las ventajas de activos que variara en función de la dotación de factores de los países en donde buscan operar.

Mogrovejo, por su parte establece que entre los factores esenciales para determinar la inversión se encuentran: el tamaño de mercado, la apertura comercial y el riesgo del país donde se invierte, y a su vez el país receptor de la inversión espera como beneficios la generación de nuevas fuentes de trabajo, el intercambio de ideas y nueva tecnología. (Mogrovejo, 2005)

Sin embargo, Álvarez nos menciona otros factores que intervienen en los cambios de la industria automotriz, los cuales son la demanda de vehículos, la regulación gubernamental y los cambios tecnológicos, que detallamos a continuación:

La demanda de vehículos ha ido creciendo y en los últimos diez años hemos visto como entre estrategias ofensivas aumenta la integración horizontal, a través de fusiones y adquisiciones de empresas de competencia.

De la misma manera la regulación gubernamental juega un papel muy importante, la cual ha permitido nuevos estándares como son los de seguridad y regulación de contaminantes.

Y finalmente los cambios tecnológicos dan un giro a la dirección de la industria, creando autos dependientes de la electrónica, con más sistemas que controlan su desempeño, utilizando también nuevos materiales como el plástico y el aluminio, creando vehículos más ligeros pero a su vez seguros, consumiendo menos gasolina y sin consumir acero en su producción. (Alvarez, 2002)

El riesgo país es un factor donde abarcan actores políticos y sociales tales como la desconfianza civil, inestabilidad política, elevada corrupción de funcionarios públicos, delincuencia organizada, que hoy en día, hacen que la inversión sea nacional o extranjera pueda estar destinada a fracasar, demostrado en un estudio de Smarzynska y Wei (2000), sobre los flujos de IED en los países de la Europa Central y del Este. (Mogrovejo, 2005).

Durante el 2005, la producción automotriz en Estados Unidos bajó como consecuencia de la creación de estrategias corporativas globales y regionales de países Asiáticos, de China en particular.

Las tendencias como la estandarización (crear plataformas donde concentraría actividades – chasis, suspensión, transmisión y espacio donde inserta motor), la modularización (producción por módulos para un subsistema completo) y la globalización de proveedores (emplear componentes comunes para producción de diferentes modelos) buscan la competitividad a partir de reducción de costos y el incrementar la variedad de productos. (Arza, 2011).

Los principales factores que se relacionan en el crecimiento de la inversión son los cambios en las leyes de IED, promoción del libre comercio, estrategias de producción global de las ensambladoras, la cercanía con EUA y la mano de obra barata.

Además de la teoría ecléctica que establece Dunning y los factores de inversión presentados por los autores Mogrovejo, Guerra-Borjes y Álvarez, destacan estrategias gubernamentales que establece la propia Administración Pública y son esenciales para la atracción de la IED: Incentivos fiscales, Riesgo país, la presencia de clúster automotrices, la infraestructura óptima para el fácil acceso a proveedores y el nivel de competitividad que una entidad puede presentar para poder ser atractiva frente a la IA.

El documento aborda la problemática de la industria automotriz en México desde cuatro enfoques, el primero de ellos es su origen y políticas de desarrollo del sector, el segundo es el análisis sobre el crecimiento del sector, el tercero muestra la infraestructura actual de la industria tanto de la terminal como en la de autopartes y por último muestra un perfil estratégico para el crecimiento de la industria automotriz.

Respecto al primer enfoque se presenta como punto de partida del crecimiento del sector la política de sustitución de importaciones de los años sesenta, en el cual mediante decretos se fortaleció desde el gobierno federal, diversos aspectos de la producción automotriz y por tanto se logró mayor autonomía para las empresas incipientes de ese momento.

Durante veinte años no se muestra la existencia de políticas que favorecieran al sector, y es hasta mediados de los ochentas cuando se abren las fronteras para importación de autopartes, lo cual lleva a una mejor relación comercial entre empresas mexicanas y estadounidenses hasta que se logra en 1994 la reducción de las tasas arancelarias, gracias al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), hasta la liberación total del sector en el año 2004.

Analizando el segundo enfoque del análisis sobre el crecimiento del sector automotriz en México, Vicencio hace una comparación de México con Corea, donde con once años más de experiencia México no ha podido alcanzar los niveles de experiencia. El autor menciona un estudio realizado por Taeko Taniura que nos muestra dos variables que afectaron al desarrollo automotriz en México: los Decretos automotrices y la Organización Industrial.

México en su primer Decreto Automotriz (1965) solo abarco la producción automotriz para el mercado interno, en tanto Corea busco producción a escala orientada a el mercado interno como a la exportación de unidades. Más adelante, para 1972 se lanzó un segundo Decreto ya abriendo campo a las exportaciones, pero no tuvo el éxito esperado ya que con la crisis petrolera de los años 70's la demanda estadounidense de vehículos (principal destino de exportación) bajo. En el tercer decreto automotriz (1977) se mostró de manera inversa ya que con el auge petrolero en México, el mercado interno aumento con el incremento del poder adquisitivo, dejando fuera a las exportaciones.

4.2 Estrategias Gubernamentales que favorecieron la atracción de la IAT. Brasil y México.

La presencia de la Industria Automotriz produce un impacto en la economía del país donde se desarrolla y es la Administración Pública la encargada de establecer estrategias gubernamentales para la atracción de este sector industrial. Por lo tanto profundizaremos la manera en que la Administración Pública busca la atracción de la inversión, en el caso de los países de Brasil y México.

Brasil, país que integra parte de Mercosur, se ubicó en el 2006 en el séptimo lugar de los productores de vehículos, detrás del Japón, Estados Unidos, China, Alemania, República de Corea y Francia; y por debajo de él se ubicaron España, Canadá, México y la India. (OICA, 2006)

El sector automotriz Brasileño presentó un gran avance intensificando las inversiones de este sector en los últimos años gracias a un conjunto de cambios de la política industrial en las barreras a la importación y la recuperación de la producción local que se obtuvo como respuesta del Régimen Automotor, desde los años 90's. (Quadros Carvalho, 1997)

El Régimen Automotor inicia con una reestructuración industrial dando una apertura a un amplio conjunto de políticas donde se abrió a la especialización regional, en este caso para Brasil a la especialización de vehículos de tamaño pequeños.

Un cambio visible en la industria automotriz Brasileña fue el adoptar nuevas técnicas de organización como solo "Justo a Tiempo" enfocada en la demanda, "Calidad Total" y el principio y técnicas del "Kaizen" referente a la mejora continua. La renovación de la gama de productos automotrices que adoptan la experiencia japonesa tal como la automatización de la industria es un factor de innovación, que hoy en día están llevando la industria ensambladora automotriz, que promueve una modernización en sus métodos productivos y refleja un aumento de productividad. (Quadros Carvalho, 1997).

Con la apertura del Régimen automotor, Brasil abrió la importación de los vehículos para su venta interna y optó por la reducción de aranceles para la producción en el área del Mercosur, lo cual integraba una combinación entre la producción interna y la importación, estableciendo políticas donde se respetaría un balance entre estas, evitando un desequilibrio en la balanza comercial de Brasil. (Quadros Carvalho, 1997).¹

La influencia regional de la industria automotriz del Mercosur se ha seguido expandiendo por los acuerdos que se han establecido con países externos de América Latina desde finales de 1990: Chile (1996 y 2002), México (2003).

El mercado automotriz del Mercosur ha alcanzado niveles de mercado tan importantes como los de Inglaterra y Francia, superando a la industria Italiana, situación que surge gracias al desarrollo de acuerdos donde permitían el libre flujo de automóviles y piezas, las piezas importadas entre países de la región se considerarían nacionales, estableciendo niveles arancelarios para la importación de piezas. (Quadros Carvalho, 1997)

Entre los factores que determinan la diferencia del desarrollo automotriz entre Argentina y Brasil se pueden apreciar que en Brasil la política de apoyo fue más directa y sistemática, instituciones federales, provinciales e incluso municipales han ofrecido subsidios y créditos blandos, el mercado brasileño era cuatro veces más grande y su red industrial estaba más desarrollada.

Los factores que determinaron el crecimiento en el mercado Brasileño se señalan como la adopción sistemática de políticas de estímulo y la sustentación de la demanda. El consumo se logró con la reducción de precios en el mercado de automóviles pequeños.

El gobierno de Brasil (2013 – 2017) ofrece apoyos gubernamentales como es el cobro menor de impuesto a los vehículos fabricados con el mayor número de partes nacionales (mínimo 65%), impulsando así la industria automotriz brasileña e incrementando la inversión de empresas automotrices tales como VW, General Motors, Ford, Fiat, Hyundai, Toyota, BMW,

Audi, Renault, Chrysler, Mercedes Benz, Honda y Susuki entre otras, tal como se aprecia en la Figura 4.2 (motor.com, 2012)

Figura 4. 2 Plantas de la industria automotriz en Brasil.



Fuente: Ministerio de Desarrollo (2012).

El régimen automotor (2012) está dirigido hacia la industria productora en el país (Brasil) y aquellas industrias que establezcan un proyecto de inversión en el sector automotriz, obteniendo hasta 30% de beneficio fiscal y para calificar al programa se establece:

- La industria productora tendrá que comprometerse a producir y vender durante cuatro años vehículos capaces de correr 15,93 km/l cuando sean alimentadores de gasolina y 11.04 k/l cuando su combustible es el etanol.
- Empresas que establezcan un proyecto de inversión obtendrán un equivalente al 50% de gastos en Investigación y Desarrollo, teniendo como límite el 2% del Ingreso Bruto menos Impuestos.
- Las inversiones automotrices nuevas podrá favorecerse con un crédito de un 50% de la capacidad de producción de vehículos registrados en el proyecto de inversión, presentado al Gobierno Federal. (25% en la construcción de la planta y 25% puede utilizarse en el pago de impuestos durante la instalación de la planta) (Ministerio de Desarrollo, 2012)

El Gobierno Brasileño fomentó las inversiones del país, enfocándose principalmente a la seguridad de los vehículos, dando oportunidad a las nuevas tecnologías de innovación. Implementando programas de apoyo gubernamental en Brasil como el Régimen Automotor y el Programa de Incentivo a la Innovación Tecnológica y al Refuerzo de la Cadena Productiva de Vehículos (Innovar Auto) para favorecer y estimular al sector automotriz a instalarse en su país, promoviendo que las empresas automotrices aceleren su modernización y fabriquen automóviles más seguros, menos contaminantes y obteniendo un aumento en la balanza comercial brasileña.

En el caso de la industria automotriz mexicana la instalación de las plantas productoras se inició gradualmente por regiones, iniciando con el centro y norte del país, principalmente en Ramos Arizpe, Saltillo, Aguascalientes, Chihuahua y Hermosillo, tal como se puede apreciar en la página 43 del capítulo II.

Dombois (1990) menciona diversas razones o factores relevantes que explican el desplazamiento de las armadoras Ford, General Motors y Chrysler (americanas), Volkswagen y Renault (europeas), así como la Nissan (asiática) hacia el territorio mexicano como son: la reducción de los costos de producción (importación), bajos costos de transporte, Mano de obra barata y las expectativas de un mercado más factible de monopolizar. (Dombois, 1990)

En el periodo de 1960-1976 se incrementó la producción automotriz y se identificó por la consolidación y expansión de las cinco firmas automotrices que llegaron a México, concentrando sus operaciones en el Distrito Federal, el Estado de México, Puebla y Morelos.

Fue para el año de 1986 cuando una vez superada la crisis (1982), las exportaciones de la IA se ubicaron en el segundo lugar después del petróleo, observando la consolidación del sector automotriz como actividad manufacturera prioritaria y así fomentar un crecimiento económico nacional.

Las plantas automotrices se incrementaron significativamente (134%) en el periodo 1993-1997 posterior a la firma del TLCAN (1994) las cuales presentaban en su mayoría beneficios sobre costos laborales favorables, fomentando aún más la instalación de nuevas plantas industriales con aperturas en Silao, El Salto, Baja California Norte y San Luis Potosí, quienes su producción es principalmente hacia la exportación. (AMIA, 2014).

Ramírez y Unger (1996) refieren los motivos por los que la industria automotriz dedicada principalmente a la exportación se instaló en la zona norte de México por las siguientes razones:

- Por encontrar ventajas para enfrentar la competencia japonesa en Estados Unidos.
- Por gracias a las exportaciones reforzaban su posición en el mercado nacional.
- Por qué en las plantas ubicadas en el norte de México aplicaban eficientemente los sistemas de Just for Time (JAT) y Control Total de Calidad (CTC). (Vieyra, 1999)

A través de los años las estrategias y formas de trabajo de las diferentes plantas de la IAT que se ubican en el país han modificado su manera de operar y sus relaciones con el territorio, lo cual nos permite identificar ventajas comparativas de acuerdo a las necesidades que las mismas empresas generan.

Actualmente estamos en una etapa de reestructuración territorial donde se busca reconocer nuevos espacios y nuevas formas de producir, generando una ventaja para el desarrollo de la misma industria automotriz en el México.

4.3 La competitividad. Resultado de trabajo consolidado

Hoy en día, es común oír hablar de competitividad en diferentes ámbitos, escuchamos competitividad industrial, cuando las empresas consolidan su presencia en los mercados, también nos referimos a la competitividad local, regional y hasta hablar de país competitivo, ubicando una posición que permite un crecimiento y desarrollo económico.

Ana María López García (2009) hace mención que la competitividad de acuerdo a la OCDE, se define como: “el grado en el cual un país, bajo condiciones de mercado libres y justas, puede producir bienes y servicios que superen el test de los mercados internacionales, incrementando en forma sostenida los ingresos reales de su población”. Mientras que el IMD por su parte la define como “la capacidad que tiene un país o una empresa para generar proporcionalmente más riqueza que sus competidores en mercados internacionales”.

La CEPAL considera que “la competitividad autentica debe estar basada en la incorporación de tecnología y el uso renovable de los recursos naturales, concepción que contrasta con la competitividad que se basa en la explotación de los recursos humanos y naturales”. (Lopez, 2009)

El IMCO se refiere a la competitividad como la forma de medir la economía en relación a los demás o la capacidad para atraer o retener talento e inversión. Pero ¿que los que hace a una región o a un país ser competitivo?

El desarrollo económico de una región no depende solamente del desempeño industrial, son diferentes elementos que hacen de un lugar más sobresaliente y competitivo de los demás, el IMCO, por ejemplo, evalúa 10 factores, como el derecho, medio ambiente, sociedad, gobierno, economía, innovación, todo para poder expresar por medio de un indicador que tan competitiva es una región dentro del País Mexicano.

La Administración Pública, tal como ya se ha mencionado, tiene un constante interés de impulsar acciones que puedan generar una ventaja competitiva de las empresas establecidas, que a su vez reflejara un incremento en la competitividad de la región donde se ubican.

Una región más competitiva reflejara efectos positivos en su entorno, como la innovación tecnológica, incremento de productividad, reducción de costes y precios, capital intangible como la calidad y capital humano, desarrollando así un mayor atractivo frente a las empresas locales y extranjeras, las cuales puedan decidir ubicar sus plantas industriales en ellas.

El aumento de la presencia de los clúster ha formado parte importante del desarrollo de cualquier tipo de actividad económica en el país. Los clúster se han utilizado como una herramienta básica para el fomento de la inversión extranjera, que junto con los gobiernos locales buscan la colaboración para generar competencia y un vínculo comercial entre las empresas de una localidad.

Para ello, la iniciativa de agrupación industrial es cada vez más fuerte y experimenta un proceso de evolución, donde tiene como desafío el éxito de cumplir con las expectativas de incrementar el progreso industrial en cierta localidad.

El gobierno tiene la encomienda de estimular el dinamismo y la actualización de las empresas que se encuentran dentro de su territorio, mediante los cambios regulatorios y las políticas microeconómicas o tradicionales que impactan el desempeño en general o bien políticas específicas de clúster. (Sölvell, Clusters. Equilibrando Fuerzas Evolutivas y Constructivas, 2008).

4.3.1 Clúster Industrial. Fortaleciendo la competitividad Industrial

La agrupación empresarial fue estudiada desde inicios de 1920, cuando Marshall determino *Distrito Industrial* a los agrupamientos empresariales con características similares, que buscan mejorar su productividad. (Marshall, 1923).

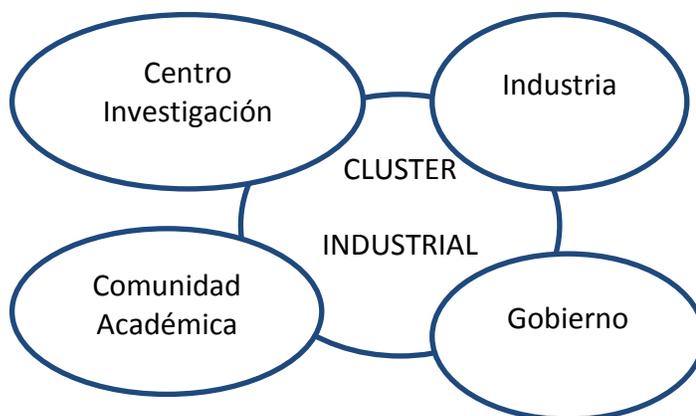
El clúster contiene intercambio de información de negocios, conocimiento y experiencia tecnológica, los cuales fueron contemplados en el análisis de Marshall hasta que Michael Porter junto con Paul Krugman vuelven hacer referencia de ellos a inicios de los años noventa. (Sölvell, Clusters. Equilibrando Fuerzas Evolutivas y Constructivas, 2008)

Michael Porter (1990) define a los Clúster como “Una agrupación de empresas e instituciones relacionadas entre sí, pertenecientes a un mismo sector o segmento de mercado, que se encuentran próximas geográficamente y que colaboran para ser más competitivos”, lo cual está basada en la cooperación eficaz entre sus miembros. (Porter M. E., 1990)

Otros autores como Joseph Ramos (1998) de la CEPAL establece el concepto de los clúster como “una concentración sectorial y/o geográfica de empresas en las mismas actividades o en las actividades estrechamente relacionadas, con importantes y acumulativas economías externas, de aglomeración y especialización -de productores, proveedores y mano de obra especializada, de servicios anexos específicos al sector- con la posibilidad de acción conjunta en búsqueda de eficiencia colectiva”.

Porter (1990), como se muestra en la figura 3.1, identifica diversos actores que intervienen en el desempeño del clúster, donde podemos apreciar: empresas, universidades, Cuerpos Públicos, Finanzas y Organizaciones colaboradoras, creando interacción entre estos mismos actores para dar como resultado ideas, productos, servicios inesperados. (Sölvell, Clusters. Equilibrando Fuerzas Evolutivas y Constructivas, 2008).

Figura 4.3 Actores del Clúster Industrial



Fuente: Elaboración Propia

Existen estudios que conforman distintos conceptos de agrupación empresarial como Distrito Industrial, Redes de empresas, Microcluster, Clúster o sistemas productivos locales, los cuales comparten dimensiones básicas las cuales son:

- Dimensión territorial: Las empresas que forman la agrupación están localizadas en un sector geográfico concreto o próximo.
- Dimensión sectorial: La agrupación empresarial está vinculada a un sector industrial específico.
- Dimensión cooperativa: Existen relaciones de cooperación y complementariedad entre las empresas integrantes.

Reuniendo las dimensiones antes mencionadas, clúster es una concentración geográfica de empresas e instituciones, que pertenecen a un sector económico industrial y que están unidas complementándose entre sí. Estas dimensiones influyen para que los clusters puedan identificar las ventajas competitivas de la región y a través de diseñar políticas de la competencia logren concretar relaciones comerciales con empresas extranjeras, aumentando la capacidad de industria local. (Porter M. , 1999).

Figura 4.4 Ventajas del Clúster Industrial



Fuente: Elaboración Propia

La presencia de los clúster ofrece diversas ventajas, como se puede apreciar en la figura 3.1, los clúster son un instrumento que nos ayuda a la atracción de la IED, promoción de

internalización, reformas legales, desarrollo de factores especializados, etc., estableciendo un vínculo capaz, activo y eficiente que impulsan el desarrollo económico a través de sectores empresariales, gobierno y comunidad educativa.

Una política industrial regional activa enfocada a la operación natural de redes, podría permitir que las micro y pequeñas empresas aumenten su potencial para generar desarrollo, bienestar y empleo, permitiendo capacidad de adaptación e innovación.

El éxito del clúster depende de dos grupos de factores: internos y externos.

El primer grupo se relaciona con la creación y composición del clúster, que pueden estar reflejadas en diferencias culturales entre empresas que dificultan el establecimiento de políticas y actividades de colaboración, sin presentarse situaciones de dominio de las grandes empresas hacia las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES). Así como la participación de la AP, la cual ejerce un papel primordial en la creación del clúster, pues define, identifica los componentes, y financia las etapas iniciales.

El segundo grupo que lo forman lo externos, son considerados factores de la zona industrial donde se establece el clúster como el grado de asociacionismo y la intermediación institucional. (Mitxco, 2004)

Como hemos mencionado el concepto de clusters inicia con el profesor de la Universidad de Harvard Michael Porter, quien durante los años 2000 trabaja en su modelo para definir y describir los grupos de la economía de los Estados Unidos. Su modelo se basa en dos partes:

- Identificar y medir el desarrollo industrial dentro de las regiones.
- Medición del tamaño, especialización, competitividad del desarrollo industrial.

En la mayoría de los casos, durante las primeras etapas de la creación de un Clúster Industrial (CI) el gobierno apoya fuertemente este proceso mediante un apoyo financiero, el cual puede variar y puede a su vez ser combinado con un financiamiento privado, todo se

desenvuelve debido a que la presencia del CI mejora la competitividad industrial de la entidad donde se localiza. (Ketels, 2008)

La Fuerza y el dinamismo en el que se desarrolla el clúster industrial son motores microeconómicos que conducen a empresas competitivas a niveles internacionales. Un clúster dinámico debe integrar dinamismo local, atracción global y tener alcance en el mercado mundial. (Sölvell, *The cluster initiative greenbook*, 2003)

El Profesor Örjan Sölvell, Dr Christian Ketels, y el Dr Göran Lindqvist (2003) en su libro "*The Clúster Initiative Greenbook*" marca la iniciativa de los clúster industriales como estrategias para organizar esfuerzos y así lograr la competitividad y el desarrollo económico de una región.

The Clúster Initiative Greenbook presenta la evolución, la naturaleza y factores claves que determinan el éxito del mismo clúster, como la confianza de las empresas en las iniciativas del gobierno, la constante participación de los miembros del clúster, involucrar no solo a PYMES y grandes empresas, sino igualmente al mismo gobierno y a la comunidad académica. (Sölvell, *The cluster initiative greenbook*, 2003)

La teoría de la aglomeración ha evolucionado, la producción mundial se concentra en regiones industriales dando como resultado alianzas industriales. La formación de los clúster se basa en el intercambio de información, conocimientos y experiencia tecnológica.

El clúster es un instrumento para impulsar el desarrollo de regiones débiles o poco frecuentes en cierto sector industrial, promoviendo la innovación y la modernización a través de alianzas entre las mismas empresas. De la misma manera el clúster industrial surge como una política de atracción de atracción de IED hacia empresas o unidades de producción.

De acuerdo con resultados de la investigación de GreenBook, el 85% de los participantes en el estudio están de acuerdo que el clúster industrial ha ayudado a mejorar la competitividad

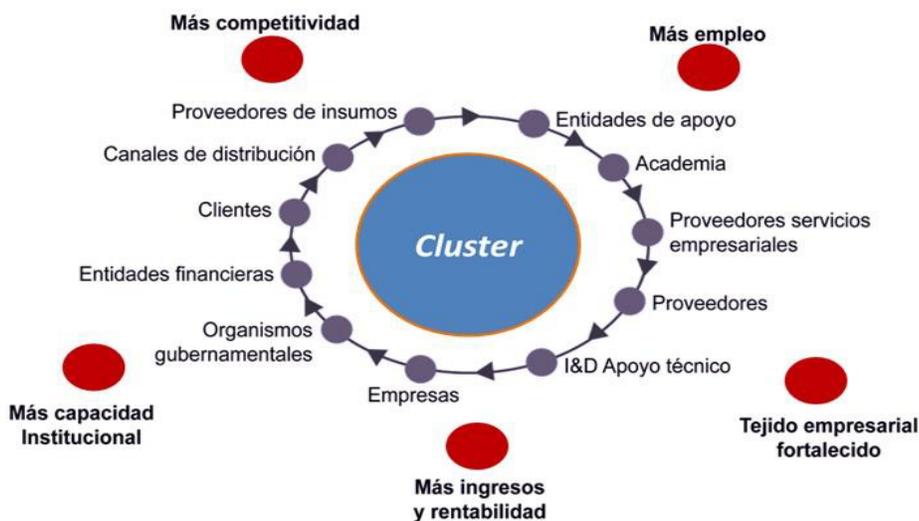
en general, estrechando lazos entre la industria y el mundo académico. (Sölvell, The cluster initiative greenbook, 2003)

El marco económico, político y social en que se desarrollan los clusters es pieza fundamental para su desempeño, llevando a desarrollar una mayor confianza en las empresas con las iniciativas de los gobiernos. Las localidades más exitosas cuentan con gran variedad de clúster que intensifican la especialización y excluyen la diversificación.

Un *Clúster* tiene como propósitos:

- Entender un negocio, diseñar e implementar políticas de mejora de la competitividad regional.
- Facilitar el diálogo estratégico entre el sector productivo y el gobierno.
- Focalizar los esfuerzos regionales en negocios e innovación.
- Construir capacidades locales.
- Contribuir al mejoramiento del entorno de negocios.
- Identificar oportunidades de mercado.

Figura 4.5 Beneficios del Clúster Industrial.



En México durante el 2007, el presidente de México Felipe Calderón Hinojosa da la iniciativa de crear y desarrollar clusters regionales en diferentes sectores industriales, como estrategia gubernamental para la promoción y competitividad de la industria Mexicana, lo cual se establece en el Plan Nacional de Desarrollo de su gobierno.

La supervivencia de un CI puede depender de cambios en la política gubernamental y es durante la etapa de crecimiento del CI, donde la toma de decisiones se encuentra a cargo de las empresas líderes del sector afiliadas al clúster y de organizaciones del sector público, estableciendo asociación público-privada.

Gran variedad de Clusters industriales se han desarrollado en el país como: tecnologías de información, servicios de negocio, automotriz, aeroespacial, telecomunicaciones, turismo, Electrónica, Médico y sustancias químicas, productos agrícolas, textil, madera y Minero entre otros, pero sobre todos ellos, la rama de productos metálicos, maquinaria y equipo.

El gobierno ha desempeñado una importante labor para el apoyo de los Clusters en nuestro país, promoviendo alianzas entre las empresas del mismo sector a través de la Secretaria de Economía. Esta tendencia de agrupar estratégicamente a empresas se ha extendido por todo el país, logrando demostrar sus ventajas y valor de la unión de esfuerzos con una competencia nacional y extranjera.

Clúster Automotriz Europeo.

La industria automotriz en Europa presenta un periodo de cambio el cual fue marcado por la creciente competencia mundial y se han llevado a cabo iniciativas de agrupación industrial en el sector.

Con el objetivo de apoyar a la industria regional europea, surgen redes de innovación entre la industria automotriz terminal, proveedores, instituciones de investigación e instituciones

de apoyo demostrando su eficacia en la respuesta de nuevos mercados y retos tecnológicos. (Ketels, 2008)

A partir de 1994 regiones de Europa como Eslovenia, países Bajos, parte del Reino Unido, Francia, Alemania y Austria, implementaron la estrategia de agrupación industrial mediante el Clúster Automotriz, donde se asocian empresas del mismo giro para brindar su apoyo y generar un beneficio mutuo.

Por ejemplo, en Austria se localiza el “Automotive Clúster” (AC), considerado el mayor clúster automotriz y fue creado en 1998, donde reúne a más de 200 empresas del ramo, ofreciendo nuevos enfoques, soluciones, desarrollando capacidades regionales, así como el fomento a la creación de nuevos vínculos industriales y la apertura de mercados a nivel internacional.

El AC es la mayor cadena de valor automotriz europea, es la principal fortaleza en el desarrollo y producción de la IAT con tecnología de tracción total, posicionándose como líder exportador de automóviles. (Sölvell, The cluster initiative greenbook, 2003)

Siguiendo la línea de la agrupación industrial, durante el 2001 el gobierno de Eslovenia dio el apoyo para la creación del Automotive Clúster of Slovenia (ACS) con el fin de fortalecer también la economía del país, donde actualmente cuenta con 59 miembros (53 empresas industriales y 6 instituciones de Investigación y Desarrollo) de las 117 empresas automotrices establecidas en esta región.

El ACS se establece como un punto central de comunicación entre los fabricantes, proveedores, organizaciones de investigación y el gobierno, quien en su inicio financió la creación del clúster, pero no participa directamente en la planificación de las actividades.

En cambio en los países bajos donde el sector automotriz es una de las principales industrias, se establecen 450 fabricantes de equipos originales y proveedores automotrices, y fue durante el 2002 que se fundó la Automotive Technology Centre Netherlands (ATC) integrando

125 miembros entre los cuales se encuentran empresas como Siemens-VDO, VDT-Bosh, entre otras.

Sin embargo el ATC de los países bajos actualmente depende de fondos gubernamentales a pesar de que la mayoría de los ingresos de los países bajos provienen de empresas que colaboran en el clúster automotriz. (Ketels, 2008)

Dicho desarrollo de la industria automotriz en los Países Bajos se debe a la fuerte red de automoción, al programa de investigación conjunto y al Centro tecnológico de la Federación de Holanda. El ATC muestra una organización de clúster y un programa de innovación que fortalece la industria automotriz holandesa y estimula la cooperación, la innovación, la educación y el desarrollo de negocios estableciendo internamente una base fuerte en la industria automotriz holandesa y así lograr poder competir a nivel internacional.

Actualmente los desafíos exigen una renovación de estrategias y procesos que garanticen el crecimiento global y reducción de costos, tal es el caso en la región del centro de Alemania, con el clúster automotriz “Mowin” Mobility Industry Cluster North Hessen, desarrollada por la agencia Regional Nordhessen desde 2003 que implementó un proyecto “Transnational Clustering in the Automotive Sector” (TCAS) donde prevalecen sus competencias como la movilidad industrial, la logística y la tecnología ferroviaria mediante las cuales son beneficiadas grandes empresas como Volkswagen y Daimler en su logística.

El MoWin está integrado por 97 de 450 empresas automotrices de la región, que buscan el complementarse entre sí, formando una red innovadora de gestión de cooperación para acrecentar su competitividad global y ha implementado proyectos y actividades en campos de acción como son: Investigación y Desarrollo, Recursos Humanos, Marketing y Negocio Internacional. (Ketels, 2008)

Es en la Región Metropolitana de Rhein Neckar de Alemania, mejor conocida por sus ferias automotrices y por tener mayor número de empresas que el mismo corazón de la industria

automotriz estadounidense, (Michigan, EU) donde se ubica el Clúster Automotriz RheinMainNeckar. En él se agrupan 450 miembros del sector automotriz como Pirelli, Lear Corporation, Delphi, Suzuki, Hyundai, así como las facultades de especialización automotriz: TU Darmstadt, FH Wiesbaden-Rüsselsheim, y centros de desarrollo automotriz de Honda, Hyundai, Kia y Mazda, entre otras.

Durante el 2003, el Profesor Örjan Sölvell, Dr Christian Ketels, y el Dr Göran Lindqvist desarrollan en Europa una investigación buscando promover la expansión de las empresas existentes, la innovación, las nuevas tecnologías, atracción de nuevas empresas, mejora los incentivos de la IED, la política de regulación, basada en las necesidades industriales las cuales se establecían en el modelo Porter.

La investigación del Profesor Örjan Sölvell, Dr Christian Ketels, y el Dr Göran Lindqvist mencionada anteriormente dio como resultado lo que hoy en día es el “European Clúster Observatory” (ECO), donde se realiza un análisis de los clusters o agrupaciones industriales de regiones Europeas, así como la especialización de las regiones en este país.

El ECO proporciona informes sobre los clusters industriales y de servicios ubicados en Europa, registrando la competitividad por regiones y dando información a Investigadores, así como para los encargados de la formulación de políticas públicas Europeas.

Otro lugar que destaca de manera ejemplar y competitiva en el sector automotriz Europeo, es la región de Stuttgart, lugar del nacimiento del automóvil, donde alberga alrededor de 222 empresas automotrices como Daimler, Porsche, Bosch y centros de investigación de Mercedes-Benz y variedad de industrias autopartes., las cuales están integradas al grupo NACE “Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailer”.

El empleo que ofrecen este tipo de industria es considerable ya que tan solo Daimler concentra más de 71,000, Porsche 9,000 y Bosch 24,000 empleados, considerados los tres mayores empleadores de la región, según la Cámara Regional de Comercio.

CARS (Cluster Initiative Automotive Region Stuttgart), es la iniciativa automotriz que agrupa empresas, instituciones y organizaciones de investigación de la Región de Stuttgart de Alemania en Europa, pretende enlazar y alinear actividades automotrices y sirve de comunicación o enlace de las fortalezas a los posibles inversionistas automotrices, dando a conocer las ventajas de la región.

Así mismo CARS actúa como facilitador para la cooperación entre las empresas e instituciones de investigación y entre futuros clientes, proporcionando una comunicación abierta y ser una plataforma de promoción. CARS tiene como objetivo fundamental reforzar la Stuttgart-Cluster Automotriz y ayudar a la industria regional a estar preparados para el futuro.

En la Unión Europea (UE) la presencia de los clúster Automotrices se ha implementado con gran éxito y su participación es primordial, pues se ha logrado vincular todas las redes Automotrices Europeas para lograr el intercambio de información entre las mismas y obtener una visión de las cadenas de valor de otros países.

Los diferentes clúster europeos automotrices coinciden en tener como objetivo facilitar el desarrollo de la industria automotriz y reforzar la competitividad de las empresas mediante el fomento de la innovación. El clúster automotriz en la UE se considera como una plataforma de información y cooperación que enlaza las fortalezas de la industria automotriz.

Desarrollo del Clúster Automotriz Mexicano.

La OCDE (2007) destaca a los clúster regionales en los países europeos y escandinavos con estudios técnico-industriales hacia las características de la integración y los clúster regionales. Ahora bien, el desarrollo de la especialización automotriz local o regional busca aprovechar las diferentes capacidades industriales, experimentando la presencia del clúster con una participación exitosa y otras no tanto.

Los clusters automotrices mexicanos surgen de la integración de la cadena de industrias que se encuentran vinculados entre sí con la provisión de materia prima, componentes, equipos y autopartes necesarios para la IAT en su proceso de ensamble. El resto de los integrantes como Universidades, Centros tecnológicos y Gobierno son específicos de cada clusters, según las necesidades de la región.

Durante los años 90's se visualizó una mayor especialización en actividades del clúster automotriz en regiones del Bajío y la Frontera, expresados en el PIB regional alcanzaba más importancia que el promedio nacional de esas mismas actividades. En el Bajío se presentaba la actividad de ensamble de autos (13.9 del PIB regional comparado 5.12% nacional) seguido de industria de motores, transmisión y otras como autopartes, maquinaria, las cuales alcanzan muy poca representación.

La industria automotriz mexicana se encuentra desproporcionada geográficamente, las actividades se encuentran distribuidas de la siguiente manera: motores (Coahuila, Nuevo León y Chihuahua), sistema eléctrico (Chihuahua), laminados de acero (Coahuila y Nuevo León) y ensamble (Sonora, Jalisco, Guanajuato, Estado de México, y Coahuila).

Miranda (2007) evalúa la evolución de la industria automotriz mexicana, especialmente en el área de la competitividad y como han llegado a configurarse las relaciones actuales de las empresas automotrices, sus estrategias de acción y su situación actual.

Así mismo destaca la importancia de la ubicación geográfica de las empresas del ramo automotriz, debido a que se buscan cercanía a la zona fronteriza entre México y Estados Unidos, lo que representa una ventaja competitiva para el mercado de partes y autos manufacturados. (Miranda, 2007)

En el estudio que realiza Miranda (2007) la Organización Industrial es una variable identifica, la cual no tuvo un correcto desarrollo en México, por permitir la instalación de fabricantes de autopartes por doquier, los cuales por su diversidad de productos mantienen una baja

especialización y las empresas instaladas en México buscan proveedores en sus países de origen importando sus autopartes.

La infraestructura actual, es otro enfoque que el autor nos señala en su estudio, donde nos indica que alrededor de las plantas ensambladoras de vehículos en México, actualmente se localizan los proveedores de las mismas, o bien se localizan dentro de las mismas, donde los sistemas de calidad y producción son cuidados por las plantas armadoras desde antes de recibir el producto. (Miranda, 2007).

El desarrollo automotriz en México ha presentado un crecimiento notable y una creciente inversión extranjera que no disminuye, los crecientes flujos de IED pronostican un éxito exportador y generación de empleos.

La competitividad industrial ha creado una identificación de regiones más allá de competitividad nacional, dando líneas de cooperación evidentes en cada región, creando sistemas, redes o cadenas y promoviendo sinergias entre sí. (Unger, 2003)

La presencia del clúster Automotriz en México ha propiciado el incremento en la atracción de los flujos de inversión de la IAT por ser un medio de comunicación entre la industria, educación y el gobierno del Estado.

Regiones con una fuerte presencia de empresas automotrices, buscan obtener mejores beneficios trabajando de manera integrada y en conjunto, realizando unificar esfuerzos y logros con el Gobierno del Estado, Unidades Académicas e industrias de su mismo giro.

La integración del clúster automotriz busca colaborar ampliamente a mejorar la competitividad industrial, creando una sinergia de vinculación a través de la triple hélice (Gobierno, Industria y Academia) e impulsar la creación de empleos en la región.

El clúster automotriz busca la integración de industrias de provisión de materiales, componentes, equipo para el ensamble y autopartes, aunado obligatoriamente a

Universidades, tecnológicos y agentes de conocimientos y vinculación, tal como se menciona anteriormente.

El clúster automotriz en México se ha desarrollado en diferentes entidades federativas, regiones o estados, como se puede apreciar en la tabla 3.1, donde la presencia de la industria automotriz es de gran impacto y los clúster contribuyen a concretar y facilitar las negociaciones en la IA.

Tabla 4.1 Desarrollo de Clúster Automotrices.

Entidad Federativa	Nuevo Leon/CLAUT	Aguascalientes / FOMAUTO	Bajo / CIIAB	Chihuahua	Queretaro	Puebla	La laguna
Inicio de operaciones del cluster	2007	2011	2012	2013	2013	2014	2014

Fuente: Elaboración propia.

La capacidad competitiva de una región va muy ligada a la presencia de los clúster, pues desencadena relaciones verticales entre usuarios y proveedores, así como relaciones horizontales con la industria del mismo sector, aprovechando las innovaciones tecnológicas. (Arjona, 1996).

El proceso de la generalización en territorio Mexicano del desarrollo de los clúster es un fenómeno actual y lo que se busca es la organización y la asociación de empresas del mismo ramo, mediante políticas públicas para el aumento de la economía y de las exportaciones regionales.

Actualmente (2015) la Secretaria de Economía a través del Instituto Nacional del emprendedor lanza la convocatoria dentro del Programa de Sectores Estratégicos y Desarrollo Regional, dirigida a clústeres y empresas integradoras.

La convocatoria 1.6 “ Articulación Estratégica de Agrupamientos Empresariales”, fomenta el fortalecimiento de los clúster y de las PYMES que integran los clúster industriales, ofreciéndoles un apoyo económico en proyectos de certificaciones, transferencias de tecnología, registro de marcas y patentes, diseño, innovación, equipamiento, infraestructura productiva, entre otras. (INADEM, 2015).

No solo el clúster automotriz tiene como objetivo promover regiones industriales en México y en el extranjero para la atracción de la IA, también busca mejorar la competitividad del talento humano, buscando mejorar áreas de oportunidad como la formación del capital humano, sustitución de importaciones, identificación de proveedores, debido a que las empresas salen en búsqueda de materia prima o especialistas a otras entidades.

Por ejemplo, el Clúster Automotriz de Nuevo León CLAUT, ofrece programas de diplomados a sus empresas asociadas al clúster para capacitar y dar herramientas al talento humano de esta región, algunos de ellos son el Diplomado de Ingeniería y Manufactura de Empaque, Certificaciones en programa de Desarrollo de Empresas, entre otras. (CLAUT, 2015)

El éxito del clúster surge cuando las empresas se establecen en diferentes regiones creando lazos industriales con las empresas ya existentes en la región, fomentando el desarrollo y eficiencia con sus proveedores.

CAPITULO V. APROXIMACIÓN CUALITATIVA.

En este capítulo se desarrolla el análisis cualitativo como parte de la investigación doctoral, el cual se divide en tres secciones. La primera parte profundiza a cerca del método a utilizar, su importancia y las razones que nos llevan a elaborar este estudio. En la segunda sección se desarrolla la selección de participantes y la importancia de abordar algunos puntos en la entrevista, cuidando obtener los datos necesarios para la investigación. En la última sección se desarrolla un cuadro desmenuzando cada uno de los datos obtenidos en las entrevistas a profundidad, las cuales se realizaron a diversos expertos en el tema de la inversión extranjera directa y la negociación con los inversionistas.

5.1 Método Cualitativo.

La entrevista en profundidad es el método de investigación cualitativo que se utilizó para verificar si alguna de las estrategias gubernamentales como la “Infraestructura óptima para el acceso a proveedores, la competitividad y el Riesgo País”, consideradas como nuestras variables independientes, son determinantes para la atracción de la IED en alguna localidad.

Se llevaron a cabo entrevistas en profundidad, debido a nuestro interés en el aprendizaje sobre acontecimientos y actividades que no se pueden observar directamente, pues tenemos muy poca información sobre el tema y queremos hacer una investigación en profundidad.

Se presentan de manera flexible y dinámica, cara a cara entre el investigador y los sujetos informantes, llevando un encuentro dirigido a la apreciación que tienen los informantes respecto a los factores clave para la atracción de la inversión AT.

Las entrevistas en profundidad son una secuencia de preguntas donde el entrevistador logra avanzar lentamente en un principio, tratando de establecer rapport con los informantes, formulando inicialmente preguntas no directivas, para así lograr enfocar los intereses de nuestra investigación. (Taylor, 1987)

A través de dichas entrevistas a profundidad nos ayudó a descubrir y comprender las perspectivas que los informantes traen con respecto a las estrategias utilizadas para la atracción de la IED de plantas IAT de vehículos ligeros, proporcionando una gama de escenarios y favoreciendo una línea de argumentos sobre nuestra investigación: IED (Ruiz Olabuenaga, 1996).

Se recurre a las entrevistas en profundidad, por el interés que de analizar acontecimientos del pasado como es la negociación de la IAT para su instalación en una localidad, donde los informantes comparten sus experiencias de la situación donde participaron muy de cerca.

Entre las limitaciones que nos encontramos están que el entrevistado puede tener problemas para manifestar sus puntos de vista respecto al tema, puede tener dificultades para recordar y/o expresar detalles, pueden ser datos confidenciales, debido a la competencia que existe entre las entidades federativas para la atracción de flujos de la IED específicamente de la IAT, así como datos y concreciones sobre el tema.

5.2 Selección de Participantes.

Las entrevistas cualitativas necesitan un diseño flexible donde no se especifica el tipo ni cuantos informantes participaran en el estudio. La manera de realizarse es que el investigador comienza con una idea de sobre quienes entrevistará y será hasta cuando al completar varias entrevistas el investigador percibe que ya no se genera ningún dato nuevo y decide ya no agregar ninguna persona más. (Taylor, 1987)

Al encontrarnos en el proceso de selección de participantes es importante plantear algunos puntos para la entrevista en profundidad:

- 1.- Los motivos o intenciones del investigador: dejar en claro la motivación con el aporte de conocimientos al campo, explicar si se publicara dicho estudio en un libro o como disertación o tesis.

2.- Anonimato: lo más prudente es usar seudónimos para nombrar al informante ya que podemos presentar riesgos como ocultamiento de detalles o dificultad de los informantes en sus detalles.

3.- Palabra final: dar la oportunidad al informante de leer el libro o artículo antes de la publicación lo cual genera la relación con el investigador y la calidad del estudio.

4.- Dinero: El pago por aceptar una entrevista puede romper el vínculo con el sujeto informante y generar la obligación de dar una buena historia, en algunos casos se ofrece compartir derechos de autor con los informantes, creando el espíritu de compañerismo con el investigador.

5.- Logística: es necesario establecer una fecha y hora para realizar la entrevista, la cual dependerá de ambas agendas. La duración dependerá de la libertad del sujeto entrevistado y de los que busca cubrir. (Taylor, 1987)

Para la selección de participantes se ubicó a sujetos expertos en el tema de nuestra investigación y en particular personas que han participado o vivido de cerca el proceso de la inversión de la IAT.

De esta manera, creando un clima de confianza y de veracidad, se profundizó en las apreciaciones de la manera en cómo han logrado la atracción de la inversión de la Industria Automotriz a la fecha; verificando las razones y motivos más fuertes, según su experiencia que determinaron la instalación, para así confirmar lo establecido en la literatura antes revisada.

La investigación se enriqueció con entrevistas en profundidad con expertos en el tema, como son personal de la secretaría de Desarrollo Económico, que se involucran constantemente en el tema de la atracción de la Inversión Extranjera Directa.

También se entrevistó a personal del Clúster Automotriz de regiones donde predomina el sector automotriz, quienes participan activamente en la negociación con este giro de industria. Por lo tanto estas entrevistas se realizaron no solamente con expertos en Nuevo León, sino con expertos de otros estados donde se ubica la industria automotriz terminal para el análisis de diversos puntos de vista en el desarrollo de IAT de vehículos ligeros.

Dentro de las limitaciones que se presentaron, fueron el traslado a las diferentes entidades donde se localizan las plantas de la IAT, por lo que se determinó hacer las entrevistas grabadas a través del software SKYPE, el cual nos permite comunicaciones de texto, voz y vídeo sobre Internet.

5.3 Comprobación Cualitativa.

La presente investigación cualitativa parte de entrevistas realizadas a expertos en la atracción de la IAT hacia una entidad, quienes desde su experiencia personal y preparación profesional nos dieron su punto de vista.

Se eligieron entidades federativas donde la inversión de la IAT es predominante, tales como Coahuila, Guanajuato, S.L.P por su cercanía al bajío y el estado de Nuevo León para contrastar por qué hasta el 2013 fue cuando la entidad logró concretar la inversión de una planta de la IAT de automóviles ligeros en la entidad como es el caso de KIA, la cual hasta el momento es única en el estado.

Estas entrevistas a profundidad se realizaron como medio de comprobación de nuestra hipótesis, la cual es: “Las estrategias gubernamentales que favorecen la atracción de los flujos de la IED en la Industria Automotriz Terminal de vehículos ligeros en las entidades federativas de México son: Entidad competitiva, Riesgo Estatal y la Infraestructura óptima” y que está ligada al paradigma ecléctico de Dunning, que integra las teorías de organización industrial, de la localización y de la internalización.

Para efectos prácticos, categorizamos la entrevista en polos de desarrollo, dinamismo, área geográfica, mercado y personal calificado, donde podemos analizar lo siguiente:

Sujeto	V1 P1: ¿Cómo considera usted la inversión de la IAT en el desarrollo económico de nuestra entidad?	Categorización
1	<p>“Nuevo León antes de que se viniera KIA (primera planta de IAT en la entidad), Nuevo León era uno de los principales productores de autopartes en México. Prácticamente Nuevo León aunque geográficamente no teníamos ninguna armadora pero las automotrices en Saltillo que estamos a menos de 80 km 90 km, la mayor proveeduría de esas plantas pues es de Nuevo León. Una armadora ¿qué te trae? digo te trae desarrollo para la zona donde se desarrolla”.</p>	<p>Polo de desarrollo Generador de abastecimiento</p>
2	<p>“Definitivamente es importante, el gobierno utilizo a las planta armadoras como polos de desarrollo, el ejemplo de GM y Chrysler en sus segundas plantas aquí en Ramos Arizpe, la historia de las plantas armadoras, ha sido básicamente la estrategia económica del desarrollo de México”.</p>	<p>Polo de desarrollo, estrategia</p>
3	<p>“Con la industria automotriz hay buen sueldo, hay buen salario y hay un plan de desarrollo de proveedores, que también suena mucho en el caso de Coahuila de que los que le venden no directamente a productor sino al Tier1 entonces tenemos muchos de Tier2 y Tier3.Eso nos ayuda para el desarrollo de proveedores en la industria mexicana, esto es algo también que complementa mucho este entorno”</p>	<p>Generador de abastecimiento</p>

4	“Lo que viene a generar la inversión de la industria automotriz terminal en México pues es una situación, por un lado, viene siendo solamente de generación de empleos directos y no indirectos como te comento y por otro lado pues es una situación de derrama económica o de crecimiento importante de todo el tipo de industria que se relacionan con la misma.”	Polo de desarrollo Incubadora de empleo
5	“Si lo vemos una suma total yo me atrevería a decir que la atracción de inversión del 80% es de automotriz, el 20% es otro sector. El sector automotriz contribuye por lo menos una tercera parte de la economía del estado. ”	Polo de desarrollo Derrama económica

Por lo tanto se observó que consideraban la participación de la IAT en el desarrollo económico de una entidad como polo de desarrollo en su mayoría y lo visualizaban como fuente de atracción para empresas proveedoras, generando el crecimiento del lugar donde se establece.

Los beneficios que obtiene la entidad con la inversión de la industria automotriz en latente por lo que al abordar sobre esto se obtuvo los siguientes datos:

Sujeto	V1 P2: ¿Cuáles considera usted son los beneficios que obtiene el estado con la inversión de la industria automotriz?	Categorización
1	“primeramente, el empleo generado ahí en el complejo de la armadora, y trae toda una serie de cadenas que son los tier1, tú al momento de tener más negocio como armadora le das negocios a las empresas establecidas tier1 y estas tier1 a su vez dan más negocio a las Tier2.”	Incubadora de empleo Generador de abastecimiento

2	<p>“Lo que sucede con la inversión que viene de afuera, sea incluso nacional o extranjera, bueno simplemente se añade y dinamiza el proceso de crecimiento, un proceso que ya de por si es un dinamismo local le añades un dinamismo extra, adicional”.</p>	Polo de desarrollo
3	<p>“Es bien sencillo, ¿qué es desarrollo económico? pues más dinero, entonces la gente tiene más dinero en su bolsa porque pagan bien, un buen salario y buenos sueldos, e insisto luego se viene una derrama, una gran derrama porque hay un sector de desarrollo, porque no todo es importado, llegan también como plantas satélites de parte de ellos pero con buenos sueldos también. Entonces en automático trae una derrama en cualquier ciudad.”</p>	Derrama económica
4	<p>”es el empleo, pero pues por el otro lado está esta situación de no solamente un crecimiento de corto si no de largo plazo, porque en este sentido es lo que hace es que viene a desarrollar de una manera integral a la actividad industrial del estado”</p>	Incubadora de empleo
5	<p>“Por una parte, mayores empleos formales, en Guanajuato hemos tenido una variación en los trabajadores formales del 2005 al 2015 del 56% trabajadores formales en el IMSS y en ISSSTE del 26% esto es un 51% de incremento de los trabajos formales en el estado en la última década, son algunos de los beneficios desde luego de esta industria automotriz. Como ya te comentaba desde luego también mayores servicios, hay un elemento importante que no hemos sabido cuantificar a detalle, pero desde luego el crecimiento del PIB que ha generado estas empresas, permite que se incrementen también las participaciones federales del estado de Guanajuato, con eso pues podemos construir más hospitales más carreteras, más programas sociales, más infraestructura en términos generales. Entonces si ves la cifras es prácticamente 280% más de presupuesto</p>	<p>Incubadora de empleo</p> <p>Polo de desarrollo</p>

	de egresos de los últimos 12 años para acá, este, esos son a grandes rasgos los efectos que hemos tenido derivado del programa atracción de inversiones”	
--	--	--

Para los expertos en el tema, los beneficios que se logran coinciden en mayor generación de empleo directo e indirecto, incremento en el desarrollo local y en el aumento en el PIB lo cual es relevante ya que participa para la asignación del presupuesto de egresos de cada localidad.

Así mismo señalan a la IED como una cadena de beneficios, generando mayor producción para sus proveedores, una infraestructura como carreteras, vías de acceso, drenaje y servicios, produciendo una un dinamismo en el crecimiento económico de la entidad.

Al profundizar en las entrevistas sobre las razones que motivan al inversionista automotriz a invertir en una entidad, obtuvimos lo siguiente:

Sujeto	V1 P3: ¿Cuáles considera usted son las razones que motivan al inversionista automotriz a invertir en una localidad?	Categorización
1	“La ubicación de las plantas va muy ligado a su mercado meta. Por ejemplo todas las plantas que están en el centro de México principalmente su mercado es el mexicano aunque si tiene su exportación pero la mayor parte es para mercado mexicano y las empresas que están en la frontera y el mercado natural es el de exportación y menos nacional, lógicamente toda la parte de productividad de la gente, toda la parte de infraestructura, toda la parte de la cadena de productiva, de personal capacitado, de los costos. Si hablamos de una empresa que mayormente va a exportar pues un estado de frontera, depende mucho de estrategia de cada armadora”.	Localización estratégica

2	<p>“Al final la razón es económica y de oportunidad, elementos de calidad, elementos de tiempo de entrega, justo a tiempo y luego empezaron a ser elementos de confianza, es decir, no nada más me vas a dar buen precio, sino te tengo que tener confianza que no me vas a dejar con la producción. México es un lugar donde el costo de la mano de obra, aun en la IA, es una tercera parte de lo que se paga en EUA o a veces hasta más, también depende de donde está ubicado su cliente, donde está tu mercado, el costo del proceso productivo”.</p>	Localización estratégica
3	<p>“Un mercado maduro, en Coahuila se están haciendo desde hace 40 años coches, entonces hay una gran mano de obra muy calificada, bueno el nivel operario calificado que sea rápido en encontrar, la mano de obra en cantidad y en calidad, cuando se dan esos dos factores de cantidad y calidad eso es importante para ellos aunado a un tema de mucha tranquilidad sindical, el tema de sindicatos acuérdate que en 70's 80's era un problema para el país. No ha sido el caso de Coahuila, entonces tenemos un sindicalismo en Coahuila muy tranquilo, hay una gran relación sindicato-empresa y a esa estabilidad laboral le da un plus para que también se instalen acá las empresas. Más o menos serían los factores que podrían influir en mucho”.</p>	Capital Humano Calificado
4	<p>“la situación geográfica de México es privilegiada, no nada más desde el punto de vista de lo que es su proximidad con américa del norte que como tú sabes es algo más grande en todo el mundo, si por otro lado es también por su conectividad hacia los diferentes continentes, hacia los diferentes puertos lo hacen ser pues situación logísticamente hablando muy conveniente. La gran cantidad de tratados de comercio que tenemos en el país, de hecho, México es el país que más acuerdos tiene en el mundo, tenemos un total de 45 tratados. Desde el punto de vista de la industria automotriz tanto en el país como en el estado definitivamente un punto</p>	Localización estratégica Políticas comerciales

	<p>muy importante a considerar es la fortaleza que se tiene en la manufactura de autopartes. En la cadena de suministro. México es el punto productor de autopartes a nivel mundial y actualmente el primer exportador de autopartes hacia los estados unidos. Por otro lado también tenemos una mano de obra calificada y de calidad mundial de hecho la cuestión debería decir si México si no es la mano de obra más calificada en el mundo, si está entre las mejores del mundo. Y por otro lado no hay que dejar de mencionarlo, el gobierno, o sea que nuestro gobierno puede hacer muchas cosas no tan buenas, pero por otro lado alguna de las cosas que hace bien y que hay que reconocerlo es precisamente el apoyo que ha venido brindado para que todas estas empresas extranjeras puedan llegar al país desde el punto de vista de los incentivos.”</p>	<p>Capital Humano Calificado</p>
5	<p>“por principios de cuenta lo que les abrió la puerta fue la llegada de General Motors, a partir de ahí pasaron 3, 4 años para que empezaran a llegar los proveedores de GM. Tenemos una población económicamente activa muy importante, por ello estamos enfocando nuestros programas en temas de capacitación laboral, otra de las ventajas que tenemos. Esta administración hemos puesto particular énfasis en desarrollar e impulsar el desarrollo de parques industriales, Guanajuato es uno de los estados mejor conectados en el país, nos cruzan las 3 carreteras principales, tenemos las 2 vías férreas principales del país, también cruzan el estado, Kansas City y Ferromex y convergen este en la ciudad Celaya, este es otro punto relevante sobre todo para las gran armadoras automotrices, que todas ya tienen la dualidad de servicios férreos, salvo Mazda. Un equipo de atracción de inversiones, pro-negocios desde luego en algunos casos, hemos salido empatados en selección de sitios con otros estados o con otros países hay que decirlo, y el trato que se le da al inversionista en Guanajuato ha sido factor decisivo para que la inversión se quede en el</p>	<p>Infraestructura Optima</p> <p>Capital humano calificado</p> <p>Gobierno confiable</p>

	estado, además hay una política combinada los últimos 24 años, los últimos 7 gobernadores de Guanajuato han continuado el impulso a la política de atracción de inversión llamada Guanajuato siglo XXI. Puedes decir que son más los otros factores que el propio incentivo o las razones por las cuales se quedan las inversiones en el estado de Guanajuato. ”	
--	--	--

Según las entrevistas realizadas, los inversionistas buscan invertir en un mercado que ofrezca una amplia cadena de proveedores automotrices así como una política adecuada constante que brinden una seguridad, confianza y estabilidad en sus operaciones. Vuelven a estar presentes conceptos como localización estratégica, capital humano calificado y la existencia de la logística e infraestructura de parques industriales y servicios de transporte adecuado. El tema de incentivos se muestra importante pero en las entrevistas realizadas no se presenta un elemento necesario para la instalación de la IAT.

Las empresas se ubican en localidades donde puedan satisfacer las necesidades primero de instalación de la empresa, como es todo la parte de la infraestructura, operación y posteriormente buscan satisfacer las necesidades de su fuerza de trabajo como es la mano de obra calificada o bien el apoyo por parte del gobierno para que se pueda dar la capacitación según los tiempos necesarios de arranque de la planta automotriz.

En cuanto al rol de las estrategias gubernamentales en la atracción de la inversión de la IAT, los expertos mencionan lo siguiente:

Sujeto	V1 P4: ¿Cuáles son las estrategias gubernamentales que ha manejado su entidad para la atracción de la IAT?	Categorización
1	"Yo creo que la parte que difícilmente algún estado pueda ofrecer es la parte de la mano de obra calificada definitivamente a nivel operario, técnico, profesional, toda la parte de infraestructura educativa, la	Capital Humano Calificado

	infraestructura eléctrica, la infraestructura de la gente, la línea proveeduría que puede encontrar aquí es muy desarrollada"	Infraestructura Optima
2	"Nuestra estrategia consta de otras determinantes, costo, proveeduría local, infraestructura logística, hay otras variables que son más importantes, en mi opinión los incentivos siempre han sido la cereza del pastel, el elemento que usa el líder del proyecto para pararse el cuello. Los incentivos son efímeros, ya que estos son por un periodo determinado y no creo que la instalación dependa de principalmente de ellos y si así fuera, sería una decisión errónea"	Infraestructura Optima
3	"Pues el clúster automotriz insisto, pues si ya está saltillo listo, ahí teníamos desde 40 años a General Motors, después llevo Chrysler, que es el segundo proyecto más importante, entonces como que ya tienes un por llamarlo clúster. Acá tenemos el clúster de automotriz americano y en el bajío tienen el japonés y no los vas a mover de ahí y entonces como que se van agarrando regiones".	Región Sólida
4	"Del bajío y noreste del país incluido Coahuila y Nuevo León es donde está la mayor competitividad del país. Tenemos y vive el 70% de la población mexicana en esta área y por otro lado, esta área genera el 74% del Producto Interno Bruto del país (PIB) y bueno en esta misma área es donde existen las condiciones de más competitividad en el país. Nuestra estrategia, en el caso de Guanajuato, es contar con la obra de mano calificada y la mejor oferta académica".	Capital humano Calificado

5	"Creo que la estrategia más importante es que esté alineado todo el gabinete de política de atracción de inversión, si tienen que hacer carreteras para atraer la inversión, bueno pues hay que apostarle a las carreteras, si tienen que alinear los programas educativos, como ha sucedido en Guanajuato, en nuestro caso estamos formando ya no tanto estudiantes en carreras humanas sino en carreras técnicas, en ingenierías, alinear todos los programas de los estados, eso es fundamental, el programa atracción de inversión, es la única manera de lograrlo".	Capital Humano Calificado
---	--	---------------------------------

Como estrategia gubernamental se observa el crear y ofrecer entidades óptimas y adecuadas para ser la opción más viable para la instalación de plantas armadoras automotrices.

Las categorías que están presentes en las respuestas de los expertos, observamos que en general las categorías con mayor frecuencia son infraestructura óptima (carreteras, vías de acceso, servicios primarios) y la mano de obra calificada en cantidad y en calidad.

Es decir las empresas de la IAT buscan en concreto instalarse en lugares o entidades competitivas y viables para el desarrollo de sus operaciones, por lo que al cuestionar respecto a la relación de la competitividad con la productividad comentaron lo siguiente:

Sujeto	V2 P1: ¿Considera usted que una entidad con más productividad va ligada a una entidad competitiva? ¿Por qué?	Categorización
1	"Si, la competitividad es más ligada a productividad de la gente, a todos estos factores que mencionábamos, ósea la infraestructura, carreteras, servicios públicos, a que tan fácil es hacer negocios en la entidad, a toda la parte de seguridad del estado".	Infraestructura optima

2	“Si definitivamente, la competitividad es importante, ahora también es importante ¿cómo mides la competitividad? Se mide por la competitividad de la mano de obra, se mide por la competitividad en la eficiencia de infraestructura”.	Capital humano calificado Infraestructura optima
3	“si así es, definitivamente. Son sinónimos desde el punto de vista, hay una gran mano de obra muy calificada, bueno el nivel operario calificado que sea rápido en encontrar, todos los elementos que ya te mencione”	Capital Humano Calificado Región solida
4	“Absolutamente y sobretodo en la industria automotriz, de hecho pues ese es el nombre del juego, que continuamente tu estés incrementando tu productividad a través de sistemas nuevos, de manufactura, como puede ser el sistema de producción de Toyota que se basa en la reducción de desperdicio y la mejora continua y bueno pues esta situación es lo que hace que ese incremento esa productividad pues te lleve a ser más competitivo que de hecho precisamente busca la industria automotriz todo el tiempo.”	Producción innovadora
5	“si desde luego, una entidad con mayor productividad desde luego es una entidad más competitiva, ya te comentaba sobre el crecimiento del PIB que permite el crecimiento del presupuesto de egresos del estado, lo cual te permite hacer mucho más infraestructura lo cual te hace más competitivo”	Infraestructura optima

En base a lo mencionado anteriormente, podemos deducir que la industria automotriz terminal se establece en regiones competitivas, en entidades sólidas y desarrolladas para satisfacer sus necesidades de instalación, busca entidades que cuenten con infraestructura para el buen funcionamiento de la planta, así como una mano de obra calificada para su operación.

Una red de proveeduría concentrada en una entidad permite ofrecer mayor eficiencia en los costos de producción de las empresas, sin embargo al abordar si una red de proveedores, ya sea Tier1, Tier2 es un motivo para atraer a la IAT a una entidad, los entrevistados comentaron:

Sujeto	V2 P2: ¿Piensa que una red de proveedores en una entidad atrae a la instalación de una planta automotriz terminal?	Categorización
1	"todas las armadoras que se establecen se traen a sus proveedores estratégicos y regularmente todas las empresas fabrican el primer modelo con los mismos proveedores que tenían en su origen, si es una empresa alemana pues se va a traer a sus proveedores estratégicos alemanes o a los que tengan de proveedores y lo demás se va atraer a los mismos proveedores que ya tenían y ya en el segundo modelo si empiezan, ya que esta digamos estandarizada la producción pues ahora si empiezan a enfocar en costos y a ver si ahora si empiezan a buscar pues proveedores mexicanos".	Proveduría confiable
2	"Las empresas prefieren irse con sus proveedores y nosotros como desarrollador económico, es convencer a la planta armadora que eso no le conviene. Te conviene tener un local e ingresarlo a la cadena de valor mundial, es decir, en vez de traerte un proveedor alemán para que te produzca, deja desarrollarte un mexicano que te va ayudar a producir eso aquí".	Generador de Abastecimiento
3	"Ellos llegan a armar pero deben de tener cerca a sus proveedores locales, por eso llegan sus en el caso de las empresas norteamericanas llegan con sus Johnson controls, llegan los japoneses con sus Takatas, sumitomo, es decir llegan ya donde hay la posibilidad de establecer a proveedores, por eso es muy difícil atraer a alguien nuevo si no hay una base"	Proveduría confiable

4	“si tú tienes a su proveedores aquí en el país pues lo que estarás haciendo es no solamente reduciendo tus tiempos de tránsito, si no también reduciendo y optimizando mejor dicho tu inversión en ese inventario, tu inversión en capital de trabajo y eso pues te hace más competitivos”.	Proveeduría confiable
5	“no fue caso en Guanajuato en un inicio, reitero llegaron de manera aislada las primeras empresas, pero hay algunos casos muy recientemente, inclusive la propia Toyota recibió la zona bajo por el número de proveedores en el estado de Guanajuato y mayormente ya ellos japoneses que habían llegado para proveer a Mazda y a honda en su oportunidad, pues si desde luego, esta red de proveedores es importante para la llegada de mayor empresas automotriz al estado”.	Proveeduría confiable

Se coincidió en la mayoría de los datos que una industria de este tipo (automotriz terminal) generalmente llega a instalarse con o cerca de una red de proveedores estratégicos, los cuales integran sus proveedores de confianza, aunque más adelante la empresa armadora podrá considerar a evaluar integrar proveedores locales.

Cada entidad presenta diferentes circunstancias para lograr ser más competitivo y representan retos que se enfrentan para la atracción de la IAT, a lo que comentaron al respecto:

Sujeto	V2 P3: ¿Qué retos considera usted, que un estado enfrenta al querer ser más competitivo que otra entidad?	Categorización
1	“un reto es que tengan las bases en una ley que te digan si cumples con todas las características, te puedo apoyar con tanto si cumples con tantas características, te puedo apoyar con tanto digo y mucho es para darle guía a que acciones estas buscando como estado y que esas inversiones tienes la capacidad de ofrecerles más, darles más incentivos o a otras industrias que no te generan tanto valor a la entidad”.	Gobierno confiable

2	"uno de los principales retos es convencer a la planta armadora o al Tier 1 apruebe tener un proveedor local e ingresarlo a la cadena de valor mundial, o sea, en vez de traerte al alemán para que te produzca, deja desarrollarte un mexicano que te va ayudar a producir eso aquí y aparte para tu cadena de valor mundial. Las armadoras se van globalizando más, pero también se van regionalizando"	Generador de abastecimiento
3	"en caso de Coahuila muy particular que es el tema de infraestructura que exista una infraestructura adecuada para la inversión de ellos "	Infraestructura optima
4	"el principal reto es precisamente la cultura automotriz. En el sentido de todo lo que te estoy mencionando ahorita y sobretodo con este gran crecimiento que tenemos, pero pues hay un desconocimiento en una gran medida de lo que implica ser proveedor de la industria automotriz o de lo que implica estar en la industria automotriz, es una industria sumamente normada, sumamente regulada en la cual tienes que cumplir con situaciones de certificaciones en las cuales tienes que cumplir con factores claves como son el costo, localidad, entrega, donde hay maneras muy específicas de presentar las cotizaciones en fin, es una cuestión que hay que entender a la industria por un lado desde el punto de vista de sus requerimientos y por otro lado también hay que entender a la industria desde el punto de vista que toma pues precisamente esa mejora continua de la que hablamos porque en un momento dado no nada más es llegar a ser proveedor si no por el otro lado también es mantenerse como proveedor y ese mantenerse como proveedor implica que vayas teniendo crecimiento para lograr eso pues solamente lo cual sucede a través de esos programas de productividad"	producción innovadora

5	"Nos estamos enfrentando con el reto, no que no tengamos gente disponible para la mano de obra, sino que no tienen el perfil, es por ello que estamos enfocando nuestros programas mucho en temas de capacitación laboral y es uno de los factores por los cuales se ha incrementado la llegada de empresas automotriz. Hemos puesto particular énfasis en desarrollar e impulsar el desarrollo de parques industriales fuera del corredor industrial, es cierto que no es para todos los procesos, no son para procesos tecnológicamente avanzados, son para procesos sencillos intensivos en manos de obra, pero han dado un gran resultado, tenemos parques en Abasolo, en Comonfort, san miguel de allende, valle de Santiago, en otros municipios fuera del corredor industrial."	capital humano calificado
---	--	---------------------------

Ante los retos que se enfrentan las entidades se observaron el crear o buscar un ambiente óptimo donde volvieron a ser mención las categorías de Infraestructura, personal capacitado en calidad, sistemas de productividad avanzada y generar confianza en el inversionista.

El tema de la inseguridad social y la delincuencia se presenta como un aspecto negativo que puede estar en la entidad y se observa como un factor limitante, pues puede llegar afectar en la atracción de la IAT, los expertos del tema de la inversión automotriz mencionaron:

Sujeto	V3 P1: ¿Cuáles aspectos pueden afectar en la atracción de la IAT en el estado y pueden ser una limitante para la IED de la IA?	Categorización
1	"La seguridad es uno de los factores más importantes que toman las empresas, me ha tocado ver un caso que ya estaba concluido la inversión para aquí en nuevo león y por cuestión de seguridad se fueron a otra entidad. La seguridad y creo que otro factor es también que las altas autoridades de la entidad estén comprometidas con el proyecto, también me tocó ver de qué falta ahí una reunión entre las cabezas de la empresa y del gobierno y decidieron instalarse en otra entidad".	Seguridad Local Gobierno Confiable

2	<p>“Aspectos que tengan que ver con las necesidades de la industria y por otro aspectos de infraestructura que tengan la ciudad, que puedan ser una ventaja competitiva, luego vienen otras variables que desgraciadamente hemos sufrido en México, la criminalidad, el secuestro, la extorsión, incluso variables acerca de desastres naturales, cosas como esas que han de alguna manera minado ese potencial de atracción de algunas regiones”.</p>	<p>Infraestructura optima Seguridad local</p>
3	<p>”La seguridad hemos sufrido los últimos años sufrimos un gran problema de seguridad garrafal, imagínate meterte ahorita en un Tamaulipas o a Michoacán, porque si el gobierno no tiene la posibilidad de darte la seguridad no va llegar la inversión. Obviamente el tema de educación, de la mano de obra en cantidad y en calidad, entonces tienes variables de infraestructura, de seguridad, de educación suficiente para que se le sea atractivo a la empresa el instalar.”</p>	<p>Seguridad Local Capital humano calificado infraestructura optima</p>
4	<p>”Serían por un lado la falta de mano de obra calificada desde dos puntos de vista en cantidad y en calidad, pues requieres de personas que sean entregadas y pues que entiendan lo que se trata la industria, aquí volvemos al tema de la cultura automotriz. Por otro lado yo pienso que un factor desde luego pues es la misma estabilidad económica y últimamente este la seguridad, es necesario que haya las garantías necesarias para la correcta operación del país, de la industria”</p>	<p>Capital humano calificado Seguridad local</p>

5	<p>"Desde luego el tema de seguridad es sumamente relevante y prioritario, ese es el punto número uno que nosotros hemos analizado para que no solo sigan llegando empresas, sino que se establezcan por muchos años. A parte del tema de seguridad, el tema de mano de obra es sumamente importante, reitero el estado de Guanajuato no es que no tengamos mano de obra, si tenemos pero no cumple con el perfil por venir de sectores tradicionales y estamos poniendo muchísimo énfasis en este tema de capacitación. En alguna oportunidad fue para nosotros complicado traer proyectos por la falta de parques industriales, que es otro elemento fundamental para poder atraer inversiones automotrices. Hoy día tenemos cerca de 2 mil hectáreas en oferta en parques industriales, entonces eso ya no es una problemática, pues también pusimos especial énfasis en el apoyo a desarrolladores industriales en las políticas de atracción de inversión, en su oportunidad."</p>	<p>Seguridad local</p> <p>Capital humano calificado</p> <p>Infraestructura optima</p>
---	---	---

Se observó que se hizo presente el tema de la inseguridad local como un factor de Riesgo latente que es difícil tomar al momento de invertir, también se menciona como otras limitantes para la atracción la falta de infraestructura optima, la mano de obra calificada, así como un gobierno confiable y comprometido con los inversionistas.

La infraestructura adecuada en una entidad se hace presente para la atracción de la inversión y logra que las empresas de la IA quieran instalarse en ella, pues cubre las necesidades que la industria requiere, hablese de infraestructura eléctrica, vías de comunicación accesibles y servicios públicos y de transporte, tanto para la industria como para su personal, así lo refirieron los expertos entrevistados.

Sujeto	V4 P1: ¿Qué piensa respecto a la existencia de la infraestructura optima en la localidad para atraer la IAT?	Categorización
1	<p>“La suficiente red eléctrica o suficiente agua, hay estudios que te dicen que si no hay electricidad y agua en una entidad o en alguna ciudad difícilmente va a entrar el desarrollo industrial a la entidad. Aquí se puede ver en Nuevo León, la parte norte, Sabinas hidalgo, Vallecillo, toda esa parte pues es que no hay agua y la empresa necesita agua para su gente, llega un momento en el que no hay los suficientes recursos naturales para poder surtirla. Entonces si es un factor toda la parte del agua, de la luz, bueno en este caso de las armadoras que haya las vías de acceso donde se van a establecer”.</p>	<p>Requerimiento industrial</p>
2	<p>“Son varias cosas, no nada más infraestructura física, en el sentido de calles y avenidas y ferrocarril, son más cosas que eso. La infraestructura tiene que ver con el mercado laboral, con la logística, con el estilo de vida incluso”.</p>	<p>Requerimiento industrial</p>
3	<p>“El tema de suficiente energía eléctrica, agua, en su momento, infraestructura de carreteras, sector educativo, entonces se dan esas condicionantes necesarias para la inversión”</p>	<p>Requerimiento industrial</p>
4	<p>“Que México es el quinto fabricante de autopartes a nivel mundial, también sabemos que es el cuarto exportador de autopartes a nivel mundial, eso hace que la infraestructura portuaria y aeroportuaria, así como las carreteras y transporte vía tren ósea multimodal son muy importante para poder soportar esta situación. La infraestructura en ese sentido a nivel de carreteras que debemos de tener para que eso pueda fluir. Por otro lado, la infraestructura que debemos de tener a nivel del sistema aduanero también”.</p>	<p>Requerimiento industrial</p>

5	“Sumamente importante, infraestructura, llámese gas natural, fibra óptica, línea de media o alta tensión, agua, el agua es importante, cercanía con carreteras federales, a grandes rasgos eso es lo que nosotros ofrecemos nosotros en toda negociación para poder instalar una planta automotriz”.	Requerimiento industrial
---	--	--------------------------

Se observó que la infraestructura es un elemento sustancial y necesario según coincidieron los expertos entrevistados, todos concuerdan que la infraestructura óptima es un requisito que prevalece para la instalación de la IAT en una localidad.

La inversión de las primeras plantas automotrices en los estados de Guanajuato, Coahuila y Puebla se deben al proceso de desarrollo económico en los años 60’s que marcó el gobierno federal a través de una serie de programas para el fomento a la integración buscando de generar polos de desarrollo económico.

Como un caso de éxito podemos mencionar al estado de Guanajuato quien con su programa de atracción de inversiones permanente que estableció en 1994 “Guanajuato siglo XXI” ha logrado seguir trabajando por diferentes periodos de gobierno en base a este mismo proyecto.

El proyecto “Guanajuato siglo XXI” inició desde el cambio de cultura laboral ya que en Guanajuato su principal actividad era la agricultura, también se implementó en la administración de Guanajuato (2012 – 2018) un apoyo a los desarrolladores particulares para la construcción de parques industriales fuera del corredor industrial.

Pero lo que más ha impactado y favorecido es la implementación de programas educativos enfocados a la industria automotriz y a la industria aeronáutica. Se cuentan actualmente con programas como Ingeniero en sistemas automotrices, Ingeniero electromecánico, ingeniero en procesos de manufactura, ingeniero mecánico, ingeniero mecatrónica, ingeniero en robótica, entre otras.

Gracias al trabajo continuo en el programa “Guanajuato siglo XXI” el estado de Guanajuato cuenta con inversiones de la IAT como GM (1994), Mazda (2013), Honda (2014) y Toyota (2019) quien está en proceso de construcción de la planta automotriz. En los últimos 7 años también invirtieron en la entidad 231 empresas de autopartes, entre ellas 35 de origen alemán y 97 de origen japonés con una inversión de \$12 billones de dólares.

Como resultado determinamos que una entidad que cuenta con la inversión de una planta la IAT será un sector de éxito, con un potencial desarrollo por su derrama económica.

Comprobamos nuestra hipótesis “Las estrategias gubernamentales que favorecen los flujos de la IED en la Industria Automotriz Terminal de vehículos ligeros en las entidades federativas de México son: Competitividad Estatal, Riesgo Estatal y la Infraestructura optima basada en el paradigma de Dunning la cual se integra por las teorías de organización industrial (relaciones que establece con otras empresas, proveedores estratégicos o red de proveeduría), de localización (Ubicación geográfica según mercado, necesidades de instalación de la empresa) y de internalización (compartir conocimientos) que mencionamos anteriormente en la página 80.

CAPITULO VI. APROXIMACIÓN CUANTITATIVA.

En este capítulo se presenta la aproximación de manera cuantitativa de nuestra investigación, que corresponde a la comprobación de hipótesis por medio del análisis estadístico con datos obtenidos a partir de fuentes secundarias, considerando el tamaño de la muestra de acuerdo a la disponibilidad de información, así como el software a utilizar, que en nuestro caso será el SPSS 19.

6.1 Método Cuantitativo

Nuestras variables son independientes y cuentan con el mismo valor para el modelo de Regresión Lineal Múltiple en base a las estadísticas presentadas por documentos de segunda fuente, tales como la AMIA, INEGI, IMCO y SEDEC entre otras, partiendo de datos comprendidos en series de tiempo que abarcan desde el año 2001 (periodo donde surge el INCBG) hasta el 2010.

La muestra poblacional utilizada para la presente comprende la información recabada de los estados de Aguascalientes, Chihuahua, Baja California, Puebla, Coahuila, Estado de México, Jalisco, Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí, por ser los estados que cuentan con inversión en IAT.

Se midieron dichas estadísticas por el sistema SPSS 19, verificando el impacto o la fuerza de la relación entre las variables con un nivel de significancia ≤ 0.05 y un error máximo de estimación de 10%, que nos ayudaran a verificar si la información y datos que de la literatura hemos recabado, efectivamente verifican o rechazan nuestra hipótesis de investigación.

La técnica utilizada en el análisis de datos fue por análisis factorial, ya que nuestras variables independientes cuentan con el mismo valor para el modelo, no existe a priori una dependencia conceptual de una sobre otras. Se busca a través de la matriz de correlaciones hacer más sencilla la interpretación del modelo presentado (de la Fuente Fernandez, 2011).

Se procedió a medir la consistencia interna de las variables e identificar las posibles colinealidades, siguiendo la recomendación de Nunnally (1978) la cual nos sugiere tener valores de alfa de Cronbach en un rango de 0.70 – 0.90. (Nunnally, 1978)

Como hipótesis de la investigación se presenta:

H₁: Las estrategias gubernamentales que favorecen los flujos de la IED en la Industria Automotriz Terminal de vehículos ligeros en las entidades federativas de México son:

x_1 = Competitividad Estatal,

x_2 = Riesgo Estatal,

x_3 = Infraestructura para el óptimo acceso a Proveedores

Aplicaremos el modelo de regresión lineal múltiple, ya que vamos a utilizar más de una variable explicativa, de la siguiente manera:

$$y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \epsilon$$

Para cumplir con los requerimientos y el correcto uso de este modelo, se procedió a validar nuestra muestra, en este caso será muestreo total de población para que nos proporcione validez y mayor confiabilidad. También se analizó las variables independientes o explicativas, al igual que nuestra variable dependiente para que cumplan con cada uno de los requisitos del análisis de regresión lineal múltiple:

- a) Normalidad
- b) Linealidad.
- c) Homocedasticidad
- d) Independencia

Ante esto se reflejó si las variables explicativas son realmente independientes o bien si dependen unas de otras, por lo que la solución a esto sería ir eliminando las variables irrelevantes y manteniendo las que cumplan con los requisitos.

Y mediante el modelo de regresión lineal múltiple se obtuvo si por lo menos alguna de las variables explicativas determinan nuestra variable dependiente: la inversión extranjera directa y en qué grado lo propician.

6.2 Variables consideradas y su medición.

Nuestra investigación se fundamenta en analizar si las estrategias gubernamentales que hemos designado son los determinantes para la atracción de flujos de la inversión extranjera directa de la industria automotriz en alguna entidad federativa.

Para llegar a esto se elaboró un estudio independiente de nuestra muestra, es decir se desarrolló el modelo establecido para cada entidad donde hay inversión de la IAT, que son las entidades a evaluar, para poder observar el comportamiento de cada una de las variables en relación con la IED de la IA en cada localidad.

IED de la IAT:

La IED como nuestro principal enfoque de la investigación, tomaremos de las bases de datos del INEGI, específicamente de su publicación “La Industria Automotriz en México” que publican anualmente, los datos de la inversión del total de la IA en general para el análisis de la inversión de cada entidad y poder apreciar el desarrollo de la IED de la IA en cada uno de las entidades federativas año tras año.

Los datos reflejados en la tabla 6.1 muestran el monto invertido en dólares anualmente en cada entidad federativa, los cuales integran el total de industrias automotrices del país.

Tabla 6.1 Evolución de la inversión de la IA en México. (Dólares)

Entidades	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Coahuila	33,744	34,941	23,987	74,220	-8,200,000	154,000,000	51,500,000	179,700,000	54,000,000	48,800,000
Guanajuato	173,389	140,942	186,578	8,301	263,500,000	145,200,000	125,600,000	62,200,000	31,700,000	45,700,000
Chihuahua	107,390	155,564	151,398	169,851	487,500,000	567,000,000	552,000,000	448,000,000	335,000,000	408,300,000
México	23,142	88,661	136,404	97,070	66,700,000	122,900,000	101,100,000	10,500,000	606,600,000	611,300,000
Puebla	12,919	410,587	190,616	277,950	281,400,000	254,000,000	167,000,000	137,100,000	19,900,000	8,000,000
Querétaro	56,026	41,948	13,523	4,406	16,200,000	102,000,000	79,300,000	117,200,000	121,100,000	148,100,000
Aguascalientes	90,282	-17,379	6,422	223,985	81,600,000	47,500,000	199,300,000	407,100,000	261,900,000	285,400,000
San Luis Potosí	-19,948	-13,521	0	23,607	10,600,000	60,800,000	70,500,000	17,500,000	10,500,000	-8,000,000
Jalisco	4,874	21,423	36,546	55,684	30,200,000	38,000,000	12,700,000	10,200,000	46,200,000	61,100,000
Baja California	5,691	28,888	6,698	99,015	29,000,000	-5,100,000	21,400,000	27,000,000	-91,300,000	42,200,000

Elaboración Propia. Con base en información del INEGI. Industria Automotriz de México.

Competitividad:

Para el análisis de la competitividad el estudio se basó en los datos que refleja el Instituto Mexicano de Competitividad a través del índice de competitividad (ICE) que genera. Dicho índice es un estudio creado a partir del año 2001 que realiza IMCO cada dos años, en el que evalúa la capacidad de las entidades federativas para atraer y retener talento e inversiones, considerando que el estado competitivo tiene como resultado mayor productividad y un bienestar para los habitantes de su localidad. Analizando sectores como el económico, medio ambiente, educación, seguridad, política, infraestructura y telecomunicaciones. (IMCO, 2014)

Debido a que este índice es un estudio que se genera cada dos años y son valores indexados, para efecto de esta investigación en los períodos donde no se genere valor, se calculó el valor intermedio utilizando el crecimiento promedio.

En la tabla 6.2 se puede apreciar el comportamiento globalizado anual de ciertos sectores que influyen para que el estado se considere competitivo según IMCO, el índice abarca un rango de hasta 70 puntos, entre más alto sea el índice más competitivo se considera la entidad.

Tabla 6.2 Índice de competitividad anual de las entidades que cuentan con IA.

Entidades	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Coahuila	46.73	48.16	49.33	49.04	50.38	51.60	51.95	52.51	49.61	46.71
Guanajuato	36.53	38.78	40.12	39.30	41.25	39.68	40.59	40.58	37.89	35.20
Chihuahua	46.96	47.15	49.54	46.75	49.14	50.38	49.27	46.84	44.77	42.70
México	34.23	35.15	35.39	34.83	32.95	33.95	35.99	36.17	35.53	34.88
Puebla	33.55	34.64	35.73	34.76	36.39	36.90	38.19	38.89	35.30	31.72
Querétaro	47.66	48.93	49.68	47.30	51.55	52.84	53.16	52.69	48.54	44.39
Aguascalientes	50.77	51.07	52.98	49.32	52.56	52.41	52.76	51.38	47.04	42.69
San Luis Potosí	39.79	39.88	40.06	39.68	42.96	42.53	42.00	42.46	38.69	34.93
Jalisco	38.94	41.38	41.50	41.57	45.41	45.56	46.59	45.86	43.30	40.74
Baja California	48.37	47.85	49.13	49.04	50.86	51.10	51.21	50.59	46.29	41.98

Elaboración Propia con base en información del IMCO.

Riesgo Estatal

Para analizar el riesgo estatal utilizaremos los valores del índice Nacional de Corrupción y Buen Gobierno (INCBG), cuyos datos los muestra Transparencia Mexicana, un organismo que enfrenta el problema de la corrupción desde una perspectiva integral, a través de políticas públicas y que genera dicho índice de cada entidad federativa de México cada dos años.

El INCBG mide la corrupción a nivel nacional, desarrollando su estudio por entidad federativa, de acuerdo con los 35 trámites estatales y servicios públicos, lo que permite mostrar las variaciones en los niveles de corrupción, según las características demográficas sociales y económicas. (Mexicana, 2015)

Al igual que el índice de competitividad, el índice nacional de Corrupción y buen gobierno es un estudio que muestra resultados cada dos años y son valores indexados, por lo tanto para

efecto de esta investigación se calcula el valor intermedio (año que no aparece) utilizando el crecimiento promedio.

A continuación en la tabla 6.3 muestra la relación de índices Nacional de Corrupción Anual de cada entidad federativa, la cual nos refleja la percepción en temas de corrupción según las experiencias y percepciones que refleja la ciudadanía. Como se puede observar en la tabla los estados que presentaron mayores actos de corrupción durante el 2010 en las entidades donde se está presente la IAT son México, Jalisco y Coahuila, según se manifiesta a través del índice.

Tabla 6.3 Índice Nacional de Corrupción y Buen Gobierno reflejado anualmente por entidad federativa.

Entidades	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Coahuila	5.0	4.7	4.4	5.5	6.5	7.45	8.4	8.4	8.3	8.3
Guanajuato	6.0	7.5	8.9	7.1	5.2	5.15	5.1	5.1	7.6	7.6
Chihuahua	5.5	5.6	5.7	6.6	7.4	8.05	8.7	8.7	7.1	7.1
México	17.0	14.9	12.7	13.0	13.3	16.05	18.8	18.8	16.4	16.4
Puebla	12.1	15.1	18.0	14.5	10.9	10.95	11	11	7.6	7.6
Querétaro	8.1	7.2	6.3	4.2	2.0	4.5	7	7	6.9	6.9
Aguascalientes	4.5	4.2	3.9	5.1	6.2	5.45	4.7	4.7	4.7	4.7
San Luis Potosí	5.7	8.0	10.2	8.4	6.6	6.7	6.8	6.8	5.6	5.6
Jalisco	11.6	9.1	6.5	6.9	7.2	8	8.8	8.8	10.3	10.3
Baja California	5.7	5.9	6.0	6.5	6.9	7.85	8.8	8.8	7.1	7.1

Elaboración Propia con base en información de Transparencia Mexicana.

La infraestructura óptima:

Para la evaluación de la infraestructura ideal de una entidad federativa se tomaron valores del subíndice de infraestructura que publica el EGAP del Instituto Tecnológico de Monterrey

y se tomaron las mismas medidas que los índices anteriores para el cálculo de los valores del periodo que no presenta estudio.

En la tabla 6.4 se puede observar los valores del subíndice de infraestructura que se tomaron en cuenta para nuestra investigación.

Tabla 6.4 Índice de Infraestructura reflejado anualmente por entidad federativa.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Coahuila	0.55	0.52	0.52	0.54	0.57	0.59	0.59	0.56	0.53	0.53
Guanajuato	0.52	0.45	0.45	0.45	0.44	0.44	0.44	0.45	0.46	0.46
Chihuahua	0.52	0.48	0.48	0.49	0.49	0.50	0.50	0.48	0.46	0.46
México	0.56	0.55	0.55	0.53	0.52	0.50	0.50	0.48	0.47	0.47
Puebla	0.46	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.46	0.47	0.47
Querétaro	0.53	0.55	0.55	0.56	0.57	0.59	0.59	0.58	0.58	0.58
Aguascalientes	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.55	0.50	0.50
San Luis Potosí	0.38	0.39	0.39	0.41	0.42	0.44	0.44	0.43	0.41	0.41
Jalisco	0.57	0.56	0.56	0.55	0.53	0.52	0.52	0.54	0.56	0.56
Baja California	0.58	0.56	0.56	0.55	0.54	0.53	0.53	0.51	0.49	0.49

Elaboración Propia con base en información del EGAP.

Incentivos Gubernamentales.

La cuestión de los incentivos gubernamentales es muy importante para los inversionistas, ya que consideramos que son clave en el momento de la negociación. Podemos considerar incentivos o estímulos desde varias alternativas:

- Estímulos patrimoniales: Donaciones de terrenos e infraestructura para la ubicación de la planta automotriz.
- Estímulos fiscales: Exenciones en pagos de impuestos durante determinado tiempo.
- Estímulos a los recursos humanos de estas empresas.

Dicha variables aunque nos parece de mucha importancia, nos fue imposible incluirla ya que son datos se manejan de manera confidencial y no se puede recabar información de fuentes secundarias, por lo que decidimos no considerarla en nuestro modelo.

6.3 Comprobación Cuantitativa

La investigación realizada se basó en demostrar como la Competitividad Estatal, El Riesgo estatal y la infraestructura óptima en una entidad juega un papel primordial para la atracción de flujos de la inversión de la IAT.

Tal como se comentó anteriormente se procedió a ingresar los datos de las 10 entidades donde se encuentran presentes la industria automotriz terminal actualmente, en un periodo del 2001 al 2010, a través del sistema SPSS 19.

Los datos en los que se basa el estudio fue la IED de la IA por parte del INEGI, el índice de competitividad que publica el IMCO, el índice nacional de corrupción y buen gobierno reflejado por Transparencia y el índice de infraestructura emitido por el EGAP de las siguientes entidades federativas:

- Coahuila
- Guanajuato
- Chihuahua
- México
- Puebla
- Querétaro
- Aguascalientes
- San Luis Potosí
- Jalisco y
- Baja California

Para iniciar nuestro análisis, en primer lugar comprobamos la fiabilidad de todas nuestras variables (IED, Competitividad, Riesgo Estatal e Infraestructura), mediante un análisis factorial y como resultado los valores que obtuvimos estuvieron por encima del .70 reflejando la confiabilidad y consistencia en las variables, para una mayor apreciación se presenta el análisis de Cronbach por variable tal como se muestra en la tabla 6.5.

Tabla 6.5 Alfa de Cronbach de todas las variables.

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en los elementos tipificados	N de elementos
.738	.890	40
IED	.864	10
ICE	.997	10
INCBG	.968	10
INFRA	.984	10

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Posteriormente se analizó a través de la prueba de Durbin Watson que tanta independencia de errores hay, mostrando valores aceptables entre el 1 – 3 en todos los años del estudio. (tabla 6.6) Así mismo se observa valores R^2 alrededor del 50% representando que nuestras variables contempladas en el estudio se involucran efectivamente en la atracción de la IA. Referente a los valores bajos, se deduce que se presentan en los años donde la inversión de la industria automotriz pudo estar involucrada a otros factores o estrategias no contempladas en el estudio.

Tabla 6 Tabla de Regresiones anuales para los estados. R^2

Año	R^2	Durbin-Watson
2001	.256	1.590

2002	.952	2.091
2003	.782	1.570
2004	.174	2.989
2005	.316	1.235
2006	.416	1.394
2007	.151	1.487
2008	.124	2.189
2009	.468	1.229
2010	.517	1.168

Elaboración Propia en base a resultados obtenidos en SPSS

Después de haber comprobado por medio del cálculo del alfa de cronbach que las variables tienen consistencia interna, se procedió a evaluar el comportamiento de la variable dependiente respecto a las independientes a través de la Regresión lineal múltiple por entidad que estamos contemplando en el modelo establecido. (2001 – 2010).

La investigación se desarrolló por cada entidad en forma independiente, en primer lugar se analizó que no existiera la multicolinealidad entre las variables, buscando valores del FIV (Variance Inflation Factor) menor de 4, puesto que afecta la interpretación real de las variables independientes.

También se evaluó la relación que tiene cada una de las variables independientes con la dependiente a través de los valores que refleja la beta y su nivel de significancia. Al analizar el impacto o relación de cada una de las variables independientes con la dependiente, se observó para cada entidad el comportamiento de las betas de cada variable independiente tomando el rango aceptable $Beta > 10\%$ y del nivel de significancia esperando obtenerlo $\leq .05$ que es el error máximo permitido y es necesario para comprobar que el modelo refleje causalidad o bien refleja nuestra hipótesis.

Posteriormente se busca probar por medio de la regresión múltiple, que la Inversión Extranjera Directa de la IAT se genera cuando están presentes la competitividad y la infraestructura óptima de la entidad, así como un bajo nivel de Riesgo Estatal.

Para probar si nuestro modelo se cumple en cada entidad, se analizó bajo los dos siguientes parámetros:

- El coeficiente de determinación = R^2
- Coeficiente beta (β)

Se obtuvo mediante la R^2 el grado en que determinan las variables a la inversión Extranjera de IAT, donde la varianza que explica el modelo 1 que se presenta, donde la competitividad estatal, riesgo estatal y la infraestructura óptima generan la atracción de la IED de la IAT, aplica para las entidades donde se presenta la inversión de la IAT, que forman parte de las localidades estudiadas.

Coahuila

Al analizar los datos del modelo 1 para el estado de Coahuila se observa que la R^2 generada refleja un coeficiente de determinación de 0.379=37.9%, por lo tanto el 62.1% corresponde a las variables que no están contempladas en este modelo y como resultado descartamos este modelo para el estado de Coahuila. Así mismo se puede apreciar el cambio en F mayor a 0.05 lo que nos indica que el modelo no es confiable. (tabla 6.7)

Tabla 7 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Coahuila.

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.766a	0.586	0.379	53168956.62	0.586	2.833	3	6	0.129	3.36
a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE										
b. Variable dependiente: IDE										

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Coahuila se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV y se puede

apreciar en la tabla de coeficientes (tabla 6.8) ninguna variable entra, ya que sus valores de significancia es mayor a 0.05 como se muestra a continuación:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = .454$ y Nivel de Significancia =.265, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10%, pero su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal es rechazada.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = .437$ y Nivel de significancia =.174, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10%, pero su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es rechazada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = -.049$ y Nivel de significancia=.899, lo que indica una beta rechazada puesto que no es mayor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura es rechazada.

Tabla 8Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Coahuila

Coeficientes ^a											
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad	
		B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV
1	(Constante)	-754227972	477269149.1		-1.58	0.165					
	ICE	14964570	12178754.26	0.454	1.229	0.265	0.647	0.448	0.323	0.506	1.975
	INCBG	19074733.4	12365595.24	0.473	1.543	0.174	0.668	0.533	0.405	0.732	1.365
	INFRA	-123014377	928530626.8	-0.049	-0.132	0.899	0.481	-0.054	-0.035	0.512	1.952

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Guanajuato

En el caso del estado de Guanajuato, al analizar los datos del modelo 1 se observa que la R^2 generada refleja un coeficiente de determinación de 0.431=43.1%, por lo tanto el 56.9% que no está considerado en este modelo corresponde a las variables que no están contempladas,

el cambio en F resulta mayor a 0.05 por lo que nos indica que el modelo no es confiable para el estado de Guanajuato y como resultado descartamos este modelo para el estado de Guanajuato. (tabla 6.9)

Tabla 6.9 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Guanajuato

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.788a	0.621	0.431	65466714.64	0.621	3.271	3	6	0.101	2.586
a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE										
b. Variable dependiente: IDE										

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Guanajuato se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y ninguna variable esta aceptada ya que el nivel de significancia en sus variables es mayor de 0.05 y (tabla 6.10), se muestra lo siguiente:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = -.01$ y Nivel de Significancia =.979, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal es rechazada.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = -.642$ y Nivel de significancia =.066, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10%, su nivel de significancia es de 0.065 por lo que el riesgo estatal para el estado de Guanajuato puede considerarse con reservas.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = -.414$ y Nivel de significancia=.27, lo que indica una beta rechazada puesto que no es mayor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura es rechazada.

Tabla 6.100 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Guanajuato

Coeficientes ^a											
Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad		
	B	Error tip.				Beta	Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV
1	(Constante)	1040307810	1166371878		0.892	0.407					
	ICE	-449231.789	16662784.68	-0.01	-0.027	0.979	0.52	-0.011	-0.007	0.458	2.184
	INCBG	-40433483.1	17931155.55	-0.642	-2.255	0.065	-0.675	-0.677	-0.567	0.781	1.28
	INFRA	-1517382239	1248995394	-0.414	-1.215	0.27	-0.466	-0.444	-0.306	0.545	1.834

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Chihuahua

Para el estado de Chihuahua, los datos del modelo 1 reflejan que la R^2 generada refleja un coeficiente de determinación de $0.729=72.9\%$, por lo tanto el 27.1% corresponde a las variables que no están contempladas en este modelo y ante este análisis el modelo establecido se comprueba para el estado de Chihuahua. (tabla 6.11)

Tabla 6.111 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Chihuahua

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.905a	0.82	0.729	129809443.5	0.82	9.086	3	6	0.012	1.907

a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE

b. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Chihuahua se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y el nivel de significancia (tabla 6.12), se muestra que solo la variable de INCBG se considera ya que tiene una $t= 4.994$ y una significancia del .002. Las otras dos variables (ICE, INFRA) están cerca pero no pueden ser consideradas según se describe a continuación:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = .037$ y Nivel de Significancia =.876 lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10%, pero su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal es rechazada.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = .437$ y Nivel de significancia =.174, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10%, pero su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es aceptada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = -.076$ y Nivel de significancia=.746, lo que indica una beta rechazada puesto que no es mayor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura es rechazada

Tabla 122 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Chihuahua

Modelo		Coeficientes ^a										
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad		
		B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV	
1	(Constante)	-701666748	1196911361		-0.586	0.579						
	ICE	3907330.81	23993736.07	0.037	0.163	0.876	0.125	0.066	0.028	0.586	1.707	
	INCBG	184403945	36922591.32	0.893	4.994	0.002	0.903	0.898	0.866	0.94	1.064	
	INFRA	-1032326585	3046184639	-0.076	-0.339	0.746	-0.106	-0.137	-0.059	0.597	1.674	

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

México

Al analizar el modelo para el estado de México se generó una R^2 que refleja un coeficiente de determinación de $0.37=37\%$, por lo tanto el 63% corresponde a las variables que no están

contempladas en este modelo y como resultado descartamos este modelo para el estado de México. (tabla 6.13).

Tabla 13 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). México

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.762a	0.58	0.37	194535116.4	0.58	2.762	3	6	0.134	1.32
a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE										
b. Variable dependiente: IDE										

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de México se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y el nivel de significancia (tabla 6.14), se puede concretar que aunque el modelo no es significativo, la variable INFRA si entra por el valor de significancia que presenta, como se muestra a continuación:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = -.041$ y Nivel de Significancia =.898, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10% y su nivel de significancia refleja valores mayores a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal es rechazada.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = -.210$ y Nivel de significancia =.559, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es rechazada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = -.855$ y Nivel de significancia=.033, lo que indica una beta rechazada puesto que no es mayor al 10% y su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura se acepta.

Tabla 14 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. México

Coeficientes ^a											
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad	
		B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV
1	(Constante)	4029294867	2890531606		1.394	0.213					
	ICE	-10132973.8	76146394.54	-0.041	-0.133	0.898	0.109	-0.054	-0.035	0.754	1.327
	INCBG	-23041950.7	37305028.51	-0.21	-0.618	0.559	0.21	-0.245	-0.163	0.607	1.647
	INFRA	-6162161280	2227372726	-0.855	-2.767	0.033	-0.735	-0.749	-0.732	0.733	1.365

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Puebla

En el caso del estado de Puebla, el modelo 1 se observa la R^2 generada un coeficiente de determinación de 0.698=69.8%, por lo tanto el 30.2% corresponde a las variables que no están contempladas en este modelo, por lo tanto el modelo 1 si aplica para el estado de Puebla. (tabla 6.15).

Tabla 15 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Puebla

Resumen del modelo ^b											
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error tip de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson	
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F		
1	.894a	0.798	0.698	62290720.84	0.798	7.918	3	6	0.017	2.979	

a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE

b. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Puebla se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y el nivel de significancia (tabla 6.16), se muestra lo siguiente:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = .398$ y Nivel de Significancia =.103 lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10%, pero su nivel de significancia es 0.103, por lo tanto la variable de competitividad estatal puede ser considerada bajo reservas.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = -.875$ y Nivel de significancia =.016, lo que indica una beta aceptada puesto que su valor es mayor al 10% y su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es aceptada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = -.823$ y Nivel de significancia=.028, lo que indica una beta rechazada puesto que no es mayor al 10% y su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura es aceptada.

Tabla 16 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Puebla

Modelo		Coeficientes ^a									
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad	
		B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV
1	(Constante)	2841343486	1396657134		2.034	0.088					
	ICE	21166901.9	11028122.3	0.398	1.919	0.103	0.641	0.617	0.352	0.781	1.28
	INCBG	-30623005.8	9233220.466	-0.875	-3.317	0.016	-0.268	-0.804	-0.608	0.483	2.069
	INFRA	-6988582645	2428732309	-0.823	-2.877	0.028	-0.376	-0.761	-0.528	0.411	2.432

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Querétaro

Para el estado de Querétaro, los datos del modelo 1 reflejan que la R^2 generada refleja un coeficiente de determinación de 0.805=80.5%, por lo tanto el 19.5% corresponde a las variables que no están contempladas en este modelo, ante este análisis el modelo establecido se comprueba para el estado de Querétaro. También se observa que el modelo si se considera debido a que ni F en cambio=13.395 y su correspondiente nivel de

significancia=0.005 nos indica que el modelo si entra para el estado de Querétaro. (Tabla 6.17).

Tabla 17 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Querétaro

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.933a	0.87	0.805	26804496.8	0.87	13.395	3	6	0.005	2.606
a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE										
b. Variable dependiente: IDE										

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Querétaro se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y el nivel de significancia (tabla 6.18), se muestra lo siguiente:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = -.292$ y Nivel de Significancia =.128, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10% y su nivel de significancia refleja valores mayores a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal es rechazada.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = .374$ y Nivel de significancia =.051, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10% y su nivel de significancia es igual a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es aceptada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = 1.007$ y Nivel de significancia=.001, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10% y su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura se acepta.
-

Tabla 18 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Querétaro.

Coeficientes ^a											
Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad		
	B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV	
1	(Constante)	-1454349179	279338147.1		-5.206	0.002					
	ICE	-6165992.58	3490430.758	-0.292	-1.767	0.128	0.04	-0.585	-0.26	0.794	1.259
	INCBG	12184866.9	5010226.19	0.374	2.432	0.051	0.214	0.705	0.358	0.916	1.091
	INFRA	3073715069	501150780.2	1.007	6.133	0.001	0.796	0.929	0.903	0.804	1.244

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Aguascalientes

Al analizar el modelo para el estado de Aguascalientes se generó una R^2 que refleja un coeficiente de determinación de 0.536=53.6%, por lo tanto el 46.4% corresponde a las variables que no están contempladas en este modelo, por lo tanto el modelo establecido sí aplica para el estado de Aguascalientes. (Tabla 6.19).

Tabla 19 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Aguascalientes

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.831a	0.691	0.536	101434986.1	0.691	4.472	3	6	0.057	2.263

a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE

b. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Aguascalientes se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y el nivel de significancia (tabla 6.20), se muestra lo siguiente:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = .709$ y Nivel de Significancia =.147 lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal se rechaza.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = .091$ y Nivel de significancia =.703, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10% y su nivel de significancia no es menor a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es rechazada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = -1.343$ y Nivel de significancia=.02, lo que indica una beta rechazada puesto que no es mayor al 10% y su nivel de significancia es menor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura es aceptada.

Tabla 20 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Aguascalientes.

Modelo		Coeficientes ^a										
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad		
		B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV	
1	(Constante)	1379943136	572517586.7		2.41	0.053						
	ICE	32630100.8	19576129.08	0.709	1.667	0.147	-0.417	0.563	0.378	0.285	3.511	
	INCBG	21094725.6	52760431.85	0.091	0.4	0.703	0.02	0.161	0.091	0.987	1.013	
	INFRA	-5271702899	1670168886	-1.343	-3.156	0.02	-0.733	-0.79	-0.716	0.285	3.514	

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

San Luis potosí

Al analizar el modelo 1 con los datos del estado de San Luis Potosí se generó una R^2 que refleja un coeficiente de determinación de 0.536=53.6%, por lo tanto el 46.4% corresponde a las variables que no están contempladas en este modelo y como resultado el modelo si aplica para San Luis Potosí. (tabla 6.21).

Tabla 21 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). San Luis Potosí

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.831a	0.691	0.536	18498798.29	0.691	4.467	3	6	0.057	2.141
a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE										
b. Variable dependiente: IDE										

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de San Luis Potosí se puede verificar que no existe multicolinealidad entre las variables ya que refleja valores menores a 4 en el FIV. Al observar la beta y el nivel de significancia (tabla 6.22), se muestra lo siguiente:

- $ICE \uparrow IDE \uparrow \beta = .29$ y Nivel de Significancia $=.336$, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10%, pero su nivel de significancia refleja valores mayores a .05, por lo tanto la variable de competitividad estatal es rechazada.
- $INCBG \uparrow IDE \uparrow \beta = -.033$ y Nivel de significancia $=.9$, lo que indica una beta rechazada puesto que es menor al 10% y refleja un nivel de significancia es mayor a .05, por lo tanto la variable de riesgo estatal es rechazada.
- $INFRA \uparrow IDE \uparrow \beta = .648$ y Nivel de significancia $=.06$, lo que indica una beta aceptada puesto que es mayor al 10% y su nivel de significancia es mayor a .05, por lo tanto la variable de infraestructura se acepta.

**Tabla 22 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables.
San Luis Potosí**

Coeficientes ^a											
Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad		
	B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV	
1	(Constante)	-457108507	139732221.8		-3.271	0.017					
	ICE	3275388.89	3128873.272	0.29	1.047	0.336	0.592	0.393	0.238	0.673	1.485
	INCBG	-615627.651	4686864.627	-0.033	-0.131	0.9	-0.138	-0.054	-0.03	0.819	1.222
	INFRA	838924368	363094489.7	0.648	2.31	0.06	0.794	0.686	0.525	0.655	1.526

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Jalisco

Al analizar el modelo para el estado de Jalisco se generó una R^2 que refleja un coeficiente de determinación de $-0.225 = -22.5\%$, por lo tanto al presentarse un nivel negativo refleja que el modelo no aplica para el estado de Jalisco. (Tabla 6.23).

Tabla 23 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Jalisco

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.428a	0.183	-0.225	24882665.74	0.183	0.449	3	6	0.727	0.887

a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE
b. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Por lo tanto se puede confirmar que el modelo no aplica ya que existe multicolinealidad entre las variables pues refleja valores mayores a 4 en el FIV. (tabla 6.24), por lo tanto se descarta el modelo para esta entidad.

Tabla 24 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Jalisco

Coeficientes ^a											
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad	
		B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV
1	(Constante)	-50547147	894034827.3		-0.057	0.957					
	ICE	2156160.51	7449174.036	0.252	0.289	0.782	0.195	0.117	0.107	0.18	5.553
	INCBG	5705659.39	5596469.086	0.42	1.02	0.347	0.281	0.384	0.376	0.802	1.247
	INFRA	-132297329	1106916462	-0.108	-0.12	0.909	-0.151	-0.049	-0.044	0.168	5.957

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Baja California

Al analizar el modelo para el estado de Baja California se observa una R^2 que refleja un coeficiente de determinación de 0.112= 11.2%, por lo tanto el modelo de la investigación no muestra relevancia para el estado de Baja California y por lo tanto no aplica. (Tabla 6.25).

Tabla 25 Análisis de Coeficiente de determinación (R^2). Baja California

Resumen del modelo ^b										
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ de la estimación	Estadísticos de cambio					Durbin-Watson
					Cambio en R cuadrado	Cambio en F	gl1	gl2	Sig. Cambio en F	
1	.639a	0.408	0.112	34577880.94	0.408	1.378	3	6	0.337	2.434

a. Variables predictoras: (Constante), INFRA, INCBG, ICE

b. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Al analizar los resultados del estado de Baja California se puede comprobar que el modelo no aplica ya que también existe multicolinealidad entre las variables, pues refleja valores mayores a 4 en el FIV. (tabla 6.26)

Tabla 26 Tabla de coeficientes y determinación de colinealidad entre las variables. Baja California

Coeficientes ^a											
Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes tipificados	t	Sig.	Correlaciones			Estadísticos de colinealidad		
	B	Error tip.	Beta			Orden cero	Parcial	Semiparcial	Tolerancia	FIV	
1	(Constante)	-624676340	351740509.7		-1.776	0.126					
	ICE	-12550978.4	8012687.129	-0.97	-1.566	0.168	0.099	-0.539	-0.492	0.257	3.886
	INCBG	44989475	22914633.59	1.387	1.963	0.097	0.197	0.625	0.617	0.198	5.058
	INFRA	1723060516	892454223.4	1.421	1.931	0.102	0.163	0.619	0.607	0.182	5.489

a. Variable dependiente: IDE

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

Una vez analizadas las entidades donde está presente la industria automotriz terminal, pudimos determinar lo siguiente, véase tabla 6.27:

Tabla 27 Resultados obtenidos por estado.

ESTADO	MODELO			SIGNIFICANCIA DE		
	R ²	F	Sig.	ICE	INCBG	INFRA
COAHUILA	0.379	2.833	0.129	0.265	0.174	0.899
GUANAJUATO	0.431	3.271	0.101	0.979	0.065	0.270
CHIHUAHUA	0.820	9.086	0.012	0.876	0.002	0.746
MÉXICO	0.370	2.762	0.134	0.898	0.559	0.033
PUEBLA	0.698	7.918	0.017	0.103	0.016	0.028
QUERÉTARO	0.805	13.395	0.005	0.128	0.051	0.001
AGUASCALIENTES	0.536	4.472	0.057	0.147	0.703	0.020
SAN LUIS POTOSÍ	0.536	4.467	0.057	0.336	0.900	0.060
JALISCO	-2.25	0.449	0.727	0.782	0.347	0.909
BAJA CALIFORNIA	0.112	1.378	0.337	0.168	0.097	0.102

Elaboración Propia basada en resultados en SPSS

- Cuando se verificó que no existe la multicolinealidad en nuestros datos a través del FIV (Variance Inflation Factor) donde la regla se cumple cuando los valores son menores a 4, de las 10 entidades estudiadas se descartan el estado de Jalisco y Baja California por generar FIV con valores superiores al rango, como se muestra anteriormente.
- Por medio del análisis de la R^2 que nos muestra el nivel de determinación del modelo, la cual se comprueba en las entidades de Chihuahua, Puebla, Querétaro, Aguascalientes y S. L.P.
- Se descarta el modelo para los estados de Coahuila, Guanajuato y México, ya que las variables presentan betas y niveles de significancia entre fuera del rango establecido
- La variable ICE presenta un nivel de significancia aceptable bajo reservas para el estado de Puebla y los demás estados no muestra relevancia ya que sus valores para son mayores a 0.10.
- La variable INCBG presenta un nivel de significancia aceptable para los estados de Chihuahua, Puebla y Querétaro ya que los valores generados son menores a 0.05 y para el estado de Guanajuato puede considerarse con reservas, para las entidades restantes esta variable no es relevante.
- La variable INFRA presenta un nivel de significancia aceptable para las entidades de México, Puebla, Querétaro, Aguascalientes y San Luis Potosí ya que sus valores de significancia generados son menores a 0.05, para todos los estados restantes esta variable no es relevante.

CAPITULO VII. ANÁLISIS DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES.

De acuerdo a los resultados obtenidos hacemos una aportación al desarrollo de la ciencia política y la administración pública con respecto a las estrategias planteadas por entidades federativas de México para la atracción de los flujos de inversión del sector automotriz terminal. De ahí que se perciban los principales factores que favorecen para captar inversiones extranjeras automotrices

El interés del presente fue analizar en qué medida la competitividad estatal, contar con una infraestructura óptima y la presencia del Riesgo estatal influye y es determinante para que empresas ubiquen sus plantas automotrices en determinada localidad. En un principio tenía el interés de contemplar los incentivos dentro de nuestras variables, pero por no contar con datos para su análisis se decidió no considerarla.

En la parte teórica se desarrolló una descripción histórica de la Inversión de empresas extranjeras automotrices, su desarrollo y evolución, que se hace presente para incrementar la economía del lugar donde se instala, generando mejores condiciones de vida para la sociedad.

La investigación estuvo basada en el paradigma de Dunning en la cual se establece como necesarios una combinación de tres teorías: la organización industrial, de localización y de internalización para que se logre la atracción de la inversión extranjera. Se muestran como parte de la *organización industrial* las relaciones que se establecen con otras empresas o proveedores estratégicos, como parte de la *localización* la búsqueda constante de una ubicación geográfica que favorezca a las empresas según sus requerimientos y como parte de *la internalización* el compartir conocimientos con otras industrias.

El paradigma se estableció como ciertos lineamientos que establecen las mismas empresas para enfrentar aspectos como barreras comerciales, bajos costos de transportes y satisfacer

necesidades propias de la industria en general. Y nos apegamos a dicho paradigma para verificar el modelo establecido que marca la atracción de la inversión automotriz terminal.

La presente investigación ha quedado sustentada mediante la aplicación de una metodología cualitativa y cuantitativa, las cuales se desarrollan en las principales entidades donde está presente la industria automotriz terminal.

Por la parte cualitativa se entrevistó a expertos en el tema de la inversión de dicho sector, para conocer la percepción que tienen sobre los principales factores que busca este tipo de industrias; conocer también las estrategias que manejan las propias entidades para la atracción de la inversión y si son determinantes para ella.

Mediante el estudio cuantitativo el modelo generado que se propone en la presente investigación aplicó para el 50% de los 10 estados analizados, tal como se puede observar en la tabla 6.27 donde se muestra los valores en verde para donde puede ser aceptado el modelo.

Chihuahua, Puebla y Querétaro, mostraron un nivel de determinación considerable y su nivel de significancia relevante para el modelo establecido. Se aplica con reservas para los estados de Aguascalientes y San Luis Potosí los cuales reflejan resultados de significancia y de determinación muy similares lo cual se le atribuye a su cercanía geográfica entre ambos.

El estado de Chihuahua muestra un notable grado de significancia en la variable de Riesgo Estatal la cual se analizó por medio del INCBG, consideramos que refleja este resultado debido al alto nivel de violencia que se vive en la entidad y es un tema muy tomado en cuenta para su gobierno.

Para el estado de Puebla, el modelo encaja perfectamente, mostrando niveles de significancia aceptables para cada una de las variables analizadas.

En Querétaro, las variables que tienen mayor peso son las de Riesgo estatal e Infraestructura, consideramos que eliminando la competitividad estatal en este caso, el modelo aplicaría más exitosamente. De la misma manera para el estado de Aguascalientes y San Luis Potosí, las cuales presentaron una significancia en la infraestructura consideramos que si se elimina alguna otra variable el modelo mejoraría considerablemente.

Para el estado de Guanajuato se presentó un grado de significancia considerable en relación al Riesgo Estatal, pero consideramos que no es de importancia ya que el modelo en general no refleja valores aceptables.

Con respecto a considerar los beneficios que genera la inversión extranjera directa el 60% de los entrevistados consideran que es un polo de desarrollo para la entidad donde se establece, generando una derrama económica, empleos formales directos e indirectos, desarrollo de proveedores, etc.

De acuerdo a las necesidades del inversionista el 50% de los entrevistados opinan que las razones que motivan al inversionista a instalarse en una localidad giran alrededor de buscar una ubicación estratégica geográficamente y el otro 50% de opina que buscan capital humano calificado. Sin embargo un dato importante de señalar es la infraestructura óptima que debe cubrir las necesidades del inversionista según señalan los expertos en el tema.

Las dificultades de seguridad, delincuencia y vandalismo son factores sociales que pesan en la preocupación de los inversionistas, según lo analizado en el estudio el Riesgo Estatal es un elemento importante para las entidades de Guanajuato, Chihuahua, Puebla, Querétaro y Baja California, puesto que se encuentran en los niveles de más alta percepción según el INCBG, por lo que es necesario que el gobierno brinde la confianza y les proporcione un lugar seguro donde se ubique su planta de producción.

Nuestros entrevistados coinciden que la Seguridad Local es un elemento sumamente relevante y prioritario, por lo que puede ser un factor limitante para que empresas se establezcan en una localidad.

La variable de la infraestructura óptima que se plantea en nuestra hipótesis y que forma parte del paradigma de Dunning, si permite considerarse un factor o estrategia que manejan las entidades para atraer a la inversión. El contar con las vías de comunicación, de transporte y de ubicación con los servicios e infraestructura óptima para la instalación de las empresas innovadoras. Estados como México, Puebla, Querétaro, Aguascalientes y San Luis Potosí presentan este elemento como significativo para la instalación de nuevas industrias. Para el estado de Baja California se puede considerar significativo el tema de infraestructura tendiendo sus reservas.

Para los expertos, la infraestructura óptima forma parte de los requerimientos y condicionantes que hacen las industrias para poder instalarse en una localidad, por lo que es necesario que las mismas entidades se preparen para contar con líneas carreteras, transporte, infraestructura eléctrica, llámese fibra óptica, línea media o alta tensión, servicios públicos, servicios logísticos, etc.

Con respecto a que estados como Guanajuato y Coahuila no reflejan de manera sobresaliente ninguno de los elementos contemplados en la hipótesis, se considera su éxito en la atracción de flujos de inversión de la IAT a otros factores tales como la red de proveedores con los que ya cuentan desde hace más de 10 años.

Por lo tanto, después de analizar los datos manifestados fue confirmada nuestra hipótesis basada en el paradigma de Dunning de la cual se comprueban el aspecto de la teoría de la localización con nuestra variable de infraestructura óptima y la teoría de la organización industrial que se identifica con la competitividad estatal a través de los clúster automotrices.

El modelo presentado en la hipótesis de la investigación se define como la comprobación de las estrategias gubernamentales manejadas por las entidades federativas para atraer los flujos de inversión de la IAT. Estableciendo como estrategias principales discernir el control que conlleva el Riesgo Estatal y el poseer una infraestructura óptima.

La competitividad estatal que incluye la hipótesis establecida, consideramos que no es un elemento relevante para las entidades analizadas, ya que no presenta un grado de significancia considerable; sin embargo al cotejarlo con las personas entrevistadas relacionan la competitividad con productividad, que es finalmente lo que busca toda industria.

Sin embargo podemos comprobar bajo nuestro estudio que la variable de competitividad no es un elemento clave que puede influir en las decisiones de los inversionistas, por lo tanto esta variable se descartaría en nuestro modelo. Quedando las variables de Riesgo estatal y la Infraestructura óptima que forman parte de cubrir las necesidades de la empresa.

Un elemento que se observa presente al recabar las entrevistas es la red de proveeduría pero consideramos que no aplica para el estado de Nuevo León, ya que actualmente se cuenta con una gran cantidad de industria de autopartes en la entidad.

Por lo tanto establecemos que puede aplicarse el modelo generado para el estado de Nuevo León considerando las variables de Riesgo Estatal e Infraestructura, haciendo énfasis en crear nuevas líneas de infraestructura, ya sea parques industriales, vías de comunicación, carreteras, ya que con las que cuenta se encuentran muy saturadas y en cuanto al Riesgo Estatal generar un ambiente de confianza y seguridad hacia la comunidad en general.

Identificamos también que el elemento de capital humano calificado se puede tomar como significativo para elegir dónde hacer su inversión las IAT, según la mayoría de los expertos, lo cual puede ser considerado como línea u objeto de estudio para nuevas investigaciones.

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFIA

- Alvarez, M. (2002). Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México. *Revista Contaduría y Administración*, 29-49.
- AMIA. (2014). Obtenido de AMIA: www.amia.com.mx
- Arjona, L. (1996). Competitividad internacional y desarrollo tecnológico. *Economía Mexicana Nueva Época*, 187-220.
- Arza, V. (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. *Revista Cepal*, 139-164.
- Aspe, P. (1993). *El camino mexicano de la transformación Económica*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Basave, J. (2000). *La inversión extranjera directa de la corporaciones empresariales mexicana*. Mexico: Porrúa.
- Carrillo Flores, A. (1973). *La justicia federal y la administración pública*. Mexico: Porrúa.
- CEPAL. (2006). Políticas activas para atraer inversión extranjera directa: experiencia internacional y situación de América Latina y el Caribe. En *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe*. (págs. 69-93).
- CEPAL. (2011). *Repositorio de la Inversión extranjera Directa en América Latina y el Caribe*.
- CEPAL. (2013). *Repositorio de la Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe* .
- Chudnovsky, D., & López, A. (2002). Estrategias de las empresas transnacionales en la Argentina de los años 1990. *Revista de la Cepal*, 161 - 177.
- CLAUT. (Septiembre de 2015). Recuperado el 01 de octubre de 2015, de CLAUT: http://claut.com.mx/images/stories/boletines/Septiembre_2015/Boletin_Septiembre_2015%20v5.pdf
- Cota, J. E. (oct - dic 2011). Impacto de la inversión extranjera directa en el crecimiento manufacturero en México. *Problemas del Desarrollo*, 45 - 70.
- de la Fuente Fernández, S. (2011). Análisis Factorial: El procedimiento Análisis factorial. *Universidad Autónoma de Madrid*.

- Dombois, R. (1990). Economía política y relaciones industriales en la industria automotriz mexicana. *El colegio de la frontera Norte*, 35-63.
- Dunning, J. H. (1988). The eclectic Paradigm of International Production: A restatement and some possible extensions. *Journal of International Business Studies*, 1-31.
- Dussel, E. (Oct de 2000). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Obtenido de www.eclac.org
- Economía, S. d. (14 de 08 de 2014). *Secretaría de economía*. Obtenido de Secretaría de Economía:
http://economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/informacion_Sectorial/monografia_industria_automotriz_14_03_2014.pdf
- Evans, P. (1980). Inversión extranjera y desarrollo dependiente: una comparación entre Brasil y México. *Revista Mexicana de Sociología*, 9-70.
- Fernandez de Kirchner, C. (2008). *discurso en la 63a Asamblea General de la ONU*.
- Fernandez, A. (2006). La Industria Automotriz en México y el TLCAN. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*.
- Forbes*. (2011). Recuperado el 23 de enero de 2015, de <http://www.forbes.com.mx/mexico-sera-muy-pronto-la-nueva-capital-automotriz-de-eu/>
- Gachuz, J. C. (Tercer cuatrimestre. 2011). La crisis mundial en el sector automotriz, China: ¿aliado estratégico de México? *Análisis Económico*. Num 63 XXVI. .
- Gomez Carrasquel, R. (2012). Una mirada a la IED de España en América Latina (1993-2010) México, Brasil, Argentina, Chile y Perú. *Informes OMAL*. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid y OMAL.
- Guerra-Borges, A. (2001). Factores determinantes de la inversión extranjera: introducción a una teoría inexistente. *Bancomext*, 825-832.
- Herrera Izaguirre, J. (2014). *Ley de Inversión Extranjera*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- IMCO*. (2014). Obtenido de IMCO: www.imco.org.mx
- INADEM*. (2015). Recuperado el 01 de OCT de 2015, de [INADEM.GOB.MX: https://tutoriales.inadem.gob.mx/convocatoria.php?id=87](https://tutoriales.inadem.gob.mx/convocatoria.php?id=87)

INEGI. (2012). *INEGI*. Recuperado el 23 de Mayo de 2013, de sitio web de INEGI:
www.inegi.org.mx

Inversión Extranjera Directa en México: visión sectorial y regional. (04 de Diciembre de 2002).
Recuperado el Febrero de 2013, de Iberomex:
www.iberomex.com/articulos/Bancomext/inversionextranjera.pdf

Kamiya, M., & Ramírez, C. (2004). La industria automotriz: desarrollos en China y sus implicancias para Latinoamérica. *esan-cuadernos de difusión*, 5-20.

Ketels, C. (01 de septiembre de 2008). *Automotive Cluster*. Recuperado el 16 de Marzo de 2015, de Europe-innova: http://www.automotive-cluster.org/linkableblob/da_automotive/downloads_channel/2180706/.8./data/Automotive_Clustering_in_Europe-data.pdf

Kunhardt, B. (2013). Geographic location and investments sectors: Decisive factors in the performance of Mexican multinationals during the crisis. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, ISSN 2077-1886.

Lopez, A. M. (2009). Factores clave de la competitividad regional: innovacion e intangibles. *ICE*, 125-140.

Marshall, A. (1923). *Industry and Trade*. London: MacMillan.

Mexicana, t. (16 de Marzo de 2015). *Transparencia Mexicana*. Obtenido de <http://www.tm.org.mx/historia/>

México. *Presidencia de la Republica*. (27 de Agosto de 2014). Obtenido de <http://www.presidencia.gob.mx/primeraplanta-dekia-enmexico/>

Ministerio de Desarrollo, I. y. (2012). *Brasil Nuevo regimen automotor*.

Miranda, A. V. (2007). La industria automotriz en México. *Contaduría y Administracion*, 209-246.

Mitxeo, J. (2004). Los clusters como fuente de competitividad: el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco. *Cuadernos de Gestión*. Vol 4, 55-67.

Mogrovejo, J. A. (2005). Factores determinantes de la inversión extranjera directa en algunos países de Latinoamérica 1990-2003. *Estudios Economicos de Desarrollo Internacional*. *redalyc*, 63-90.

- motor.com*. (08 de oct de 2012). Obtenido de www.motor.com.co:
<http://www.motor.com.co/actualidad/industria/nuevo-regimen-automotor-brasileno-incentiva-produccion-autos-eficientes-baratos/11751>
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory*. . New York: Mc Graw-Hill.
- OECD. (2002). *Foreign Direct Investment for Development*. Paris. Obtenido de
<file:///C:/Users/Admi/Documents/biblio/Inversiones%20Extranjeras%20Directas%20e%20Dllo.Max%20beneficio%20a%20cto%20minimo.%20ingles.%20OCDE.pdf>
- OICA. (2006). Recuperado el 23 de ene de 2015, de
<http://www.oica.net/category/production-statistics/2006-statistics/>
- Pinazo, G. (2011). Desarrollo Latinoamericano en el Marco de la Globalización. *Problemas del Desarrollo*.
- Porter, M. (1999). *Ser competitivo*. Bilbao: Deusto.
- Porter, M. E. (1990). The competitive Advantage of Nations. *Harvard Business Review*, 73-91.
- Presidencia de la Republica. Mexico*. (31 de Mayo de 2007). Obtenido de
<http://pnd.calderon.presidencia.gob.mx/index.php?page=promocion-de-la-productividad-y-competitividad>
- Promexico, G. F. (2013). *secretaria de economia*. Recuperado el 28 de octubre de 2013, de promexico: <http://promexico.gob.mx>
- Quadros Carvalho, R. (1997). *Mudando com a economia: estrategias de ajuste de empresas lideres brasileiras, Campinas, estudio preparado para la División de Desarrollo Productivo y Empresarial de la CEPAL*. CEPAL.
- República, G. d. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018*.
- Ruiz Olabuenaga, J. (1996). La entrevista a profundidad. En J. Ruiz Olabuenaga, *Metodología de la investigación cualitativa* (págs. 171-189). Bilbao.
- Sanchez Navarro, D. (2011). *Determinantes de flujos de Inversión Extranjera Directa a traves de un modelo gravitacional con componente espacial: evidencia para los países latinoamericanos*. Bogota.
- Sauvé, P. (2008). Normas sobre el comercio y las inversiones: perspectivas de América Latina. *Revista de la Cepal*, 29-42.

- Secretaría de Economía. (18 de Octubre de 2014). Obtenido de <http://www.economia.gob.mx/conoce-la-se/mision-y-vision-se>
- Sölvell, Ö. (2003). *The cluster initiative greenbook*. Estocolmo: Bromma tryck AB.
- Sölvell, Ö. (2008). *Clusters. Equilibrando Fuerzas Evolutivas y Constructivas*. Estocolmo: Ivory Tower .
- Taylor, S. J. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados*. Paidós Básica.
- UNCTAD. (2012). *Informe sobre las inversiones en el mundo*. Nueva York.
- UNCTAD. (2013). *United Nations Conference on Trade and Development*. Recuperado el May de 2013, de sitio web de UNCTAD: <http://unctad.org>
- UNCTAD. (2014). *Informe sobre las inversiones en el mundo 2014*.
- Unger, K. (2003). Los cluster industriales en México: especializaciones regionales y la política industrial. *Una estrategia de desarrollo de clusters basados en recursos naturales*. Santiago, Chile: cepal.
- Union, C. d. (11 de 08 de 2014). *SHCP*. Obtenido de sat.gob.mx: www.sat.gob.mx/informacion_fiscal/normatividad/Documents/LIE.doc
- Vidal, G. (2008). *Empresas transnacionales, inversión extranjera directa y financiamiento de la inversión en México*. México: Porrúa.
- Vieyra, A. (1999). El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial. *Tecnología, empleo y territorio en el marco de la globalización económica. El caso de la industria automotriz en México*. España.
- Villarreal, R. (1979). *Economía internacional I: Teorías clásica, neoclásicas y su evidencia histórica*. Fondo de Cultura Económica.

ANEXOS.

I.- Instrumento Cualitativo. Entrevista a profundidad.

Guion de preguntas semiestructuradas para entrevista a profundidad a aplicar en la tesis doctoral

Nombre _____

Puesto _____ Fecha _____

¿Cómo considera usted la inversión de la industria automotriz terminal, en el desarrollo económico de su entidad?
¿Cuáles considera usted son los beneficios que obtiene el estado con la inversión de la industria automotriz?
¿Cuáles considera usted son las razones que motivan al inversionista automotriz a invertir en su estado?
¿Cuáles considera usted los factores que hacen al estado óptimo para la inversión de la industria automotriz terminal (IAT)?
¿Considera usted que una entidad con más productividad va ligada a una entidad competitiva? ¿Porque?
¿Piensa que una red de proveedores en una localidad atrae a la instalación de una planta automotriz terminal?
¿Qué retos considera usted, que un estado enfrenta al querer ser competitivo que otra entidad?
¿Cuáles aspectos pueden afectar en la atracción de IAT en el estado y pueden ser una limitante para la IED de la IA?
En su experiencia, ¿cuáles son los factores que intervienen en la negociación para instalar una planta automotriz terminal y de no contar con estos, no se concrete la inversión?
¿Es necesario que la IAT busque su instalación en localidades con infraestructura óptima?
De todas las estrategias gubernamentales ¿Cuáles cree que son las que se ha manejado en su entidad para atraer la IED automotriz?
¿Porque cree que IAT han decidido invertir en estados como Guanajuato, Puebla, Coahuila, Aguascalientes?

Gracias, si está interesado en los resultados y conclusiones, se podrán enviar al correo electrónico ya proporcionado.

