

# Sueldos y salarios de la industria automotriz en México en 2003 y 2008: Aguascalientes, Estado de México, Puebla, Chihuahua y Coahuila de Zaragoza

Área de Investigación: Costos

**Julio Castellanos Elías**

Facultad de Contaduría y Administración  
Universidad Nacional Autónoma de México  
México

[jcastell@fca.unam.mx](mailto:jcastell@fca.unam.mx)



Octubre 3, 4 y 5 de 2012  
Ciudad Universitaria  
México, D.F.

AMM  
CONGRESO  
INTERNACIONAL  
DE  
CONTADURÍA  
ADMINISTRACIÓN  
E  
INFORMÁTICA

División FCA, Martha Andrea Pineda Márquez | Fotografía: Rulfo López-Chavez

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



**ANFECA**  
Asociación Nacional de Facultades y  
Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

# Sueldos y salarios de la industria automotriz en México en 2003 y 2008: Aguascalientes, Estado de México, Puebla, Chihuahua y Coahuila de Zaragoza

## Resumen

El objetivo de este trabajo es mostrar que en los salarios promedio por día y por hora de la industria automotriz instalada en México, que se determinan con los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y geografía (INEGI), al desglosarlos entre ensambladoras y fábricas de autopartes, así como por obreros y empleados de la administración se encuentran grandes disparidades entre cada sector. Para llevar a cabo el trabajo se utilizó, además de los salarios diarios y por hora, el número de salarios mínimos para cada sector (armadoras o autopartes), Estado de la República y por clasificación laboral (empleados administrativos y obreros). Los resultados encontrados muestran que el promedio general de 4.5 salarios mínimos por trabajador de esta industria, al dividirlo en empleados de armadoras y de autopartes, se obtuvieron 8.9 veces para la primera y 4.1 para la segunda; al desglosarla entre empleados administrativos y obreros, se obtuvo en armadoras 17.1 y 6.2 respectivamente; en autopartes 9.9 y 3.3. También se compararon los salarios que se pagaron en 2003 y 2008, encontrando que el incremento en los salarios fue menor que todos los demás indicadores, destacando la diferencia con el valor de la producción de la industria automotriz que en dichos años creció 49% y los salarios solamente 18%.

**Palabras clave:** Industria automotriz en México, Sueldos y salarios en la industria automotriz, costo de la mano de obra en la industria automotriz en México

Octubre 3, 4 y 5 de 2012  
Ciudad Universitaria  
México, D.F.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>  
[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90  
52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08



División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

## SUELDOS Y SALARIOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO EN 2003 Y 2008: AGUASCALIENTES, ESTADO DE MÉXICO, PUEBLA, CHIHUAHUA Y COAHUILA DE ZARAGOZA

### Antecedentes

El proyecto de investigación PAPIIT IN308708 titulado: “Competencia y estrategias de la participación de empresas en las cadenas productivas en la industria automotriz en México y en China”, en que se inscribe este artículo, originalmente pretendía estudiar la competitividad de la industria automotriz mexicana *versus* la china por el mercado norteamericano.

Al poco tiempo de iniciar nuestro trabajo en el año 2008, nos percatamos de que las grandes armadoras, dueñas del mercado mundial automotriz, deciden dónde invertir en función de muchos otros aspectos adicionales a los que suponíamos principales, como serían la productividad y el costo de la mano de obra. Resultó evidente que el mercado chino era, y es, particularmente atractivo por la enorme demanda de vehículos que existe y por la política estatal del gobierno al obligar a las empresas extranjeras a instalarse a través de coinversiones (*joint ventures*), lo que disminuye las necesidades de inversión para ellas y obliga a un compromiso estatal de control obrero. La política industrial del gobierno chino ha conducido a que este país haya sido en el 2010 el principal productor y consumidor de vehículos en el mundo, superando los 18 millones, cifra récord en la historia de cualquier país; en 2011 se produjeron 18,418 miles.

En México la política industrial es dejar que las empresas ensambladoras y de autopartes extranjeras, que en ocasiones son las mismas, operen en completa libertad; sin restricciones de ninguna índole. El gobierno mexicano solamente ha procurado crear condiciones favorables para la instalación de dichos consorcios tales como infraestructura carretera y ferrocarrilera hacia el norte y hacia los puertos de embarque, así como abastecimiento de energía eléctrica, agua, terrenos y locales adecuados, mano de obra barata y beneficios fiscales considerables (como el programa de importaciones temporales), a cambio, únicamente, de la creación de empleos.

Se ha dicho repetidas veces, en distintos medios de información, que los empleos de la industria automotriz instalada en México son muy bien pagados, lo que nos llevó a considerar, entre otros aspectos, que esta aseveración debía ser estudiada para confirmar o, en su caso, negar su veracidad.

Por otro lado, han surgido diversas teorías (hipótesis) que pretenden explicar la crisis económica de 2007/2009 que resultó especialmente severa para la industria automotriz con una caída de más del 28% en la producción mundial, y salvo por la creciente producción y consumo de China e India, no llegó al 40%. Entre las hipótesis escritas, la que ha parecido más atractiva, es la que dice que el crecimiento económico mundial de occidente –así como de la industria automotriz– que se dio en los “treinta gloriosos años” (1944-1974), obedeció principalmente al crecimiento de los salarios reales y de sus prestaciones, el llamado *Welfare State* o Estado de Bienestar. A partir del inicio de la década de los ochenta del

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

Siglo XX, Margaret Thatcher en Gran Bretaña y Ronald Reagan en los EUA emprenden una fuerte ofensiva contra los salarios y las prestaciones afectando de manera importante estos renglones económicos, provocando que el consumo, que se basaba fuertemente en el crédito, dejara de ser accesible para grandes sectores de la población, lo que explica en gran medida el abatimiento o disminución del crecimiento del consumo automotriz en los países occidentales ricos y, por extensión, en los de desarrollo medio.

La abundante historia de las luchas obreras en los EUA (Detroit, Michigan) de las décadas de 1930 y 1940 es elocuente en cuanto a justificar el crecimiento de los salarios, las prestaciones y en la mejoría de las condiciones de trabajo en esta boyante industria.

El estudio de la caída permanente de la demanda de vehículos en los EUA, ha sido sólidamente documentado por Bruno Jetin en su trabajo “The demand for automobile in the USA before and after the crisis”, (GERPISA, 2009) trabajo en el que muestra cómo el consumo de bienes durables, principalmente los automóviles, ha sufrido una sensible baja por la falta de acceso a créditos por una parte importante de ciudadanos-trabajadores de ese país. Esto, aunado al despido de trabajadores por la crisis generalizada y especialmente en la industria automotriz por el traslado de fabricación a países con salarios muy menores a los que se pagan en Detroit Michigan, justamente llamada “la meca del automóvil”. Igualmente, el mapa de producción de vehículos, muestra como en los mismos EUA, se han montado fábricas armadoras y de autopartes en estados del Sur, en los que se pagan salarios cercanos a la mitad de los que se pagaban en Detroit, Michigan en décadas pasadas.

“El costo de la mano de obra como elemento determinante del costo del automóvil” (Castellanos, 2010) sugiere que el costo de la mano de obra en el automóvil, debe incluir no sólo el importe de los salarios pagados en las armadoras, sino también el costo de los salarios pagados en las fábricas de autopartes. Esta propuesta tiene dos implicaciones importantes: primera, el reconocimiento que los obreros de las fábricas de autopartes, que en México son diez veces más que los trabajadores de las ensambladoras, sólo existen para surtir a las armadoras. Es decir, son parte intrínseca de aquéllas y, en segundo lugar, que puede conjeturarse que la creación y separación de las plantas de autopartes de las ensambladora, se dio para llevar a cabo la contratación de trabajadores en condiciones de salarios bajos (en promedio la mitad), con prestaciones menores y en muchos casos con subcontrataciones (*outsourcing*), que ayuda a las ensambladoras a abatir sustancialmente el costo de la mano de obra.

### **Determinación de los salarios en la industria automotriz instalada en México: total y por estado (Aguascalientes, estado de México, Puebla, Chihuahua y Coahuila de Zaragoza)**

Las reflexiones, escritas en los antecedentes, ayudan a entender la necesidad de estudiar cómo se integra la mano de obra de la industria automotriz instalada en México en el contexto de la industria automotriz mundial.

Para lograr este objetivo, adelante se analizan, primeramente, cuál es el costo de la mano de obra en la industria automotriz del país, para seguir con los estados de Aguascalientes, estado de México y Puebla que son los que encuestamos al inicio del proyecto.

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

Posteriormente se incluyeron los estados de Chihuahua y Coahuila de Zaragoza por ser los estados con mayor empleo: el 44% del total de esta industria para 2003 , bajando al 31% en el 2008 (Chihuahua con el 31% en 2003, disminuyendo al 20% en 2008; Coahuila el 13 y el 11% respectivamente).

**Cuadro 1**  
Determinación del salario por hora, México, 2003 (total)  
Fabricación de automóviles y camiones, y autopartes

	<b>Remuneraciones Totales (miles de pesos)</b>	<b>Personas ocupadas</b>	<b>Salario diario con prestaciones (365 días)</b>	<b>Salario diario sin prestaciones (menos 30%)</b>	<b>Salario por hora sin prestaciones</b>	<b>Número de salarios mínimos</b>
Total	50,463,856	535,193	258.33	198.71	33.67	4.5
Autos y camiones	9,721,877	44,067	604.42	431.73	82.93	9.9
Autopartes	36,908,089	439,112	230.27	181.32	28.77	4.1

Fuente: Elaboración propia con datos de *La industria automotriz en México 2010* Serie estadísticas sectoriales del INEGI e Informe anual del Banco de México 2009, Comercio exterior.

Notas: 1) La suma de las dos columnas no es igual a la del total porque se excluyeron los conceptos correspondientes a fabricación de carrocerías y remolques ni la de fabricación de productos de hule, que representan el 2 y el 5% respectivamente.

2) Para calcular el salario por hora, utilizamos 1900 horas trabajadas en el año para autos y camiones (como sugiere la OCDE) y 2300 para autopartes, asumiendo que estas fábricas que trabajan 48 horas a la semana por 48 semanas al año.

3) Para efectos de calcular el salario diario sin prestaciones, tomando como base los datos de INEGI, a la columna de salario diario con prestaciones total, se le restó 30%; al de autos y camiones 40% y al de autopartes 27%,.

4) El salario mínimo en el año 2003 fue de \$ 43.65 en la área geográfica "A".

5) Los rangos de salario mínimo en 2003 era de 3.4% mayor el área geográfica "A" que la "B"; 3.8% mayor la "B" que la "C" y 7.4% mayor la "A" que la "C". Para 2008 los porcentajes de diferencia eran 3.1, 2.9 y 6.2 respectivamente.

<http://congreso.investigacion.fca.unam.mx>

información En el Cuadro 1 se aprecia que en el año 2003 el salario diario con prestaciones de las armadoras es 2.6 veces que el de las fábricas de autopartes (604.42/230.27). Nótese que al

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

calcular este indicador en la columna “salario diario sin prestaciones”, disminuye a 2.3 veces, debido a que las prestaciones son sensiblemente menores en las plantas de autopartes, como quedó dicho anteriormente: 40% vs. 27%.

Otra consideración de importancia es que las remuneraciones están conformadas por salarios y prestaciones de administrativos y obreros. A efectos de ponderar cada uno de ellos, en el Cuadro 3 del trabajo “Importancia de los salarios en la producción automotriz como elemento dinamizador de la crisis económica”, (Castellanos *et. al.* 2011) se muestra que el salario diario de los administrativos de las armadoras es 2.7 veces que el de los obreros, y en las de las autopartes es tres veces mayor.

Resulta significativo que los días de salario mínimo en la industria auomotriz, no son bajos. El promedio total es de 4.5 días, equivalente a un sueldo de \$ 5,971.00 mensuales; al desglosarlo, las ensambladoras tienen 9.9 veces de salario mínimo, es decir un salario mensual de \$ 13 136.00. En las plantas de autopartes baja el salario mensual promedio a \$ 5,460.00, que no parece indecoroso.

### Cuadro 2

Determinación del salario por hora, México, 2008 (total)  
Fabricación de automóviles y camiones, y autopartes

	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	Personas ocupadas	Salario diario con prestaciones (365 días)	Salario diario sin prestaciones (menos 30%)	Salario por hora sin prestaciones	Número de salarios mínimos
Total	61,816,474	552,176	306.71	235.93	40.05	4.5
Autos y camiones	12,206,688	50,905	656.97	469.26	90.15	8.9
Autopartes	44,165,316	441,179	274.27	215.96	34.27	4.1

Fuente: Elaboración propia con datos de *La industria automotriz en México 2010* Serie estadísticas sectoriales del INEGI e Informe anual del Banco de México 2009, Comercio exterior.

Notas: 1) La suma de las dos columnas no es igual a la del total porque no se incluyeron los conceptos correspondientes a fabricación de carrocerías y remolques ni la de fabricación de productos de hule, que representan el 2 y el 5% respectivamente.

2) Para calcular el salario por hora, utilizamos 1900 horas trabajadas en el año para autos y camiones (como sugiere la OCDE) y 2300 para autopartes, asumiendo que estas fábricas que trabajan 48 horas a la semana por 48 semanas al año.



3) Para efectos de calcular el salario diario sin prestaciones, tomando como base los datos de INEGI, a la columna de salario diario con prestaciones total, se le restó 30%; al de autos y camiones 40% y al de autopartes 27%,.

4) El salario mínimo en el año 2003 fue de \$ 43.65 en la área geográfica “A”.

5) Los rangos de salario mínimo en 2003 era de 3.4% mayor el área geográfica “A” que la “B”; 3.8% mayor la “B” que la “C” y 7.4% mayor la “A” que la “C”. Para 2008 los porcentajes de diferencia eran 3.1, 2.9 y 6.2 respectivamente.

En el Cuadro 2, correspondiente a 2008, las relaciones se modifican levemente con respecto a los datos de 2003. Los salarios diarios con prestaciones de las armadoras son 2.4 veces que las de autopartes. Sin prestaciones, disminuye a 2.2 veces. Esto puede obedecer a que hubo en el periodo estudiado un incremento salarial mayor en autopartes que en ensambladoras.

Se mantiene el número de salarios mínimos en el total y en las autopartes, disminuyendo en las armadoras, lo que quiere decir que se recibieron aumentos salariales menores que el aumento al salario mínimo, o que disminuyeron trabajadores de salarios altos.

Los salarios promedio mensuales para 2008 fueron: Total \$ 7 194.00; ensambladoras \$ 14 229.00 y autopartes \$ 6 555.00

Para efectos de tener un indicador comparativo, considérese que el aumento del salario mínimo de 2003 a 2008 fue del 20.5%: \$ 43.65 y \$ 52.59 respectivamente; el valor de la producción automotriz aumentó de \$ 375 750 millones de pesos a \$ 559 942 millones, es decir, el 49%; las unidades producidas 1,585,982 y 2,180,294 respectivamente, equivalente a un incremento del 37.5% (todos los datos son tomados de “La industria automotriz en México 2010”. Serie estadísticas sectoriales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (pesos corrientes). Por otra parte, la La inflación de junio 2003 a junio 2008 se incrementó en 23%. Esto significa que la inflación fue mayor que el aumento a las remuneraciones totales y al salario mínimo. Por tanto, si el número de trabajadores aumentó en 3%, éstos, recibieron un menor salario en 2008 que en 2003.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



División de Investigación. Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

### Cuadro 3

Incremento porcentual del salario promedio y personal ocupado 2008/2003, México, (Total)  
Fabricación de automóviles y camiones, y autopartes

	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	Personal ocupado	Salario diario con prestaciones (365 días)
Total	22.5	3.2	18.7
Autos y camiones	25.6	15.5	8.7
Autopartes	19.7	0.5	19.1

Fuente: Elaboración propia con datos de los cuadros 1 y 2.

El Cuadro 3 muestra los incrementos porcentuales de 2008 comparados con 2003.

Las percepciones totales promedio, se incrementaron en 22.5% y el número de trabajadores solamente 3%, lo que hace que el salario se incrementara 18.7% en el periodo que, comparado con el aumento al salario mínimo –ya de por sí raquítico–, es menor. También se ve que el salario diario promedio en autos y camiones el aumento es solamente del 8.7%, y en autopartes del 19.1% esto es, casi el aumento al mínimo.

### Cuadro 4

Incrementos porcentuales del salario promedio del personal ocupado y del número de veces el salario mínimo 2008/2003, México, Total y por estado  
Fabricación de automóviles y camiones, y autopartes

	Remuneraciones Totales	Personal ocupado	Salario diario con prestaciones (365 días)	Número de veces el salario mínimo 2003	Número de veces el salario mínimo 2008
<b>Totales México</b>					
Total	22.5	3.2	18.7	4.5	4.5
Autos y camiones	25.6	15.5	8.7	9.9	8.9
Autopartes	19.7	0.5	19.1	4.1	4.1
<b>Puebla</b>					
Total	55.0	43.2	8.2	8.0	7.2
Autos y camiones	54.4	18.8	29.9	10.6	11.4
Autopartes	56.6	64.9	-5.1	5.5	4.3
<b>Aguascalientes</b>					
Total	88.2	51.0	24.7	7.7	8.0

http://ce.unam.mx

informa@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08

Asociación Nacional de Facultades y Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510



Autos y camiones	74.1	25.3	39.0	9.2	10.7
Autopartes	96.1	64.6	19.2	7.4	7.4
<b>Edo. de México</b>					
Total	13.2	14.3	-0.9	5.9	4.8
Autos y camiones	-4.9	12.3	-15.3	10.0	7.0
Autopartes	18.9	17.7	1.0	5.3	4.4
<b>Chihuahua</b>					
Total	-17.9	-31.7	20.1	4.2	4.2
Autos y camiones					
Autopartes	-18.3	-32.2	20.5	4.3	4.3
<b>Coahuila</b>					
Total	7.9	-15.6	27.8	3.7	3.9
Autos y camiones	-24.1	-21.9	-2.8	7.4	5.9
Autopartes	17.7	-15.5	39.2	3.2	3.7

Fuente: Elaboración propia tomando los datos de los cuadros 1 al 10 del anexo.

En este Cuadro 4 se ve cómo los promedios suelen ser engañosos. El total de los cinco estados comentados representa el 58.6% de los trabajadores totales de la industria automotriz instalada en México (313,812/535,193) en 2003; y el 50% en 2008 (274,370/552176).

Las percepciones totales se incrementan 22.5% y el número de trabajadores (NT) 3.2%; sin embargo, el incremento del NT es mucho mayor en las ensambladoras (15.5%), cinco veces más que los de autopartes, aunque sus salarios diarios solamente hayan aumentado el 8.7%. El número de salarios mínimos es de 4.5 en promedio, siendo de 8.9 veces en armadoras y 4.1 en autopartes.

Al observar la composición por estado, Puebla tiene un crecimiento total del 43% en NT y 55% en remuneraciones (R), dejando sólo un 8.2% de aumento al salario diario. Pero, en autos y camiones (VW), muestra un incremento de 18.8% en NT, el salario aumentó en el período 29.9%, contrario a lo que pasó en autopartes: el NT aumenta 64.6% y los salarios decrecen 5.1%. El número de veces de salario mínimo es de 11.4 para trabajadores de autos y camiones (VW) –los más altos de todo el país–, y 4.3 para autopartes

Aguascalientes es el caso de mayor incremento con 51% en NT y 88.2% en R, por tanto, el salario diario se incrementó en 24.7%. El NT de ensamble (Nissan) incrementaron 25.3% y los salarios 39%. El número de veces de salario mínimo es de 10.7 para Nissan y 7.4 para autopartes, la más alta del país (casi el doble de los demás estados y del promedio general). Aguascalientes es un estado que tiene pocos trabajadores: en 2003 10,706, que aumenta en 2008 a 16,161.

<http://ccfca.unam.mx>  
[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90  
52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

En el estado de México el NT aumenta 14.3%: 12.3 en autos y camiones y 17.7 en autopartes; las R aumentan 18% en autopartes y disminuyen en ensambladoras. Como producto de esto, el aumento en el salario diario es del 1% en autopartes y de -15.3% en armadoras. El número de veces de salario mínimo disminuyen de manera importante: de 10 veces en autos y camiones en 2003 a 7 en 2008, y en autopartes de 5.3 a 4.4 respectivamente; es el único estado con disminución en los dos renglones, además de ser una baja considerable.

Chihuahua, que es el estado con mayor número de trabajadores en el país, sufre una enorme baja de 161,461 en 2003 a 110,343 en 2008; es decir, 51,118 trabajadores menos igual al -31.7%; las R decrecen el 17.9%, por lo que los salarios se ven incrementados en 20.5% igual al incremento al salario mínimo en el periodo. Vale la pena observar que a pesar de ser el estado con más NT, no existe armadora de vehículos. La mayor parte de su producción es para exportación como maquiladoras. El número de salarios mínimos es similar a los otros estados: 4.3 veces, con excepción de Aguascalientes que, como se dijo, es el más elevado del país en autopartes.

Coahuila de Zaragoza tuvo una importante disminución de trabajadores del 21.9% en autos y camiones y del 15.5% en autopartes. Las R también sufrieron una fuerte contracción en autos y camiones, pero en autopartes hubo un incremento sustancial que lleva a que sea el mayor aumento del país en el sector en el periodo estudiado: 39.2%, al sector peor remunerado (autopartes). El número de veces de salario mínimo es el más bajo del país en autos y camiones con 5.7, además de haber sufrido disminución de 2008 con respecto a 2003 del 7.4 al 5.9. Las veces de SM en autopartes es la más baja del país 3.7, a pesar del fuerte incremento en el periodo.

Para ver las cifras completas de cada estado, pueden consultarse los cuadros 1 al 10 en el **anexo**.

El análisis que muestra más radicalmente el “engaño” de los promedios es cuando se desglosa el salario entre empleados administrativos y obreros, como se verá en el siguiente cuadro.

### Cuadro 5

Determinación del salario diario y número de veces de salario mínimo, clasificado por obreros y empleados de oficina, México, 2003 y 2008 (Total)  
Fabricación de automóviles y camiones, y autopartes

Sector/ Tipo de personal	Proporción para cada categoría según INEGI	Remuneraciónes Totales (miles de pesos)	Personal ocupado (Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Número de veces el salario mínimo
<b>Año 2003</b>						
<b>Autos y camiones</b>		9,721,877		44,067		9.9
Obreros	0.52	5,055,376	0.75	33,050	299.34	6.9

Oficinas	0.48	4,666,501	0.25	11,017	828.93	19.0
<b>Autopartes</b>						
		36,908,089		439,112		
Obreros	0.69	25,466,581	0.87	382,027	143.81	3.3
Oficinas	0.31	11,441,508	0.13	57,085	432.38	9.9
<b>Año 2008</b>						
<b>Autos y camiones</b>						
		12,206,688		50,905		
Obreros	0.52	6,347,478	0.75	38,179	325.36	6.2
Oficinas	0.48	5,859,210	0.25	12,726	900.99	17.1
<b>Autopartes</b>						
		44,165,316		441,179		
Obreros	0.69	30,474,068	0.87	383,826	171.28	3.3
Oficinas	0.31	13,691,248	0.13	57,353	514.98	9.8

Fuente: Elaboración propia con datos de *La industria automotriz en México 2010* Serie estadísticas sectoriales del INEGI e Informe anual del Banco de México 2009, Comercio exterior.

Como se muestra en el Cuadro 5 en autos y camiones (armadoras) en 2003 el número de salarios mínimos (NSM) es de 9.9; al desglosarlo, los obreros (O) tienen 6.9 NSM y los administrativos (A) 19.0; en autopartes (O) tienen 3.3 NSM y A 9.9.

En 2008 en las armadoras, los obreros 6.2 y los administrativos 17.1; en autopartes 3.3 y 9.8 respectivamente. Lo que quiere decir que de 2003 a 2008 disminuyeron las veces de salario mínimo en todos los casos con excepción de obreros de autopartes que se mantuvo en 3.3 veces. Este indicador corresponde a un salario mensual de \$4 379.00 para 2003 y \$ 5 276.00 para 2008.

Para ver el desglose por estado, consúltense los anexos, cuadros del 11 al 20 en los que destacan:

- 1) El estado de Puebla (cuadros 11 y 12) que en autos y camiones el NSM en 2003 para administrativos es de 20.3 y obreros 7.3, ascendiendo en 2008 a 21.9 y 7.9 respectivamente. En autopartes los NSM son: 4.3 y 13.0 para 2003, disminuyendo a 3.4 y 10.3 para 2008.
- 2) En los Cuadros 13 y 14, correspondientes a Aguascalientes, en 2003 los obreros de autoparte tienen 5.9 NSM, disminuyendo a 5.8 en 2008, siendo los más altos del país para este sector.
- 3) Estado de México, Chihuahua y Coahuila son los salarios más bajos de los estudiados. ¿tendrá esto alguna relación con el incremento del narcotráfico en esas zonas del país?

### **Coincidencias y diferencias con los datos de la encuesta.**

Como se mencionó al principio de este capítulo, en el Proyecto levantamos una encuesta (anexo que no se incluye por falta de espacio pero que está disponible con cualquiera de los miembros del proyecto de investigación citado al principio de la ponencia)) para conocer diversos aspectos de las empresas seleccionadas; las visitas a las fábricas de autopartes se

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08

conformaron como sigue: Puebla 10 empresas, Aguascalientes 13 y Estado de México 8. Se obtuvieron del Catálogo de la Industria Nacional de Autopartes 2005. A cada uno de los miembros del equipo –ocho– se nos asignaron 40 empresas para obtener las citas correspondientes; 31 fueron las únicas que aceptaron recibirnos. En la mayoría de los casos las empresas ya no existían y en otros, los teléfonos o correos-e no fueron respondidos, amén de los que no quisieron aceptar participar en la encuesta (20% aproximadamente con diversas razones).

**Cuadro 6**  
Salarios mínimos que ganan los obreros, México, 2008  
(Puebla)

Porcentaje de obreros	Número de empresas				
	1 a 2 Salarios Mínimos	> 2 a 3 Salarios Mínimos	> 3 a 4 Salarios Mínimos	> 4 a 5 Salarios Mínimos	>5 Salarios Mínimos
0	5	4	4	6	4
5	1	0	0	0	0
10	0	0	0	0	2
15	0	0	1	0	0
20	0	1	0	0	0
75	0	1	0	0	1
100	0	0	1	0	0
No señaló %	1	1	1	1	0
No contestó	3	3	3	3	3
<b>Total</b>	10	10	10	10	10

Fuente: información recogida directamente en encuestas de los meses de febrero a abril de 2008 en empresas del sector automotriz en México.

Como se aprecia en este Cuadro 6, cuatro de diez empresas no contestaron; una empresa dijo que el 5% de sus obreros gana de 1 a 2 SM; dos dijeron que el 10% más de 5 veces el SM; una que el 15% gana de 3 a 4, una que el 75% de 2 a 3 y una que el 100% gana de 3 a 4.

Lo primero que se observa es que el 40% que no contesta es un porcentaje alto; segundo, al ponderar (bajo el supuesto que todas las empresas tienen el mismo número de trabajadores) los datos de las compañías que sí contestaron, da un número de SM de 3.78 que, comparado con 3.4 del Cuadro 12 del anexo 1 (Número de salarios mínimos en 2008 en Puebla para obreros), existe una diferencia menor, asunto que otorga una alta validez a la encuesta llevada a cabo.



### Cuadro 7

Salarios mínimos que ganan los obreros, México, 2008, según encuesta (Aguascalientes)

Porcentaje de obreros	Número de empresas				
	1 a 2 Salarios Mínimos	> 2 a 3 Salarios Mínimos	> 3 a 4 Salarios Mínimos	> 4 a 5 Salarios Mínimos	>5 Salarios Mínimos
0	9	5	4	4	6
1 - 20	1	0	3	3	3
21 - 40	1	1	2	3	1
41 - 60	0	2	1	0	0
61 - 80	0	1	0	0	1
81 - 99	0	0	0	0	0
100	0	2	1	1	0
No contestó	2	2	2	2	2
<b>Total</b>	13	13	13	13	13

Fuente: información recogida directamente en encuestas de los meses de febrero a abril de 2008, en empresas del sector automotriz en México.

Aunque en el Cuadro 7 son solamente dos empresas de 13 las que no contestaron, tienen el mismo efecto aquéllas que manifestaron que el 0 % de trabajadores no tienen ninguna clasificación en NSM las cuales son cuatro en promedio. Por tanto, 6 empresas no dieron información al respecto. De las que sí contestaron destacan aquellas que tienen de 1% a 20% de obreros entre 3 y 4 NSM y entre 4 y 5, lo mismo las que dijeron que 21% a 40% de sus trabajadores tienen de 3 a 4 NSM y de 4 a 5; asimismo hay dos empresas que manifestaron que el 100 de sus obreros ganan de 2 a 3 NSM, una de 3 a 4 y una de 4 a 5. Ponderando los resultado de las 7 empresas que contestaron, da un promedio general de 3.5 NSM.

En el Cuadro 14 de los datos de INEGI, en Aguascalientes en el año 2008 los obreros de las fabricas de autopartes ganaban un promedio de 5.8 NSM, lo que contrasta con los obtenidos de la encuesta.

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

### Cuadro 8

Salarios mínimos que ganan los obreros, México, según encuesta  
(Estado de México)

Porcentaje de obreros	Número de empresas				
	1 a 2 Salarios Mínimos	> 2 a 3 Salarios Mínimos	> 3 a 4 Salarios Mínimos	> 4 a 5 Salarios Mínimos	>5 Salarios Mínimos
0	6	3	1	1	3
1 - 20	0	1	1	3	2
21 - 40	0	1	0	2	0
41 - 60	0	1	3	0	0
61 - 80	0	0	0	0	0
81 - 100	0	0	1	0	1
No procede	1	1	1	1	1
No contestó	1	1	1	1	1
<b>Total</b>	8	8	8	8	8

Fuente: información recogida directamente en encuestas de los meses de febrero a abril de 2008, en empresas del sector automotriz en México.

En el Cuadro 8 se aprecia que dos empresas de ocho no contestaron; una empresa, por lo menos, manifiesta ceros en sus respuestas, lo que equivale a no contestar. Aquí resalta que tres empresas dijeron que de 41 al 60% de sus obreros ganan entre 3 y 4 NSM y una que entre el 81 y el 100%. Igual que Puebla y Aguascalientes, los datos del cuadro se cargan a más de 3 NSM. El promedio ponderado en el estado de México es de 3.7, que comparado con los datos del Cuadro 16 que se obtienen de la información de INEGI de 3.4, resulta muy parecido.

### Conclusiones

Los sueldos y salarios en la industria automotriz en México de los años 2003 y 2008 presentan los siguientes resultados:

#### a) Salarios e incrementos salariales 2003- 2008

Concepto	2003	2008	2008/2003
Salario diario con prestaciones (total)	\$ 258.33	\$ 306.41	18.6
Salario diario sin prestaciones (total)	198.71	235.93	18.7
Salario diario administrativos de armadoras	828.93	900.99	8.7
Salario diario obreros de armadoras	299.34	325.36	8.7
Salario diario administrativos autopartes	432.38	514.98	19.1
Salario diario de obreros autopartes	143.81	171.28	19.1
Salario por hora del total (Con prestaciones)	42.63	50.69	18.9

Salario por hora de armadoras	116.11	126.20	8.7
Salario por hora de autopartes	36.54	43.52	19.1

Todos los salarios son promedios y sin prestaciones, salvo el primer renglón y los salarios por hora.

Algunos indicadores comparativos:

- 1) El aumento del salario mínimo de 2003 a 2008 fue del 20.5%: \$ 43.65 y \$ 52.59 respectivamente;
- 2) El valor de la producción automotriz aumentó el 49%: de \$ 375 750 millones de pesos a \$ 559 942 millones;
- 3) Las unidades producidas se incrementaron 37.5%: de 1 585 982 a 2 180 294
- 4) La inflación de junio 2003 a junio 2008 se incrementó en 23%. Esto significa que la inflación fue mayor que el aumento a las remuneraciones totales y al salario mínimo.

Por tanto:

Todos los aumentos salariales de 2003 a 2008 en los trabajadores de la industria automotriz extranjera instalada en México fueron menores que el aumento a los salarios mínimos. Los aumentos al salario fueron 2.7 veces menores que el aumento del valor de la producción del sector automotriz.

Los aumentos al salario fueron la mitad del aumento a las unidades producidas en el mismo sector.

El director del departamento de recursos humanos de la planta de Nissan Aguascalientes nos informó en la plática que tuvimos en sus instalaciones, que dicha planta es reconocida como la más productiva de Nissan en el nivel mundial. Asimismo, en la encuesta que aplicamos, tanto los ingenieros como los obreros de las plantas mexicanas de autopartes, fueron generalmente calificados como de clase mundial.

#### b) Cifras por estado y por categoría laboral (obreros o administrativos)

##### Salarios por día sin prestaciones (2008)

	Obreros		Administrativos	
	Autopartes	Armadora	Autopartes	Armadora
Total	171	325	515	901
Puebla	180	416	540	1 152
Aguascalientes	307	388	924	1 076
Estado de Mexico	185	256	558	708
Chihuahua	180	-	540	-
Coahuila	155	216	467	599

http://informacongreso@fca.unam.mx

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08

**ANFECA**  
Asociación Nacional de Facultades y  
Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510

Los salarios en la industria automotriz son altos comparados con la industria en general y con los otros sectores económicos, con un promedio de 4.5 días de salario mínimo. Sin embargo al desglosar por trabajadores de ensambladoras y de autopartes, en las primeras, los salarios los obreros, son casi el doble que en las segundas; el diferencial en empleados administrativos es menor, salvo el caso del estado de Puebla.

Sin embargo, estos salarios son de los más bajos en el nivel mundial. Comparados con los países industrializados, son, en promedio diez veces menores. Hay países como Indonesia, Sudáfrica, Filipinas, Tailandia India y Malasia que son más bajos que en México.

Las diferencias por estado son significativas, en que destaca el estado de Aguascalientes (Nissan) con un salario para los obreros mucho mayor que en los demás estados del país.

Las diferencias de salario entre ensambladoras y fábricas de autopartes son similares a lo que acontece en la mayoría de países del mundo en esta industria.



Octubre 3, 4 y 5 de 2012  
Ciudad Universitaria  
México, D.F.

# CONGRESO INTERNACIONAL DE CONTADURÍA ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

División FCA, Martínez Anselmo Pineda Martínez - Fotografía: Rocio Lopez Chavez

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>  
[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90  
52 (55) 5622.84.80

Fax 52 (55) 5616.03.08



**ANFECA**  
Asociación Nacional de Facultades y  
Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510



## Bibliografía

Castellanos Elías, Julio, *El costo de la mano de obra como elemento determinante del costo del automóvil*, Tesis Maestría, Facultad de Contaduría y Administración, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2010.

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, UAM, UIA, México.

Plihon, Dominique, *El nuevo capitalismo*, Trad. María Guadalupe Benítez Toriello, Siglo XXI, México, 2003, 1ª. edición en francés 2001.

Puyana Mutis, Alicia y Romero Tellaeche José Antonio, *La maquila (fragmentación de los procesos productivos) y su impacto sobre las remuneraciones a los factores*, UNAM Iiec, México, en revista Problemas del Desarrollo núm 141, abril junio 2005.

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

## Páginas WWW

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

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

Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI).

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA).

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



**Nota:** Los cuadros del 1 al 10 no pudieron incluirse por falta de espacio, pero pueden consultarse en el archivo del autor. Se refieren principalmente a los cálculos para elaborar los cuadros del 1 al 6 del texto

**Cuadro 11**

Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2003 (Puebla)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		2,743,913		11,623		
Obreros	0.52	1,426,835	0.75	8,717	320.31	7.3
Oficinas	0.48	1,317,078	0.25	2,906	887.02	20.3
<b>Autopartes</b>		1,489,324		13,470		
Obreros	0.69	1,027,634	0.87	11,719	189.17	4.3
Oficinas	0.31	461,690	0.13	1,751	568.78	13.0

Fuente: Elaboración propia con datos de *La industria automotriz en México 2010* Serie estadísticas sectoriales del INEGI; es la misma fuente para los cuadros del 11 al 20.

**Cuadro 12**

Salario diario y número de veces de salario mínimo 2008 (Puebla)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		4,236,430		13,812		
Obreros	0.52	2,202,944	0.75	10,359	416.16	7.9
Oficinas	0.48	2,033,486	0.25	3,453	1152.45	21.9
<b>Autopartes</b>		2,331,709		22,218		
Obreros	0.69	1,608,879	0.87	19,330	179.56	3.4
Oficinas	0.31	722,830	0.13	2,888	539.87	10.3

**Cuadro 13**

Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2003 (Aguascalientes)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		629,410		3,056		
Obreros	0.52	327,293	0.75	2,292	279.45	6.4
Oficinas	0.48	302,117	0.25	764	773.86	17.7

<b>Autopartes</b>		1,038,448		6,889		
Obreros	0.69	716,529	0.87	5,993	257.91	5.9
Oficinas	0.31	321,919	0.13	896	775.44	17.8

**Cuadro 14**

Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2008 (Aguascalientes)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Número de veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		1,096,058		3,829		
Obreros	0.52	569,950	0.75	2,872	388.39	7.4
Oficinas	0.48	526,108	0.25	957	1075.54	20.5
<b>Autopartes</b>		2,036,572		11,337		
Obreros	0.69	1,405,235	0.87	9,863	307.35	5.8
Oficinas	0.31	631,337	0.13	1,474	924.11	17.6

**Cuadro 15**

Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2003 (Estado de México)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		1,779,866		8,000		
Obreros	0.52	925,530	0.75	6,000	301.87	6.9
Oficinas	0.48	854,336	0.25	2,000	835.94	19.2
<b>Autopartes</b>		2,733,732		25,462		
Obreros	0.69	1,886,275	0.87	22,152	183.69	4.2
Oficinas	0.31	847,457	0.13	3,310	552.31	12.7

**Cuadro 16**

Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2008 (Estado de México)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		1,692,526		8,985		
Obreros	0.52	880,114	0.75	6,739	255.59	4.9

Oficinas	0.48	812,412	0.25	2,246	707.78	13.5
<b>Autopartes</b>		3,249,972		29,962		
Obreros	1.0	2,242,481	0.87	26,067	185.58	3.5
Oficinas	0	1,007,491	0.13	3,895	558.00	10.6

**Cuadro 17**  
Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2003 (Chihuahua)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>						
Obreros						
Oficinas						
<b>Autopartes</b>		13,862,026		159,151		
Obreros	0.69	9,564,798	0.87	138,461	149.02	3.4
Oficinas	0.31	4,297,228	0.13	20,690	448.06	10.3

**Cuadro 18**  
Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2008 (Chihuahua)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>						
Obreros						
Oficinas						
<b>Autopartes</b>		11,326,689		107,885		
Obreros	0.69	7,815,415	0.87	93,860	179.63	3.4
Oficinas	0.31	3,511,274	0.13	14,025	540.09	10.3

**Cuadro 19**  
Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2003 (Coahuila)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		1,258,740		7,676		
Obreros	0.52	654,545	0.75	5,757	222.50	5.1

Oficinas	0.48	604,195	0.25	1,919	616.14	14.1
<b>Autopartes</b>		3,987,091		61,139		
Obreros	0.69	2,751,093	0.87	53,191	111.58	2.6
Oficinas	0.31	1,235,998	0.13	7,948	335.47	7.7

**Cuadro 20**  
Salario diario y número de veces de salario mínimo, 2008 (Coahuila)

Sector/ Tipo de personal	(Proporción según INEGI)	Remuneraciones Totales (miles de pesos)	(Proporción según INEGI)	Personal ocupado (Total)	Salario Diario	Veces el salario mínimo
<b>Autos y camiones</b>		955,633		5,998		
Obreros	0.52	496,929	0.75	4,498	216.18	4.1
Oficinas	0.48	458,704	0.25	1,500	598.64	11.4
<b>Autopartes</b>		4,693,480		51,691		
Obreros	0.69	3,238,501	0.87	44,971	155.35	3.0
Oficinas	0.31	1,454,979	0.13	6,720	467.09	8.9



Octubre 3, 4 y 5 de 2012  
Ciudad Universitaria  
México, D.F.

INFORMÁTICA

Derechos FEA, Martínez Anselmo, Pineda Mijangas Fotografía: Ricardo López-Chavez

<http://congreso.investiga.fca.unam.mx>

[informacongreso@fca.unam.mx](mailto:informacongreso@fca.unam.mx)

Teléfonos

52 (55) 5622.84.90

52 (55) 5622.84.80

Fax

52 (55) 5616.03.08



**ANFECA**  
Asociación Nacional de Facultades y  
Escuelas de Contaduría y Administración

División de Investigación, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM  
Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, México, D.F., C.P. 04510