

XV
CONGRESO
INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA
ADMINISTRACIÓN
E
INFORMÁTICA



XV
CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN MÉXICO DESPUÉS DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2009

Área de Investigación: Finanzas

AUTOR

Julio Castellanos Elías

Contador Público y licenciado en Economía

Universidad Nacional Autónoma de México

División de Investigación de la Facultad de Contaduría y Administración

Teléfonos: 5622 8465

Correo electrónico: jcastell@correo.fca.unam.mx

Circuito exterior S/N. Ciudad Universitaria, D. F.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

RESUMEN

SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN MÉXICO DESPUÉS DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2009

Área de investigación: Finanzas

El trabajo ubica que no existe una industria automotriz mexicana; no en lo que se refiere al ensamble de vehículos ni tampoco en lo referente a la fabricación de autopartes; en esta última área, el capital nacional tiene cerca del 10% de los proveedores de segundo nivel. Lo único que aporta nuestro país, es la mano de obra de los mexicanos. Derivado de este hecho, los directivos de las empresas dueñas del capital, deciden cuánto y cómo se fabrica en México, aprovechando las ventajas de lo barato de los salarios en el país, así como las ventajas en infraestructura que se crea para que inviertan en México. Se muestra que del ensamble de automotores el 80% es para exportación, y de los autos que se venden dentro del país, el 59% es importado. Resulta obvio que el futuro será decidido en el extranjero (mayormente en los Estados Unidos porque tienen el 53% del Mercado), en dónde la inversión en México sirve, entre otros motivos, para golpear al sindicato de trabajadores automotrices (UAW) de ese país.

Se determina el indicador de “ventas por empleado” en las seis empresas estudiadas tanto en el nivel nacional como en el mundial, encontrando que los datos referidos a los nacionales son competitivos.

Palabras clave:

PONENCIA

SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN MÉXICO DESPUÉS DE LA CRISIS ECONÓMICA DE 2009

Área de investigación: Finanzas

Para hacer el análisis de la industria automotriz mexicana, partimos de una primera clasificación que la divide en fábricas armadoras y fábricas de autopartes. Con respecto a las armadoras, son considerados dos productos: automóviles y vehículos comerciales, diferenciando asimismo la producción para el mercado nacional de la que corresponde al mercado internacional. En México, existen algunas empresas de menor producción, que fabrican camiones y autobuses, con una pequeña participación de una empresa mexicana. Estas clasificaciones dan sentido al análisis de cada uno de los mercados enunciados, ya que se comportan de distinta manera ante los eventos económicos y comerciales.

Cuadro 1

**Producción total de automotores en México 2007-2009
y primer trimestre de 2010 (unidades)**

Empresa	2007	%	2008	%	2009	%	Primer trimestre 2010	2008/2007 %	2009/2008 %	2010/2009 %
Nissan	489,254	23	440,629	20	355,414	23	113,617	-9.9	-19.3	75.1
GM	467,667	22	510,188	24	350,534	23	138,369	9.1	-31.3	89.1
VW	411,129	20	450,802	21	319,743	21	93,784	9.6	-29.1	24.8
Ford	307,065	15	317,682	15	234,330	15	82,369	3.5	-26.2	279.0
Chrysler	283,960	14	280,147	13	157,082	10	66,792	-1.3	-43.9	96.5



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

Honda	26,374	1	51,253	2	47,728	3	13,614	94.3	-6.9	13.4
Toyota	9,034	0	8,818	0	42,696	3	13,896	-2.4	384.2	28.0
Varias	89,787	4	108,880	5	47,286	3	18,706	21.3	-56.6	78.0
Sumas	2,084,270	100	2,168,399	100	1,554,813	100	541,147	4.0	-28.3	79.0

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de INEGI, Industria automotriz 2009.

Como se muestra en el Cuadro 1, entre las fábricas de automotores, poco más de la mitad de la producción total del país corresponde a las tres grandes firmas norteamericanas —GM (23%), Ford (15%) y Chrysler (13%)—; Nissan tiene casi una cuarta parte y Volkswagen una quinta, dejando a las armadoras de camiones y autobuses un 5% de la producción total, sector también dominado por empresas norteamericanas y alemanas. Toyota y Honda tienen una producción incipiente que juntas lograban el 1% en 2007, pero han ascendido al 6% en el 2009, a costa de Chrysler.

En el mismo Cuadro 1 puede verse la participación de cada empresa en los últimos tres años. La producción que en 2008 ascendió a 2,168 miles de unidades, tuvo un crecimiento del 4 % sobre el año de 2007, y representó el 3.1% de la producción mundial, ubicándose en el décimo lugar mundial. Para 2009 la producción disminuyó a 1,555 miles, que significa el -28.3% del año de 2008, o sea, 614 mil automotores menos.

La composición de la baja es desigual: la de mayor descenso fue Chrysler con casi 44% aunado a que en 2008 ya había bajado 1.3%; le siguió GM con 31.3%, pero en 2008 había aumentado 9.1 %; después VW con -29.1%, después de un crecimiento en 2008 del 9.6%.

Cuadro 2
Producción de automotores en México 2007-2009 y primer trimestre de 2010
para el mercado nacional (unidades)

Empresa	2007	2008	2009	Primer trimestre 2010	2008/2007 %	2009/2008 %	2010/2009 %
Nissan	165,843	159,520	127,941	36,464	-3.8	-19.8	37.7
GM	83,382	120,194	69,628	28,228	44.1	-42.1	61.8
VW	79,023	72,514	47,692	14,371	-8.2	-34.2	34.6
Ford	44,048	42,029	2,960	1,304	-4.6	-93.0	725.3
Chrysler	10,829	11,219	22,629	6,225	3.6	101.7	137.1
Honda	10,610	16,579	10,164	2,127	56.3	-38.7	23.2
Toyota	9,034	8,818	-	3,928	-2.4		
Varios	9,975	35,398	9,950	3,934	254.9	-71.9	8.9
Sumas	412,744	466,271	290,964	96,581	13.0	-37.6	50.1

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de INEGI, Industria automotriz 2009.

Por lo que respecta a la división entre nacional e internacional, en donde los destinos son de acuerdo a las decisiones de las matrices, el 78% es para exportación, principalmente a los Estados Unidos y el restante 22% es producción para México. En ésta, según el Cuadro 2, la baja fue de -37.6% en 2009, después de un aumento del 13% en 2008. Chrysler tuvo un crecimiento porcentual del 101.7% en 2009, después de un crecimiento del 3.6% en 2008. La disminución más fuerte es de Ford en 2009 con el -93%, que además había disminuido -4.6% en 2008.

En este periodo, la producción para el mercado nacional, a pesar del crecimiento del 50.1% del primer trimestre, es sensiblemente menor que la correspondiente al 2008. El crecimiento de 725% de Ford, tan desproporcionado se debe a la base de 2009 en el que prácticamente paró

la producción, caso un tanto similar en Chrysler; los demás fabricantes crecen con moderación.

Cuadro 3
Producción total de automotores en México 2007-2009
y primer trimestre de 2010 para exportación
(unidades)

Empresa	2007	2008	2009	Primer trimestre 2010	2008/ 2007 %	2009/ 2008 %	2010/ 2009 %
Nissan	323,411	281,109	227,473	77,153	-13.1	-19.1	100.8
GM	384,285	389,994	280,906	110,141	1.5	-28.0	97.6
VW	332,106	378,288	272,051	79,413	13.9	-28.1	23.2
Ford	263,017	275,653	231,370	81,065	4.8	-16.1	275.7
Chrysler	273,131	255,536	134,453	60,567	-6.4	-47.4	93.1
Honda	15,764	34,674	37,564	11,487	120.0	8.3	11.7
Toyota	32,249	49,879	42,696	13,896	54.7	-14.4	28.0
Varios	79,812	73,482	37,336	14,772	-7.9	-49.2	92.7
Sumas	1,703,775	1,738,615	1263849	448,494	2.0	-27.3	86.4

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de INEGI, Industria automotriz 2009.

La fabricación para exportación (Cuadro 3) fue de -27.3 % en 2009, después de un crecimiento del 2% en 2008.

La caída en la producción de exportación en 2009, la encabeza Chrysler con el -47.4%, después de una baja de -6.4% en 2008; le sigue VW con -28.1%, seguida de un crecimiento de 13.9% en 2008.

Para el primer trimestre del 2010, es evidente la recuperación de la producción a los

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

niveles del 2008, principalmente en la producción para exportación en donde presenta crecimiento del 86.4% con respecto al primer trimestre del 2009, que rebasa moderadamente el correspondiente al 2008. El enorme crecimiento es encabezado por las tres fábricas norteamericanas, empezando con Ford que tiene un incremento del 275.7%, Chrysler 93.1 y GM 97.6%.

Un comentario importante, es que la fabricación de vehículos en México tiene una composición parecida a la norteamericana, en que los autos comerciales (SUV's entre ellas) tienen un porcentaje alto de la fabricación total de vehículos, llegando al 43%; en EUA es del 57%.

Cuadro 4
Ventas totales y por empleado en México, 2007-2008

Empresa	Millones de dólares		Porcentaje crecimiento 2008/2007	Número de empleados	Ventas por empleado (miles de dólares)	
	2007	2008			2007	2008
Nissan	10,230	9,667	-2.8	8,884	1,152	
GM	11,404	11,133	0.4	13,442	848	
VW	8,758	9,295	9.2	16,045	546	632
Ford	7,380	8,633	20.3	5,600	1,318	
Chrysler	8,865	8,085	-6.2	6,649	1,333	
Honda	1,286	1,826	46.0	2,047	628	
Toyota	1,810	2,068	17.6	2,500	724	
Sumas	49,732	50,708	4.9	55,167	901	

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de INEGI, Industria automotriz 2009.

El Cuadro 4 muestra las ventas en 2007 y 2008 en México en millones de dólares, así como el

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

crecimiento por empresa en ese periodo. La columna siguiente tienen el número de trabajadores en 2007; al dividir las ventas de 2007 por los trabajadores en el mismo año, se obtienen las ventas por trabajador. Aunque no podría decirse en estricto sentido que es la productividad por trabajador, sí contiene algunos de los elementos que lo componen. El principal elemento que puede distorsionar la comparación son los autos importados, que son el 59% de la venta total en unidades. En este tenor, se observa que el promedio de ventas por empleado en 2007 de las siete empresas listadas es de 901 mil dólares. Destacan, por arriba del promedio, Chrysler con 1,333 miles de dólares (md), Ford con 1,318 md y Nissan con 1,152 md. Chrysler importó en 2007 el 92.4% de sus ventas en México y Ford el 70.2%, como puede verse en el cuadro 8. VW que es la que tiene el más bajo índice de ventas por trabajador con 546 md, tiene también el porcentaje más bajo de importación sobre ventas con el 41.4%.

Con los porcentajes de crecimiento de las ventas de 2008 vs. 2007, las comparamos con el porcentaje de crecimiento de la producción de los mismos años, obteniendo una correlación de 0.84.

Con la finalidad de tener una base de comparación, Hernández Laos reporta que la productividad laboral de México, Canadá y Estados Unidos en dólares americanos a la Paridad de Poder Adquisitivo de 1985, en 1988 es de \$16,284, \$34,430 y \$38,460 respectivamente, determinada con el PIB entre número de trabajadores.



Cuadro 5
Ventas totales y por empleado en el mundo, 2007-2008

Empresa	Millones de dólares		Número de empleados		Ventas por empleado (miles de dólares)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Nissan	91,098	96,754	159,227	155,659	572.1	621.6
GM	181,122	148,979	285,000	266,000	635.5	560.1
VW	149,259	167,411	329,305	368,500	453.3	454.3
Ford	172,455	146,277	248,000	213,000	695.4	686.7
Chrysler						
Honda	102,018	112,829	167,231	178,960	610.0	630.5
Toyota	220,778	235,603	309,797	322,045	712.7	731.6
Sumas	916,730	907,853	1,498,560	1,504,164	611.7	603.6

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de los informes anuales de las compañías 2007 y 2008.

En el Cuadro 5, de los Ingresos y número de trabajadores en el nivel mundial de cada una de las armadoras, se muestra que el promedio de las seis empresas para 2007 es de 611.7 md, disminuyendo en el 2008 a 603.6 md, en la que destaca como la más alta Toyota con 731.6 md, y 712.7 en 2007, seguida de Ford \$686.7 en 2008 y 695.4 en 2007. En los dos años, VW es la que tiene el menor índice de ventas por empleado, tanto en el nivel mundial como en México. Creemos que un factor de peso en este caso, es el número de *trainees*, que la empresa los reporta como empleados. En el nivel mundial no afecta el factor importación porque las cifras consolidadas de todas las compañías, eliminan las ventas entre ellas mismas.

Cuadro 6
Proporción de ventas nacionales
con respecto a las ventas mundiales 2007-2008
(millones de dólares)

Empresa	2007			2008		
	Ventas mundiales (a)	Ventas nacionales (b)	% b/a	Ventas mundiales (c)	Ventas nacionales (d)	% d/c
Nissan	91,098	10,230	11.2	96,754	9,667	10.0
GM	181,122	11,404	6.3	148,979	11,133	7.5
VW	149,259	8,758	5.9	167,411	9,295	5.6
Ford	172,455	7,380	4.3	146,277	8,633	5.9
Chrysler		8,865			8,085	
Honda	102,018	1,286	1.3	112,829	1,826	1.6
Toyota	220,778	1,810	0.8	235,603	2,068	0.9
Sumas	916,730	49,732	5.4	907,853	50,708	5.6

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de los cuadros anteriores.

En el Cuadro 6 aparece la proporción de las ventas que realizan en México las seis armadoras, con respecto a las ventas que tienen en el nivel mundial, con la finalidad de analizar si este indicador tiene correlación con la producción, para, en un sentido, validar el cálculo del cuadro 4 de ventas por empleado. Es decir, saber si tiene la misma proporción en la producción. Además, resulta significativo saber el dato *per se*: que Nissan vende el 10% de su producción total en México, le sigue GM con el 7.5%, etcétera. La media de estas seis armadoras es el 5.6%, que comparado con el porcentaje del 3.1 de la producción mundial, indica la proporción de armadoras que no están en México.

Cuadro 7
Proporción de ventas y la producción nacionales
con respecto a las ventas y la producción mundiales en 2007
(Porcentaje)

Empresa	Ventas	Producción
Nissan	11.2	15
GM	6.3	5
VW	5.9	6.5
Ford	4.3	4.7
Chrysler		14.8
Honda	1.3	0.7
Toyota	0.8	0.3
Sumas	5.4	3.1

FUENTE: Elaboración propia con base en el Cuadro 6, para ventas y en datos de OICA para la producción.

En el Cuadro 7 puede apreciarse la alta correlación entre la proporción de las ventas y de la producción nacionales con respecto a las mundiales. El índice de correlación es de 0.95.

Cuadro 8
Proporción de las importaciones de automotores
con relación a las ventas nacionales totales
(unidades-2007)

Empresa	Ventas nacionales totales (a)	Producción nacional (b)	Importaciones (a-b) (c)	% de importaciones sobre ventas totales (c/a)
Nissan	214,121	165,843	48,278	22.5
GM	230,401	83,382	147,019	63.8
VW	134,778	79,023	55,755	41.4
Ford	147,747	44,048	103,699	70.2
Chrysler	141,934	10,829	131,105	92.4
Honda	52,951	10,610	42,341	80.0
Toyota	66,208	9,034	57,174	86.4
Sumas	988,140	402,769	585,371	59.2

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de AMDA las ventas nacionales y del cuadro 2 la producción para venta nacional.

Con la finalidad de saber el efecto que puede tener la importación de vehículos sobre el indicador de ventas por empleado, en el Cuadro 8 puede apreciarse que el promedio de las importaciones sobre las ventas totales de autos es del 59%. La que tiene el más alto porcentaje es Chrysler con el 92%, seguida por Toyota y Honda, que tienen poco tiempo elaborando autos en México y su volumen de producción todavía es incipiente; Ford y GM siguen con proporciones arriba de la media, dejando a VW y Nissan como las empresas que importan menos con respecto al total de ventas en México.



Cuadro 9

Ventas por empleado en México, sin importaciones de autos (2007)

Empresa	Ventas por empleado Miles de dólares	% de importación sobre ventas	Ventas por empleado sin importación
Nissan	1152	22.5	892
GM	848	63.8	307
VW	546	41.4	320
Ford	1318	70.2	393
Chrysler	1333	92.4	102
Honda	628	80.0	126
Toyota	724	86.4	99
Sumas	901	58.2	377

FUENTE: Cuadros 4 y 8.

Como se observa en el Cuadro 9, la diferencia entre empresas es enorme. Nissan tiene el más alto que es 9 veces mayor que Toyota que es el más bajo. Las posibles explicaciones son que los volúmenes de producción en Honda y Toyota, al ser muy reducidos, el costo es mayor y las comparaciones en tan diferentes niveles de producción no son representativas; y, principalmente, porque Honda y Toyota dedican proporcionalmente más gente a labores administrativas y de venta que a la producción. El caso de las tres empresas norteamericanas y de VW, el factor principal es la elaboración de motores en sus respectivas plantas, y en este trabajo solamente se eliminó el número de automotores de importación. Por tanto, para hacer comparativas las cifras, debería incluirse, por ejemplo, cuántos motores equivalen a un auto, para incrementar las unidades de motores.

Este último cuadro, con los ajustes de motores y partes fabricadas en las plantas para



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

venta, apoya la idea de que en el nivel mundial, la productividad mexicana es mayor que en otras partes del mundo. La hipótesis a trabajar más adelante, es que los países emergentes subsidian de manera importante a la fabricación en los países dueños de las fábricas, por la proporción de salarios tan bajos en los primeros con respecto a los segundos.

Como se dijo al principio del texto, la segunda gran división del mercado automotriz en México es la fabricación de autopartes. Presentamos en el siguiente Cuadro número 10 las cinco principales fabricantes de componentes, que por número de empleados, representan el 36% del total de este sector productivo.

Cuadro 10
Ventas en México de las principales fábricas de autopartes
y número de empleados (2007)

Empresa	Millones de dólares	Número de empleados	Ventas por empleado (miles de dólares)
Delphi Auto	5,291	62,883	84.1
Nemak	2,990	14,925	200.3
Flextronics	2,220	26,804	82.8
Johnson Cont	1,841	23,470	78.4
Lear Corp	1,559	34,000	45.9
Sumas	13,901	162,082	85.8

FUENTE: Revista expansión, *500 empresas más importantes de México 2008*.

En el Cuadro 10 se determina la venta por empleado de las cinco fábricas de componentes automotrices más importantes en México. El promedio es de \$85,800 dls., en que destaca Nemak con \$200,300 que hace cilindros y monoblocks para motores cuya propietaria es el Grupo mexicano Alfa; está asociada con Ford en Nemak. En productividad le sigue Delphi, pero



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

todas éstas, por debajo del promedio.

Al comparar las ventas por empleado, con el de las armadoras en México, éste es 10.5 veces mayor. Las dos explicaciones más importantes de esta diferencia son: la primera, que es el reflejo de la política de eliminar dentro de las fábricas de autos, la elaboración de componentes, trasladándolas a empresas que se especializan en esas partes y pagan salarios sensiblemente más bajos que en las armadoras (parte del llamado toyotismo) y, la segunda, que en las armadoras está influido por las importaciones. Al eliminarlas, disminuye la venta el 58%, quedando el promedio para 2007 en \$ 377,00 dls., (ver Cuadro 10) 4.4 veces mayor que las de componentes.

PERSPECTIVA PARA 2010-2011

De acuerdo a la información proporcionada, resulta evidente que las administraciones de las armadoras, que son las que deciden cuánto se va a fabricar en cada país, tienen especial interés en ir a los países emergentes como México. Fundamentalmente juegan dos factores: primero, la lucha de los sindicatos de los países avanzados por seguir manteniendo las fuentes de trabajo en sus lugares, que, por cierto, son fuertemente subsidiados por el costo de los trabajadores de los países emergentes, y, segundo, qué países presentan mejores condiciones para sus inversiones, como el costo más bajo de la mano de obra, las facilidades gubernamentales de subsidios en impuestos, estímulos, etcétera, la infraestructura de los lugares a instalarse, el poder de consumo de esas sociedades, la distancia geográfica a los lugares de consumo y, finalmente hoy, la inseguridad por la violencia de los cárteles de la droga.

Con estos elementos, después del importante repunte en la producción y la venta de exportación en el primer trimestre del 2010 y los avisos de inversiones de varias ensambladoras, entre ellas VW, Ford GM, Chrysler, se anticipa que se seguirá por el camino del crecimiento alto, inclusive trasladando mayor producción a México de la que se hacía en los EUA. Los despidos de personal no fueron mayores al 10% del total, pues se optó

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

principalmente por los “paros técnicos”, lo que augura que en ese sentido no habrá problema.

El principal cuestionamiento es que, como en todo el mundo, todavía no hay seguridad de que el crecimiento vaya a ser sostenido. Si hubiera una nueva recaída económica, principalmente se verá afectado México. El otro gran obstáculo, reciente, es el incremento de la inseguridad por el control de varios municipios del narcotráfico. Ha habido diversos anuncios que este aspecto afectará las inversiones en el país.

CONCLUSIONES

1. Lo que se llama industria nacional automotriz es la participación de la mano de obra mexicana en el ensamblado de autos y en la fabricación de partes de las grandes empresas transnacionales. Solamente una pequeña parte -cercana al 10% del total- de los proveedores de segundo nivel son de capital nacional.
2. La producción de vehículos en México de las siete empresas que ensamblan en México, se dedica, de acuerdo a directrices de sus casas matrices el 79% a la exportación, dejando el 21% para el mercado nacional. En número de automotores, para 2008 fue de 2,168 miles el total de fabricación y 1,738 miles para exportación.
3. En el 2009 hubo una caída del 27% en la producción, con disparidades marcadas por marca (ver cuadro 3).
4. Para el primer trimestre del 2010 ha habido un crecimiento del 86.4 en la producción de vehículos.
5. Las ventas por empleado en México en el 2007, de las empresas estudiadas tiene un promedio de 901 mil dólares, destacando Chrysler como la más alta con 1,333 mil dólares. Existe una diferencia importante entre empresas.
6. Las ventas por empleado en el nivel mundial asciende en promedio a 603 mil dólares. Puede estar afectando que en el nivel mundial existen muchos empleados en investigación, desarrollo, administrativos y trainees que no se dan en México en la misma proporción.



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

7. Existe un índice de correlación del .95 de la producción con las ventas de las empresas que arman vehículos en México.
8. Las ventas de vehículos en México en el año de 2007 ascendieron a 988 mil unidades, de los que 585 mil (59%) son importados; al eliminar esta última cifra –los autos importados-, las ventas por empleado disminuyen a 377 mil dólares, con diferencias importantes entre empresas.
9. Las ventas de autopartes por empleado en el 2007 en promedio ascendió a 85 mil dólares , destacando la empresa Nampak, que es una asociación del Ford con el grupo Alfa en donde se fabrican cilindros y monoblocks.
10. En la medida de que las directrices de las empresas automotrices instaladas en México decidan incrementar la producción en el país, seguirá habiendo crecimiento. Todo apunta que así será por la estrategia de golpear al sindicato norteamericano United Auto Workers (UAW).

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Medina, Lourdes, *Cambios en la industria automotriz ante la globalización: el sector de autopartes en México*, Contaduría y Administración, no. 206, México, jul-set 2002, FCA-UNAM.
- Boyer Robert y Freyssenet Michel, *Los modelos productivos*, Trad. Irene Brousse, Grupo editorial Lumen, Buenos Aires, 2001, 1ª edición en francés, 2000.
- Dominique Plihon, *El nuevo capitalismo*, Trad. María Guadalupe Benítez Toriello, Siglo XXI, México, 2003, 1ª edición en francés 2001.
- Freyssenet, Michel, *The Second Automobile Revolution : Trajectories of the World Carmakers in the 21st Century*, Palgrave Macmillan, Paris, 2009.
- Gray John, *Falso amanecer. Los engaños del capitalismo global*, Trad. Mónica Salomón, Piados, Barcelona, 2000, 1ª edición inglés en 1998.
- Gray John, *Tecnología, progreso y el impacto humano sobre la Tierra*, Trad. Albino Santos Mosquera, Kats editores, Barcelona, 2008, 1ª edición inglés, 2007.
- Groupe d'Études et de Recherche Permanent sur l'Industrie de l'Automobile, Actes du GERPISA: *Variety of capitalism and diversity of productive models; main conclusions*, Comité des constructeurs Français d'Automobiles, Paris, 2008.
- Gutiérrez Arriola, Angelina, *La empresa transnacional en la reestructuración del capital, la producción y el trabajo*, UNAM y Juan Pablos, México, 2006.
- Harvey David, *El nuevo imperialismo*, Trad. Juan Mari Madariaga, Akal, Madrid, 2004, 1ª edición en inglés 2003.
- Juárez Núñez Huberto, Lara Rivero Arturo y Bueno Castellanos Carmen, coordinadores, 2005, *El auto Global*, Conacyt, BUAP,

XV

CONGRESO INTERNACIONAL DE CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

UAM, UIA, México.

Ríos Agustín, *The automotive parts industry in Mexico*, paper presented in the México auto industry conference, Mexico Now Seminar, San Luis Potosí, 2 dic. 2008.

Shimizu Koichi, *Le toyotisme*, Éditions La Découverte, Paris, 1999.

Solis Eduardo, *Outlook of the Mexican automotive industry*, paper presented in the México auto industry conference, Mexico Now Seminar, San Luis Potosí, 2 dic. 2008.

Tankersley, Jim. «No hay camino fácil para la industria automotriz en EE.UU.». *Los Angeles Times*. 09 de abril de 2009.

Vicencio Miranda, Arturo, "La industria automotriz en México: antecedentes, situación actual y perspectivas", *Contaduría y Administración*, No. 221, enero-abril 2007, México.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA).

Automotive News.

La Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C., (ANPACT).

Expansión-Fortune 2007 y 2008, *Las quinientas empresas más importantes de México*.

Ford Motor Company, Informe financiero, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008, <http://www.ford.com>, consultados en abril de 2009.

General Motors Co, Informe financiero, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008, <http://www.gm.com/>, consultado en abril de 2009.

Harbour Report.

Honda, Informe financiero, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008, <http://www.honda.com/>, consultado en abril de 2009.

Industria Nacional de Autopartes (INA).

Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI).

Nissan, Informe financiero, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008, <http://www.nissan.com/>, consultado en abril de 2009.

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA).

Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Toyota Company, Informe financiero, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008, <http://www.toyota.com/>, consultado en abril de 2009.

Volkswagen, Informe financiero, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008, <http://www.vw.com/>, consultado en abril de 2009.

Ward's Automotive.