

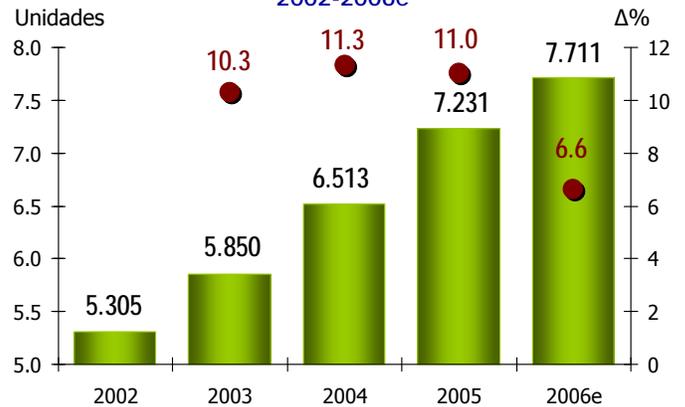
El estado de Durango está a punto de convertirse en un socio más del club de perdedores de la globalización económica.

Esta muy próxima la decisión de Toyota Motor Corporation de anunciar el estado donde se establecerá su nueva planta automotriz, y aunque se mencionó la posibilidad de que este proyecto llegaría a Durango, es más cercana la posibilidad de que la inversión se concrete en el estado de Querétaro.

Como parte de la estrategia para convertirse en la compañía automotriz más grande del mundo, Toyota Motor Corporation tiene contemplado ampliar sus operaciones en México y establecer una nueva planta de producción de vehículos en los próximos meses (Gráfica 1). La armadora automotriz japonesa, fundada en 1930 por Kiichiro Toyoda, poco a poco se esta convirtiendo en un fuerte dolor de cabeza para la industria automotriz estadounidense, de enero a julio del 2006, los vehículos de Toyota vendidos en el mercado de Estados Unidos suman un (1) millón 465 mil vehículos, colocando los modelos de Toyota en el tercer lugar en las preferencias del consumidor norteamericano, incluso por encima de Daimler-Chrysler y muy cerca de Ford Motor Company, destaca que mientras las 3 principales armadoras estadounidenses sufrieron un retroceso en sus ventas con respecto al mismo periodo del año pasado, Toyota tiene un importante crecimiento del 10.1% (Gráfica 2).

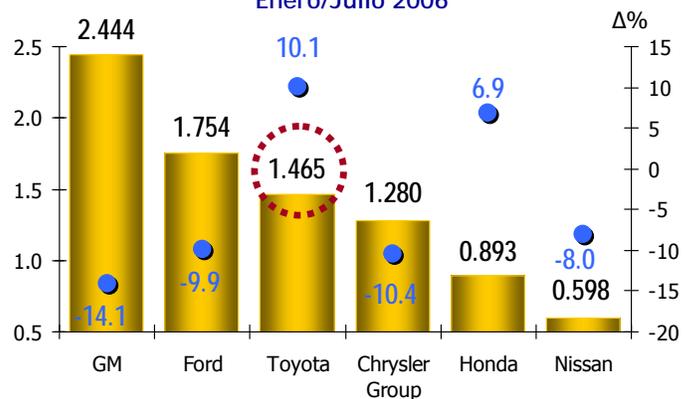
En México, la aceptación de los modelos de la armadora japonesa es más que evidente, en 2005 se vendieron 35 mil 318 vehículos, 25 mil 500 más en el 2003, y en los primeros 7 meses del año se han vendido 30 mil 610 unidades, que representa un incremento anual del 60.3% respecto al mismo periodo del año 2005 (Gráfica 3).

**Producción Anual de Vehículos
Toyota Motor Corporation**
Millones de Unidades
2002-2006e



Gráfica 1.
e. Estimado
Fuente: Toyota Motor Corporation. www.toyota.com

**Ventas de Vehículos en Estados Unidos
Ventas por Compañía**
Millones de Unidades
Enero/Julio 2006



Gráfica 2.
Fuente: Ward's AutoInfoBank. ©Copyright 2006, Ward's Automotive Group, a division of Prism Business Media Inc.

Las operaciones de Toyota en Norteamérica en 2005 (Estados Unidos, Canadá y México) representan un poco más de 38 mil empleos directos; una producción de un (1) millón 156 mil vehículos; ventas por USD \$165.7 mil millones de dólares; inversiones de USD \$16.3 mil millones de dólares; compras por USD \$26.0 mil millones de dólares en partes, material, y servicios de la industria de autopartes, incluyendo 400 proveedores de primer nivel. En febrero del 2005 la armadora nipona se estableció en Tijuana, Baja California, México, con una inversión de USD \$140.0 millones de dólares, la planta cuenta con una capacidad de producción de 30 mil camionetas Tacoma y 180 mil cabinas para el mismo modelo.



Gráfica 3.
Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA).

Sin embargo Toyota esta buscando alternativas para incrementar su producción en México y que seamos la plataforma para abastecer los mercados de Estados Unidos y Canadá. Esta muy próxima la decisión de Toyota de anunciar el estado donde se establecerá su nueva planta y aunque se mencionó la posibilidad de que este proyecto llegaría a Durango, es más cercana la posibilidad de que la inversión se concrete en el estado de Querétaro. El 18 de agosto del 2006 el periódico Milenio Diario publicó una entrevista con el Secretario de Desarrollo Económico Sustentable del estado de Querétaro, Renato López Otamendi, que deja muy clara la preferencia de Toyota por Querétaro. No sorprende esta decisión, un proyecto más que se nos va de las manos, las razones son más que obvias. Ambos estados ofrecen incentivos que van desde la exención total del impuesto sobre nóminas en los primeros años de operación de la empresa; exención y reducción en los pagos de derechos; facilidades de gestión para la adquisición de terrenos y naves industriales; becas de capacitación, hasta la gestión de trámites y registros ante dependencias federales, estatales y municipales.

Aunque considero que las comparaciones son odiosas, pongo sobre la mesas algunos de los factores que inclinan la balanza de este proyecto a favor del estado de Querétaro En Durango seguimos estado rezagados en infraestructura de parques industriales y en el desarrollo de clusters, sobre todo el automotriz, y que a pesar de que nuestro vecino Coahuila cuenta con agrupamientos empresariales especializados en la industria automotriz y de autopartes, apenas Durango cuenta con 5 proveedores para esta industria: Grupo Armas; Industrias Linamar; International Wire; Yazaki y Sumitomo, mientras que Querétaro cuenta con 146,

entre las que destacan: Delphi; Grammar; Kostal; Li-Lex; Eaton; Condumex; Brose; Ronal; Harbin Monitor, etc.

Ventajas Competitivas de Querétaro vs Durango 2005

Concepto	Querétaro	Durango
Población (habitantes)	1,598,139	1,509,117
Red Carretera (Km)	3,254	13,237
Red Ferroviaria (Km)	511	900
I.E.D. 1999-Mar.06 (Millones USD \$)	USD \$898.9	USD \$59.4
Proveedores Industria Automotriz (número)	146	5
Parques Industriales (número)	16	3
<i>Costo Terreno Parque Industrial (m²)</i>	<i>USD \$25 a \$32</i>	<i>USD \$18 a \$20</i>
<i>Costo Construcción Parque Industrial (m²)</i>	<i>USD \$250 a \$400</i>	<i>USD \$197 a \$324</i>
<i>Renta de una Nave Industrial (m²)</i>	<i>USD \$ 3.0 a \$4.8</i>	<i>No disponible</i>
Fuerza Laboral (PEA)	669,358	529,652
Salario Mínimo (pesos por día)	45.81	45.81
Costos de Abastecimiento de Agua (200 m ³)	USD \$618	USD \$173
Costos de Operación Electricidad (por mes)	No disponible	USD \$2,173

Fuentes: INEGI. Secretaría de Economía. SEDESU (Querétaro). SEDECO (Durango). AMPIP

En un mundo globalizado no podemos negar la realidad que existe: una feroz competencia por flujos de inversión productiva; generación de empleos; acceso y conquista de mercados, búsqueda de una mejor calidad de vida para los habitantes de un país o de una región. Debemos reconocer que en esta lucha puede haber ganadores y perdedores entre países; regiones; cadenas productivas; sectores; empresas y comunidades. Durango esta a punto de ser un miembro más del club de los perdedores.

A pesar de contar con instrumentos jurídicos que dan certeza a la inversión productiva nacional y extranjera que se establece en Durango a través de la Ley de Desarrollo Económico del Estado de Durango; el Reglamento Interior del Consejo de Desarrollo Económico del Estado de Durango y el Reglamento de los Capítulos Tercero y Cuarto de la Ley de Desarrollo Económico (que es la parte de los incentivos fiscales) prácticamente es inoperante esta Ley y los Reglamentos, así que nada se mueve, somos simples espectadores de la dinámica económica mundial.

La Secretaría de Desarrollo Económico, que comanda el C.P. Ricardo Rebollo Mendoza debería, primero, implementar un mecanismo para agilizar la creación de un banco de datos sobre terrenos o naves industriales disponibles con vocacionamiento industrial para facilitar y promover la instalación de empresas con

inversión local, nacional o internacional. El banco de información permitirá a los inversionistas tener una mayor cantidad de opciones de ubicación, lo que les facilitará el tomar más rápido decisiones, y obtener mejores precios, logrando de esta forma una autorregulación en este mercado que tradicionalmente siempre ha ofrecido precios altos que inhiben la instalación de empresas en Durango. Como segunda acción, yo le recomendaría como ciudadano preocupado por el desarrollo de Durango asumir la responsabilidad que le confirió el C. Gobernador de Durango, Ismael Hernández Deras, y hacer funcional los mecanismos institucionales y legales para echar a andar el motor de la economía duranguense

Se nos va el tren del desarrollo económico y social en Durango, de nosotros depende tomarlo o simplemente verlo pasar...

Luis de la Torre Cruz
Socio Fundador de GD Innovaciones y Consultor
luis.delatorre@gdinnovaciones.com.mx / ldelatorre@hotmail.com