

OPINIÓN INVITADA

Red de inversión japonesa en México

Melba E. Falck Reyes¹

En los primeros quince años del siglo XXI México se ha visto favorecido por crecientes flujos de inversión extranjera, entre los que destaca la inversión japonesa. Las empresas multinacionales japonesas han tenido una larga presencia en México: es el caso de la empresa automotriz Nissan que en 1966 fundó la primera planta fuera de Japón, y constituyó la primera planta japonesa en México, localizada en Cuernavaca, Morelos. Esta produciría el famoso modelo Datsun para el mercado nacional. Con la firma del Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 un nuevo flujo de inversión japonesa llegó a México. Así, Honda inició operaciones de su planta de autos en Jalisco en 1995. Actualmente ya suman cerca de 900 empresas niponas operando en México, pues el número se ha duplicado en los últimos cinco años.

Varios son los factores que han contribuido a impulsar este flujo de inversión. En primer lugar debe destacarse la red de tratados comerciales que México tiene firmados (12 con 47 países). Japón es el único país de Asia con el que nuestro país ha signado un Acuerdo de Asociación Económica (AAE). Éste entró en vigor en 2005 y, como todo acuerdo de este tipo, tiene como objetivo promover el comercio y atraer la inversión. No obstante, el AAE con Japón es considerado un acuerdo de segunda generación, pues se diferencia de otros acuerdos en que además de los dos aspectos anteriores, incluye un

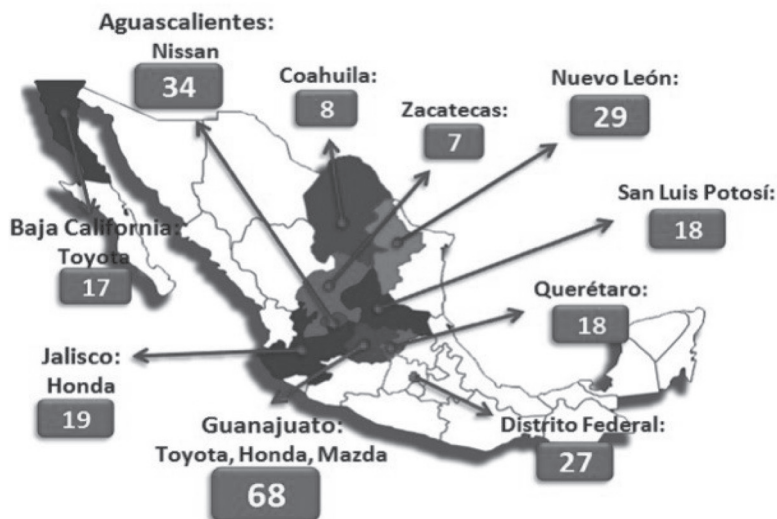
1. Profesora Investigadora del Departamento de Estudios del Pacífico (DEP), del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara, y Directora General de la revista *México y la Cuenca del Pacífico*.

capítulo de cooperación. Y ésta última ha sido clave para “facilitar” la llegada de más empresas japonesas a México.

Un segundo factor tiene que ver con las condiciones que han prevalecido en la economía japonesa durante las últimas dos décadas. Por un lado, el lento crecimiento de la economía ha impactado el potencial del mercado doméstico y por otro, tanto la revaluación del yen en ese periodo como los elevados costos laborales, entre otros, hicieron perder competitividad a las exportaciones japonesas. Así, desde mediados de los ochenta, las multinacionales (MN) niponas buscaron otras ubicaciones para invertir.

Un tercer factor tiene que ver con los avances tecnológicos en las comunicaciones, que han permitido fragmentar los procesos de producción, y ello ha contribuido a que la organización de la producción por parte de las MN sea muy diferente en el siglo XXI a la que caracterizaba al siglo XX. Hoy día las MN se distinguen por mantener una amplia red de proveedores y de mercados de venta que no sólo impacta al mercado local, sino que incide en las relaciones intrarregionales e interregionales del país receptor. Así, los flujos de comercio del país receptor se ven impulsados por las decisiones de elección de las MN con respecto a proveeduría y ventas. A este tipo de inversión Baldwin y Okubo (2014) le han denominado “inversión en redes”.

Japón tiene actualmente 23 mil filiales operando en el exterior; dos terceras partes de las mismas se ubican en los países asiáticos vecinos, destacando China como un fuerte receptor de esta inversión (METI, 2015). En Estados Unidos (EE.UU) y Canadá se localizan 3,200 filiales. En Latinoamérica los países con mayor número de filiales niponas son México (900) y Brasil (450). Alrededor de la mitad de las filiales japonesas que operan en el exterior son en el sector manufacturero, y dentro de éste el mayor número prefiere el sector de equipo de transporte. En México éste último es el sector que recientemente ha recibido los mayores flujos de inversión. Las principales armadoras japonesas: Nissan, Mazda, Toyota y Honda tienen varias plantas de producción en México. Éstas a su vez han atraído a empresas que producen autopartes y componentes, las llamadas de Tier 1 y Tier 2 en la cadena automotriz (ver mapa), contribuyendo a formar el *cluster* automotriz en el Bajío mexicano.



Fuentes: fDiMarkets.com y Jetro-México.

En efecto, en los últimos 12 años 264 compañías japonesas han anunciado un monto total de inversión por 23 mil millones de dólares. Los dos sectores líderes de esta inversión son el de autopartes y el de las armadoras de vehículos, que juntos representan 68 por ciento del monto total de inversión anunciada (fDI Markets.com). Así, Japón se ha convertido en el segundo mayor inversionista en la industria automotriz en México. La mayor parte de las compañías se han localizado en la región central del país en el Bajío mexicano. El estado con mayor número de empresas es Guanajuato, seguido por Aguascalientes, Jalisco, Querétaro y San Luis Potosí; en el norte destacan Nuevo León y Baja California.

El impacto de la inversión japonesa se ha visto reflejado en los flujos de comercio de México, en la demanda y capacitación de recursos humanos y en el desarrollo paulatino de la proveeduría nacional. Por un lado, por la fragmentación de la producción, la inversión japonesa ha promovido la importación de partes y componentes no solo desde Japón, sino también desde otros países de Asia y de Estados Unidos, donde operan otras filiales japonesas. Así, México mantiene un déficit comercial con Asia del Este, originado en su mayor parte por la importación de partes, componentes y accesorios. Sin embargo, por otra parte, las actividades de las MN japonesas en México contribuyen notablemente a las exportaciones de automóviles y de autopartes hacia Amé-

rica del Norte y otros países de América Latina (RIETI-TID 2014). Así, de cada tres coches exportados por México, uno es de manufactura japonesa. Y esto es importante pues México ocupa ya el séptimo lugar mundial como productor de automóviles y el cuarto lugar como exportador (OICA).

Por otro lado, uno de los objetivos de la cooperación en el AAE es el fortalecimiento de la cadena de proveeduría en el sector automotriz. A esto han contribuido dos agencias gubernamentales de Japón: la Agencia de Comercio Exterior de Japón (JETRO, por sus siglas en inglés) y la Agencia Internacional de Cooperación de Japón (JICA, por sus siglas en inglés). JETRO comenzó desde 2001 un proyecto de desarrollo de la proveeduría local, y recientemente JICA llevó a cabo un proyecto (2012-2015) en el que participaron, además de técnicos japoneses, los gobiernos de Guanajuato, Querétaro, Nuevo León y varias empresas japonesas Tier 1 y 27 empresas mexicanas Tier 2. El objetivo fue capacitar a las empresas mexicanas a través del contacto directo con los procesos de producción de las Tier 1 japonesas.

Con respecto a la capacitación de recursos humanos, el modelo de cooperación japonesa descansa en tres actores: instituciones educativas, empresas y gobiernos a nivel estatal y federal. Es el caso del proyecto llevado a cabo entre JICA y el Centro Nacional de Actualización Docente (CNAD), capacitando docentes de bachilleratos tecnológicos para preparar técnicos para empresas japonesas. En esta misma línea, recientemente se estableció en la Universidad de Guanajuato el primer bachillerato tecnológico basado en el sistema japonés de KOSEN y con perfil internacional. Adicionalmente, la Embajada de Japón promueve el intercambio académico y educativo a través de dos programas: el de becarios de Monbukagakusho, por el cual 20 estudiantes mexicanos van anualmente a Japón y el Programa de Cooperación para Formación de Recursos Humanos en la Asociación Estratégica Global, con un intercambio anual de 50 alumnos por país. Otro ejemplo es la Escuela Nissan-Conalep en Aguascalientes. Bajo este esquema los estudiantes del Conalep realizan prácticas en la empresa por un período de diez meses. Posteriormente, los egresados de este programa son empleados por Nissan o por la red de proveedores de la empresa.

A lo anterior hay que agregar que, en las localidades receptoras de la inversión japonesa, se ha incrementado la demanda por servicios en turismo, educación, salud e infraestructura, y estas externalidades positivas están dinamizando las respectivas economías locales.

En conclusión, la inversión japonesa en México, atraída por el mercado interno y los mercados de países vecinos, así como por un conjunto ya establecido de empresas japonesas en México, está contribuyendo a la formación de la red de producción automotriz de Norteamérica, al mismo tiempo estrechamente vinculada a los flujos de comercio exterior del país. Potenciar el impacto positivo de la inversión japonesa presenta el reto de aprovechar la cooperación para desarrollar la proveeduría local nacional y propiciar la incorporación de las pequeñas y medianas empresas mexicanas a las cadenas globales de producción, por un lado, y por el otro desarrollar la formación de recursos humanos globales con la cooperación de los sectores gubernamental, empresarial y académico. 

Referencias

- Baldwin, R. & Okubo, T. (2012). “Networked FDI: Sales and Sourcing Patterns of Japanese”, *RIETI Discussion Paper series*, 12-E-027.
- Embajada de Japón en México. “Intercambio Académico Japón-México. Febrero 2016.
- fDiMarkets.com. Crossborder Investment Monitor. Trends Report: FDI from Japan to Mexico. January 2003 to september 2015.
- Foreign Affiliates, *RIETI Discussion Paper series*, 12-E-027.
- International Organization of Motor Vehicles Manufacturers (OICA). <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics/METI>. (2015).
- JETRO-México. “Japón. Retos y Oportunidades de Negocios. Acuerdo de Asociación Económica México-Japón. 10 años. Comercio e Inversión” presentación, junio 25, 2015.
- Summary of the 44th Basic Survey on Overseas Business Activities*. <http://www.meti.go.jp/english/statistics/tyo/kaigaizi/pdf/h2c407je.pdf>
- Secretaría de Economía y Pro México, (2015). *Diez años 2005-2015, Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica (AAE) entre México y Japón*. México.
- Research Institute of Economy, Trade and Industry (RIETI). *RIETI TID-2014 Database*. <http://www.rieti-tid.com/trade.php>
- Nissan-Mexico oficial website: <http://nissannews.com/es-MX/nissan/mexico>, varias notas.