



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

## LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

DIRECTORA DE TESIS:

cta. DRA. LILIA JIMÉNEZ MEJÍA

**T E S I S**

QUE PRESENTA:

**MARÍA GUADALUPE JUÁREZ GONZÁLEZ**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

CIUDAD UNIVERSITARIA  
MÉXICO, D. F. 2004



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Dedico esta tesis a la máxima casa de estudios, la Universidad Nacional Autónoma de México, por el logro obtenido; la cual fue una pieza fundamental en mi formación intelectual y es una parte esencial en mi vida en la realización de uno de mis sueños.

Asimismo, agradezco a todos mis profesores, en especial a:

Profesor Alfredo Córdoba Kuthy

Profesora Teresa Hayna de Lozane

Profesora Lilia Jiménez Mejía

Profesora Lidia Huguette Hernández Gómez

Profesor Juan Carlos González Esteban

por el apoyo, dedicación, paciencia y por compartir parte de su tiempo a la finalización de esta tesis.

***Con todo mi agradecimiento...***

***... a DIOS por el simple hecho de existir,  
por haber nacido en una familia unida,  
de darme más de lo que pude imaginar,  
y por estar siempre a mi lado.***

***... a mis mejores amigos a quienes amo infinitamente,  
por la vida, su amor, su apoyo, su comprensión y  
por todo lo que he recibido durante estos años,  
GRACIAS MA", GRACIAS PA".  
¡esto es por y para ustedes!***

***... a mi hermanito bonito por su cariño y apoyo  
en todo este tiempo que hemos pasado juntos,  
a quien quiero mucho y a quien extraño tanto.***

... a **mis amigos de escuela y compañeros de trabajo**  
por su apoyo durante y después de concluir la carrera.

... a **mi asesora Dra. Lilia Jiménez**, Coordinadora de la carrera de  
Relaciones Internacionales del SUA,  
por su tiempo tan valioso que me dedico,  
por el apoyo, motivación y orientación  
a la elaboración de mi tesis.  
**¡ G R A C I A S !**

... a **mi primer Jefe Jeff Brampton**, Gerente de Exportación  
de Nissan Mexicana, S.A. de C.V., quien gracias a su ayuda  
pude disponer de horas de trabajo,  
haciendo posible combinar  
trabajo y escuela.  
**¡ G R A C I A S !**

... a **mi actual Jefe, Ing. Gabriel Lemus Hidalgo**, Director de Relaciones  
Gubernamentales de Nissan Mexicana, S.A. de C.V.,  
con una amplia experiencia en el sector automotriz;  
colaborador en la Legislación Automotriz Mexicana,  
así como en los Tratados de Libre Comercio,  
mi más sincero agradecimiento al apoyo brindado durante siete años,  
por su apreciable ayuda y apoyo en la finalización de mis estudios  
y sobre todo en la elaboración, desarrollo y terminación de esta tesis.  
**¡ G R A C I A S !**

# INTRODUCCIÓN

La industria automotriz en México, al igual que la mundial, ha estado atravesando por situaciones que han revolucionado el mercado internacional, como: los avances tecnológicos, el ahorro de energéticos, la seguridad y comodidad de los pasajeros, la protección a la ecología, la transformación del gusto de los consumidores, entre otros. La importancia de esta industria, ha hecho que tanto en México como en cada país en donde tiene operaciones se acentúen cada vez más las consecuencias favorables y desfavorables de su desempeño.

El escenario actual que presenta la industria automotriz tanto en México como en el mundo es el de una fuerte competencia y un exceso de capacidad de producción (en los cinco continentes es de alrededor de los 63 millones de vehículos por año y el mercado sólo consume aproximadamente 55 millones); realización permanente de inventos tecnológicos, que incluyen novedosos sistemas de navegación y cada vez más componentes electrónicos en los vehículos; se están efectuando todo tipo de alianzas estratégicas (tecnológicas, de marcas, de plataformas de producción, de logística, etcétera) y de inversiones conjuntas; se están enviando a los mercados gran variedad de nuevos modelos de vehículos, para atender los diversos gustos de los consumidores con la finalidad de conservar los segmentos de mercados y crear otros.

En algunos países, ya se inició el establecimiento de distribuidores multi-marcas, en otros apenas se está analizando; el entendimiento de la calidad del producto y de los servicios es aún diverso entre los países, lo cual está dependiendo de que tan exigente sea el consumidor, de sus hábitos de manejo y de las condiciones de los caminos por los que transitan los vehículos.

En suma, los diferentes integrantes de la industria automotriz, para sobrevivir, tienen que ser altamente innovadores, ágiles y flexibles para rediseñarse y redimensionarse rápidamente. Las empresas exitosas son las que han mandado al mercado más



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

productos; han incrementado el poder de la marca a través de nuevos diseños; su producción está enfocada a vehículos de mayor calidad y planeando el producto con enfoque al cliente; simultáneamente han mejorado la administración del valor y servicio, han asumido una actitud de constante innovación e inversión, han enfrentado severos procesos de reducción de costos, han ido a nuevos mercados, siempre bajo el concepto de crecimiento sostenible operando con flexibilidad y agilidad<sup>1</sup>.

En México, la industria automotriz ha representado tradicionalmente un sector estratégico para el desarrollo del país. Su participación en el Producto Interno Bruto, así como su aportación en la generación de empleos y divisas, la colocan como la segunda industria más importante en México sólo atrás del sector petrolero.

A partir de la política de industrialización de los años sesentas, la industria automotriz ha sido pionera en el impulso a la integración de cadenas productivas, en la generación de divisas y ha tenido una influencia determinante en el desarrollo regional del país. Asimismo, el país a través de ésta industria se ha visto beneficiado por las políticas de negociaciones comerciales internacionales ya que los Tratados de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos de América y Canadá, con la Unión Europea y con diversos países de Centro y Sudamérica, le han permitido alcanzar escalas de producción internacionales y competir en un ambiente de libre comercio.

En este sentido, desde 1996, la industria automotriz mexicana ha experimentado un desempeño sobresaliente; sin embargo, el esquema vigente de fomento a esta industria está cada día más cercano a su agotamiento y responde cada vez menos a sus necesidades actuales y futuras. En los últimos años la competencia internacional en el sector se ha intensificado a través de mejoras tecnológicas, reducciones de costos y competencia por la atracción de inversión extranjera directa. En nuestro país, este proceso se verá acentuado a partir de 2004, cuando quede libre la importación de vehículos automotores nuevos y en el 2009 cuando se inicie la apertura a la libre

---

<sup>1</sup> [www.pwcglobal.com/Extweb/indissue.nsf/docid/47CB5155BC9CE09485256D6D005B65DD](http://www.pwcglobal.com/Extweb/indissue.nsf/docid/47CB5155BC9CE09485256D6D005B65DD), Ochoa, Enrique, “*La Industria Automotriz Mundial y México en Contexto*”, México, 2003, pp. 1-2

importación de vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y de Canadá.

Nuestro país, se encuentra ante un momento coyuntural en el que lejos de estar a la espera de los tiempos de recuperación económica para comenzar a revisar los retos y oportunidades en el sector; debe prepararse para enfrentar en mejores condiciones esos tiempos en que las inversiones productivas buscarán condiciones favorables para ubicarse. No hacerlo, implicaría, en el mejor de los casos, mantener el nivel actual de producción con la consecuente pérdida de oportunidades y el deterioro en competitividad y en empleos. Hacerlo, por el contrario, abre una amplia gama de posibilidades para incrementar la inversión extranjera y el nivel de empleo que permitan impulsar el desarrollo de toda la cadena productiva automotriz, adoptar nuevas tecnologías y mejorar el nivel de vida de la población<sup>2</sup>.

La producción de automóviles y camiones constituye desde hace varios años uno de los sectores más dinámicos de la industria manufacturera del país y por tanto de la economía en general, debido a sus interrelaciones con otras ramas productivas que la proveen de insumos (industria hulera, química, siderúrgica, del cobre, del aluminio, textil, etcétera), contribuye al desarrollo tecnológico del país; genera empleo calificado y sustituye importaciones y genera exportaciones, con la cual ayuda al equilibrio de la Balanza de Pagos<sup>3</sup>.

El objetivo de ésta tesis es realizar un estudio historiográfico de carácter monográfico sobre la industria automotriz en México, en el cual abordaré los antecedentes y Decretos desde 1962 al 2003, estudiando los Tratados de Libre Comercio y el papel de la misma en México y el mundo.

---

<sup>2</sup> [www.se.gob.mx](http://www.se.gob.mx), “Programa Sectorial de la Industria Automotriz”, SE, pp. 5-6

<sup>3</sup> Vázquez Tercero, Héctor, “Una década de política sobre industria automotriz”, Editorial Tecnos, S.A., Primera Edición, México 1975, pp. 13-15

En el marco conceptual, considero pertinente explicar los principales sectores en que se divide la industria automotriz mencionando el órgano representativo de cada uno de ellos.

En el primer capítulo estudio los antecedentes de la comercialización de vehículos en México y su evolución en el proceso de producción, derivada de los Decretos Automotrices antes de los Tratados de Libre Comercio, pasando por la transición de un mercado abierto en los años 50's a uno de desarrollo de la industria nacional en los 60's, su reconversión de una industria orientada al mercado doméstico en los 70's, su participación en el mercado externo en los 80's y la globalización en los 90's.

En el segundo capítulo comento los aspectos más importantes de los Tratados de Libre Comercio que cambiaron el curso de la industria automotriz establecida en México, así como las reglas de acceso: métodos y fórmulas de contenido regional, aranceles y cuotas, considerando la inserción de la producción nacional en la globalización mundial de la industria automotriz.

En el tercer capítulo analizo la situación actual de la industria automotriz mundial, mencionando el tamaño del mercado y la capacidad mundial por marca, haciendo una comparación del crecimiento de la industria en relación con otros mercados, principalmente los mercados emergentes, además comento la situación actual en el país, señalando la localización de las principales plantas, así como las expectativas de la industria automotriz mexicana.

Por último, presento las conclusiones, que de manera general indican la importancia de esta industria, así como algunas consideraciones que debe tomar en cuenta el Gobierno mexicano, si quiere continuar participando en el entorno mundial.

# 1. Antecedentes y Decretos de la industria automotriz en México

## 1.1. Marco Conceptual.

Considero importante precisar algunos conceptos que nos permitirán apreciar de una forma más clara la estructura básica de la industria automotriz en el mundo, por ello comenzaré por explicar que, la industria automotriz está formada por tres sectores: ***la industria terminal, la industria de autopartes o auxiliar y el sector distributivo.***

El ***sector de la industria terminal*** se distingue porque fabrica, ensambla y cubre el mercado interno y externo; los vehículos automotores están agrupados en cuatro áreas: automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales. Los automóviles son de cuatro tipos: subcompactos, compactos, de lujo y deportivos. Los camiones son vehículos que transportan diversos bienes y/o personas. Los tractocamiones incluyen los transportes de gran peso en largos recorridos. Los autobuses integrales son aquellos destinados al transporte colectivo<sup>4</sup>.

Las empresas armadoras de vehículos automóviles y camiones ligeros instaladas en territorio nacional son siete: *DaimlerChrysler, Ford Motor, General Motors, Honda, Nissan, Renault y Volkswagen*; siendo estas las principales marcas a nivel mundial.

Además de las unidades producidas en México también se comercializan en el país vehículos importados de las marcas *Audi, BMW, Daihatsu, Ferrari, Maseratti, Hyundai, Jaguar, Land Rover, Mercedes Benz, Mitsubishi, Mini Cooper, Peugeot, Piaggio, MG Rover, Porsche, Seat, Volvo, Alfa Romeo, Smart y Toyota.*

---

<sup>4</sup> Aguilar García, Javier, “*La política sindical en México: industria del automóvil*”, Ediciones Era, Primera Edición, México, 1982, pp. 27-28



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Las empresas que fabrican en territorio nacional camiones pesados, tractocamiones, autobuses y hasta chasis, se pueden identificar en cuatro entidades de la República Mexicana: en el Estado de México tienen operaciones las empresas *Mercedes-Benz*, *Ford* y *Volvo Bus*; en Nuevo León tienen factorías *International* y *Mercedes-Benz*; en San Luis Potosí se localiza la planta de la firma sueca *Scania*, mientras que en Baja California Norte e Hidalgo se encuentran las plantas de *Kenworth*, *Motor Coach Industries* y *DINA*.

Es importante mencionar que *DINA* fue la única compañía mexicana, paraestatal comprada por empresarios tapatíos al Gobierno Federal en el año 1989. La empresa logró separarse tecnológicamente del socio *International*, antes *Navistar*, en septiembre de 1998 inició la producción de una nueva línea de camiones y tractocamiones, a los cuales intentó ofrecer conceptos automotrices propios.

Los problemas financieros, errores administrativos, presiones sindicales, una fuerte competencia y contracción del mercado en este ramo, de 1994 al 2001, muchos distribuidores *DINA*, 82 empresarios para ser exactos, se vieron en la necesidad de cerrar y otros de cambiar de marca. Aunado a ello, la falta de crédito al consumo dificultó las ventas de la empresa y los directivos se vieron en la necesidad de cerrar sus líneas de producción localizadas principalmente en el estado de Hidalgo.

El intento por crear una empresa nacional dedicada a la producción de vehículos pesados había fracasado y, al mismo tiempo, sucumbió el sueño de fabricar unidades con tecnología cien por ciento mexicana. Actualmente, las compañías que fabrican vehículos pesados en territorio nacional son propiedad de extranjeros<sup>5</sup>.

Los fabricantes de vehículos se encuentran agrupados en la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y en la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT).

---

<sup>5</sup> [www.automotriz.reforma.com/novedades/articulo/001270](http://www.automotriz.reforma.com/novedades/articulo/001270), Avilés, Roberto, “Automotores nacionales de peso”, pp. 1-3



El **sector de la industria de autopartes o auxiliar** está formado por más de 800 fabricantes de distintas ramas industriales, como: hulera (fabricante de llantas, mangueras, tapetes y otros componentes de hule); química (pinturas, solventes, partes plásticas); metálica (tornillería, resortes); textil (vestiduras); eléctrica (acumuladores); fundición de fierro y acero; carrocería (fabricantes de cajas pick-up, de volteo, de redil) y la propia rama específica de partes automotrices (frenos, transmisiones, ejes diferenciales, etcétera) [**ver Anexo 1**].

Asimismo, unas empresas producen partes sólo o principalmente destinadas a “equipo original” y otras dedican su producción básicamente al “mercado de reposición” (ejemplo: bujías, balatas, acumuladores). Todo este conjunto de empresas industriales se ve afectada directa o indirectamente por la política gubernamental en materia de industria automotriz<sup>6</sup>. El órgano representativo de este sector es la Industria Nacional de Autopartes (INA).

El **sector distributivo** es el grupo de empresas encargado de comercializar los productos de la industria automotriz. Actualmente, este sector consta de alrededor de 1,250 distribuidores localizados en todas las entidades federativas del país, los cuales se agrupan en 19 marcas<sup>7</sup>. Este sector está representado por la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA).

## **1.2. Decretos 1962 a 2000.**

A finales del siglo XIX surgió en Alemania la industria automovilística, en pocos años se expandió con rapidez tanto en Europa como en Estados Unidos de Norteamérica. En sus inicios la industria se caracterizó por su baja complejidad tecnológica, de tal manera que no había limitaciones para entrar en ella, todo lo que se requería era un

---

<sup>6</sup> Vázquez Tercero, Héctor, Op. cit., p. 18

<sup>7</sup> Aguilar García, Javier, Op. cit., p. 29

conocimiento general de ingeniería, por lo que los productores de automóviles eran ensambladores de partes sencillas.

A partir de 1908, como consecuencia de los cambios tecnológicos realizados por *Henry Ford* en los EUA, hizo que la *Ford* con la introducción del modelo "T", llegara a ser el fabricante de automóviles más grande de EUA y que encabezara la expansión internacional de la industria. En este mismo año se funda la *General Motors (GM)*, empresa que seguiría a la *Ford* en el proceso de expansión mundial.

Europa por su parte, con mercados más pequeños, tardó en adoptar las técnicas de producción estandarizada de gran escala concebidas por *Henry Ford*. Las nuevas técnicas de producción dieron pie a una creciente concentración dentro de los límites nacionales e impulsaron a las empresas a buscar nuevos mercados. Derivado de lo anterior los países europeos se vieron obligados a adoptar aranceles y cuotas de importación que protegieran su vulnerable e incipiente industria automotriz. No es sino hasta 1920 que empieza a introducir las nuevas técnicas de producción.

Durante las dos primeras décadas del siglo XX, el mercado latinoamericano de vehículos se abastecía con exportaciones de EUA; sin embargo, las principales economías de Latinoamérica (Argentina, Brasil y México), al igual que los países europeos, elevaron sus aranceles a la importación de vehículos de manera simultánea, estableciendo para las empresas que localizaran armadoras en su territorio, esquemas de reducción de aranceles a la importación de vehículos desarmados y apoyos fiscales; provocando que las empresas *Ford* y *GM* decidieran establecer ensambladoras en Latinoamérica<sup>8</sup>.

En México, en particular, la industria automotriz data de principios del siglo XX, en estos años se promueven las condiciones iniciales que darán cabida a un desarrollo industrial y a una participación mayor de este sector en la economía mexicana de forma

---

<sup>8</sup> Lifschitz, Edgardo, "*El Complejo Automotor en México y América Latina*", División de Ciencias Sociales y Humanidades, Primera Edición, México, 1985, p. 21

organizada, no es hasta después de la Segunda Guerra Mundial que se experimenta su verdadero desarrollo. Por lo tanto, tuvieron que pasar cuatro décadas para presenciar el inicio del auge industrial, ya que en un principio estuvo obstaculizado por la Revolución Mexicana (1910-1920) y en las dos décadas siguientes por razones de reorganización<sup>9</sup>.

Bajo este escenario empieza la primera fase de la producción automotriz en México, que se caracteriza por su implantación e inicio de sus operaciones, la cual partió de la comercialización de vehículos, que empezó entre 1908 y 1925 años en que aparecieron los primeros automóviles en el país; todas las unidades distribuidas en el mercado nacional se importaban completamente terminadas<sup>10</sup>.

En 1925, con el establecimiento de la compañía armadora *Ford Motor Company*, comienza el proceso de ensamble de automóviles en el país, con piezas y partes producidas en el extranjero<sup>11</sup>; pero en octubre de 1925 se emite un Decreto con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la empresa *Ford Motor Company*, mediante el cual se establecía una reducción de un 50% de los impuestos por importación de los componentes para el ensamble de vehículos<sup>12</sup>.

Entre 1926 hasta 1947, no se aplica otra medida en el campo de la rama automotriz. Al ser esta rama una productora de bienes de consumo durable, no estaba en el centro de los intereses del Estado y de los capitalistas. Aún así, debe señalarse que la medida establecida en 1925 alentó la participación de diversos sectores de la burguesía a que fueran incorporándose a la formación de la industria automotriz. Esto lo demuestra la implantación de numerosas empresas en el periodo, entre las que interesa destacar: *General Motors de México* en septiembre de 1935; *Fábricas Automex* en octubre de 1938, esta última se constituyó y conservó bajo dominio de capital nacional hasta 1971, año en

---

<sup>9</sup> [www.unizar.es/eueez/cahe/vieyra.pdf](http://www.unizar.es/eueez/cahe/vieyra.pdf), Vieyra, Antonio, “*El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*”, p. 2.

<sup>10</sup> Camarena Luhrs, Margarita, “*La Industria Automotriz en México*”, Cuadernos de Investigación Social UNAM, Primera Edición, México, 1981, p. 19

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 20

<sup>12</sup> -----, “*Reestructuración y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana en los años ochenta: Evolución y Perspectivas*”, Publicaciones de las Naciones Unidas, Primera Edición, Santiago de Chile, 1992, p. 51

que es absorbida por *Chrysler Corporation*<sup>13</sup>. Las fábricas ensambladoras operaron sin ninguna restricción e incluso gozaron de varias prerrogativas otorgadas por el gobierno, que se limitó, como en los primeros años de la industria, exclusivamente al control y cobro de impuestos.

Una serie de factores hizo posible el crecimiento de las inversiones en la industria automotriz y la instalación de fábricas de ensamblado. Entre ellos se puede mencionar la diferencia en los costos de transporte de los carros armados y los vehículos ensamblados en el extranjero, así como los distintos costos de mano de obra entre los Estados Unidos y México.

La expansión internacional de las grandes automotrices dirigida hacia nuevos campos de inversión, fue requiriendo cada vez más la fuerza de trabajo, las materias primas, las posibilidades que ofrecía el mercado interno mexicano y el capital que la burguesía mexicana estuvo dispuesta a movilizar entorno a sus proyectos.

La inversión extranjera, como la nacional, creció al amparo de la intervención del Estado en la economía y comenzó a caracterizar el proceso de monopolización de la industria automotriz. Este proceso presentó claramente sus modalidades después de la Segunda Guerra Mundial, cuando se tendió a reglamentar por primera vez algunos aspectos de la expansión de esta industria<sup>14</sup>.

Entre 1947 a 1960, se establecen ciertas medidas para regular esta actividad, como son: la sustitución de importaciones, la ampliación de la planta industrial automotriz terminal y auxiliar, la regulación del crecimiento general de la rama, favorecer al capital extranjero que se adapte a las condiciones jurídicas establecidas e incorporar producción nacional para favorecer a capitalistas nacionales autónomos o asociados.

---

<sup>13</sup> Aguilar García, Javier, Op. cit., p. 19

<sup>14</sup> Camarena Luhrs, Margarita, Op. cit., pp. 20-21

En 1947, se establece un sistema de cuotas de importación mediante el cual se asignan a las empresas un monto de importaciones, con relación al monto del ensamblaje que realizarán en el país. Se reducen nuevamente los aranceles aplicados a partes y componentes en relación con los asignados por importación de unidades completas y se establece la obligatoriedad de incorporar en los productos ciertas partes fabricadas en México. Este mecanismo fue importante para reducir las importaciones de manera sustancial, igualmente tuvo como efecto ampliar considerablemente el número de empresas ensambladoras<sup>15</sup>.

Entre 1948 y 1959 se aprecia una proliferación de empresas ensambladoras, marcas y modelos, con una muy limitada producción de autopartes<sup>16</sup>. En 1951, el Estado elimina las restricciones existentes a la importación de vehículos ensamblados en el exterior, manteniendo por otro lado el sistema de cuotas de importación. Enseguida establece una política de control de precios de los automóviles<sup>17</sup>, sujetos por primera vez al control del Gobierno, que fueron aumentando año con año hasta 1958 cuando fueron congelados<sup>18</sup>; lo anterior beneficiaba a las empresas importadoras de vehículos armados en el exterior, en razón de que los precios de vehículos elaborados en México eran superiores a los fabricados en el exterior<sup>19</sup>.

En 1960, se establece por primera vez un sistema de cuotas de ensamble con el propósito de reducir marcas y modelos. El sistema asignaba a cada empresa un monto de ensamble en proporción al número de partes elaboradas en México que incorporaran en

---

<sup>15</sup> Aguilar García, Javier, Op. cit., p. 20. El número de plantas ensambladoras aumenta a doce al final de los años cuarenta. Las nuevas empresas son: Automotriz de México en 1941, constructora de carros, marca *Hudson y Renault*; Automotriz Lozano que en 1941 inició sus operaciones; *International Harvester de México* en 1944; Equipos Automotrices, en 1945; Armadora Mexicana en 1945; Automóviles Ingleses en 1946, ensamblando automóviles *Morris, M.G.* y los camiones *BMC* (Camarena Luhrs, Margarita, Op. cit., p. 22); *Willys Mexicana* (luego Vehículos Automotores Mexicanos, con capitales asociados y predominio del estatal), en febrero de 1946 y Trailers de Monterrey, en agosto de 1946. Aguilar García, Javier, Loc.Cit.

<sup>16</sup> Camarena Luhrs, Margarita, Op. cit., p. 19

<sup>17</sup> Aguilar García, Javier, Loc.Cit.

<sup>18</sup> Camarena Luhrs, Margarita, Op. cit., p. 22

<sup>19</sup> Aguilar García, Javier, Loc.Cit.

los productos; como resultado de esta política ocurrió una reducción importante de marcas (de 64 a 24)<sup>20</sup>.

Por lo anterior, la industria automotriz en México estuvo formada por empresas ensambladoras, pues no existía prácticamente una industria fabricante de autopartes, incluso en los primeros años de 1960, el porcentaje de partes y componentes nacionales en los vehículos no superaba el 15%.

### **1.2.1. Primer Decreto 1962.**

A partir de 1960 y hasta 1972, la industria ensambladora de automóviles se convirtió en una de las más importantes y dinámicas de la economía mexicana, empezó a fabricar automóviles y sus partes. Estas transformaciones fueron impulsadas definitivamente por el Decreto de 1962, aun cuando su contenido fundamental haya sido formulado en años anteriores. A partir de entonces el Estado participa en este proceso de manera directa y determinante en la integración horizontal de la industria automotriz y en los diferentes campos de su desenvolvimiento posterior.

En 1960, fueron concebidas varias acciones tendientes a disminuir los precios y a impulsar la venta de automóviles compactos europeos y japoneses, al tiempo que se eliminaban algunas marcas, especialmente las de lujo. Estas acciones tomaron cuerpo con el “Decreto sobre la integración de la industria automotriz” de 1962; estableciendo premisas básicas para la asignación de cuotas de importación y en consecuencia de ensamblaje; como la de aumentar las cuotas a aquellas empresas que incorporasen un mayor porcentaje de piezas nacionales en el contenido de su producción.

---

<sup>20</sup> Se establecen otras empresas importantes que al finalizar el periodo estarán formando parte del sector terminal: Diesel Nacional, en agosto de 1951 (en un principio, el capital predominante es privado; a partir de 1955 el Estado adquiere el control mayoritario); *Volkswagen de México*, en enero de 1954; Mexicana de Autobuses, en septiembre de 1959 y *Nissan Mexicana*, en septiembre de 1961. Ibid., pp. 20-21

Gran cantidad de las empresas que operaban hasta entonces en México, decidieron abandonar el mercado nacional antes que incorporar las partes y componentes producidos en el país, cuyos precios y calidad técnica no correspondían con las especificaciones estándar que requerían, lo que significaba costos más elevados. La política estatal de integración de la industria del automóvil y el congelamiento de precios, dieron lugar a que el número de plantas ensambladoras se redujera a doce, y las marcas pasaran a su vez de setenta y cuatro a veinticuatro en 1962.

El Decreto presidencial de 1962, conocido también como el Decreto de integración nacional, estableció las bases sobre las que se desarrollarían una serie de transformaciones en la industria. Los puntos clave tenían como objetivo:

- a) Desarrollar la industria automotriz como una actividad manufacturera que integrase la industria de autopartes.
- b) Liberar la balanza de pagos del peso de las importaciones de vehículos terminados, prohibiéndolas y estableciendo un mínimo de partes nacionales. Se impulsaría a la vez, la exportación de autos y partes automotrices. De esta manera, quedó prohibida la importación de motores y conjuntos mecánicos armados para vehículos; se fijó en un 60% el mínimo de integración de partes nacionales en el costo del vehículo.
- c) Elevar los niveles de ingreso y empleo internos.

Estas disposiciones, no establecían los límites del número de marcas y modelos que podrían fabricarse en el país; además no se indicaba qué otros tipos de componentes debían construirse además del motor, ni la forma en que se podría estructurar la industria con este propósito y tampoco establecían los medios para el control de precios.

Algunas firmas, para ser exactos dieciocho, presentaron sus proyectos para transformar sus instalaciones en fábricas de vehículos. La Secretaría de Industria y

Comercio aprobó los proyectos de nueve empresas; dos de éstas se retiraron del mercado y otra empresa entró en el último momento<sup>21</sup>.

En los siguientes años se elaboraron otros Acuerdos y Reglamentaciones que fortalecieron los objetivos planteados en el Decreto de 1962, un Decreto complementario fue el de Julio de 1963 que declaró a la industria automotriz como “nueva y necesaria” y otorgó una serie de estímulos y alicientes fiscales para que las empresas acataran las exigencias del Decreto de integración.

El Decreto de integración nacional proporcionaba una exención de impuestos de importación de maquinaria y equipos, por un período de cinco años, una exención del 100% en las tarifas de importación de materiales, partes y componentes por un período de cuatro años y hasta el 50% durante los tres años siguientes. De manera que las exenciones de impuestos impulsaron el establecimiento de fabricantes de automóviles en el país. Bajo las nuevas pautas de integración de la industria automotriz creció el capital invertido, el volumen de producción de automóviles, aumentó la ocupación y hubo una disminución en la importación de partes automotrices<sup>22</sup>.

En junio de 1970, el Estado emite un Acuerdo con el objeto de ampliar las cuotas de importación de partes complementarias a los fabricantes que reduzcan en términos absolutos los precios de venta de vehículos al público. El Decreto de integración de 1962 y los subsecuentes promovieron varios efectos: reducir el número de empresas ensambladoras; eliminar empresas importadoras, disminuir el número de marcas y modelos; iniciar la etapa de fabricación de vehículos; fomentar seriamente la integración del sector terminal: ampliar sustancialmente las inversiones productivas y la ocupación; reducir importaciones y promover exportación de productos automotores e impulsar la consolidación del sector auxiliar.

---

<sup>21</sup> Las plantas autorizadas para producir automóviles fueron: *Ford Motor Company*, *General Motors de México*, *International Harvester*, *Nissan Mexicana*, Fábricas Auto-Mex, Vehículos Automotores Mexicanos (*Rambler*, *Jeep*), Diesel Nacional (*Renault*), *Volkswagen de México* y Fábrica Nacional de Automóviles (*Borward*), esta última tuvo una corta existencia, pues cerró su línea de producción en 1970. Camarena Luhrs, Margarita, Op. cit., pp. 23-25

<sup>22</sup> El drástico cambio en el origen de las partes y componentes automotrices en el mercado nacional hizo aumentar los porcentajes de integración nacional, que en 1960 fue de un 21.6% a un 26.9% en 1964 y en 1965 de 46%, alcanzando en 1966 un porcentaje de integración del 53%. *Ibid.*, p. 26



Hay que destacar que el Decreto de integración nacional consolidó:

- a) El desarrollo monopolista de la rama, en particular de su sector terminal.
- b) La promoción al sector de autopartes.

Una vez, alcanzadas las metas fijadas por la reglamentación de 1962, se hizo necesario introducir nuevas modificaciones.

### **1.2.2. Segundo Decreto 1972.**

En 1972 se emitió un nuevo Decreto que invalidando el elaborado diez años antes, rigió el desenvolvimiento de la industria automotriz terminal y para la de autopartes, hasta el año de 1977. El “Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz” se propuso los siguientes objetivos: aumentar el empleo, incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotores, nivelar la balanza de pagos y generar divisas, aumentar la eficiencia en la planta productiva, fortalecer la participación del capital nacional privado en la industria, crear un organismo consultivo sobre la industria, ampliar los estímulos fiscales y reducir los modelos automotores<sup>23</sup>.

Los aspectos más importantes del Decreto de 1972 son los siguientes:

- a) El grado mínimo de integración nacional en la fabricación de vehículos será del 60% respecto al costo directo de producción; en el caso de vehículos para la exportación sería del 40%.
- b) Las empresas terminales no podrán fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que puedan ser producidas por la industria auxiliar. Esta

---

<sup>23</sup> Aguilar García, Javier, Op. cit., p. 25

restricción no se aplicará cuando la fabricación de autopartes se canalice a la exportación.

- c) Para 1973, las empresas terminales deberán exportar el 40% del valor total de las importaciones que efectúen. Este porcentaje se incrementará año tras año de tal manera que para 1979 el valor monetario total de las partes importadas deberá ser compensado por un valor igual de las exportaciones de partes, componentes y/o vehículos terminados.
- d) Las empresas terminales que rebasen el 60% obligatorio de integración nacional, podrán tener como incentivo cuotas extra de producción.
- e) A partir de 1974, las empresas fabricantes de automóviles de los tipos compactos, estándar o deportivo, sólo podrán producir tres líneas, con tres modelos por línea, sin que la producción total de modelos sea superior a siete. A partir de ese mismo año, las empresas fabricantes de automóviles de tipo popular sólo podrán producir hasta cuatro líneas de vehículos con tres modelos por línea, sin que la producción total de modelos sea superior a siete.
- f) Se conceden importantes estímulos fiscales a la exportación de partes, componentes y/o vehículos terminados<sup>24</sup>.

### **1.2.3. Tercer Decreto 1977.**

Ante la perspectiva de una futura bonanza económica generada por los recientes descubrimientos petroleros, en 1977 empezó a estructurarse un nuevo esquema de planificación para el sector industrial, basado en programas de fomento por áreas específicas; estos programas establecían objetivos de producción, de sustitución de

---

<sup>24</sup> Camarena Luhrs, Margarita, Op. cit., p. 28

importaciones, de integración de partes nacionales y de exportación, así como un conjunto de estímulos y compromisos para las industrias de cada área.

El sector automotor fue uno de los primeros en ser considerado en el nuevo esquema de planificación integral y el 20 de junio de 1977 fue publicado el “Decreto para el fomento de la industria automotriz”; el propósito era que la industria automotriz alcanzara niveles internacionales de competitividad, a fin de consolidar los logros ya alcanzados y convertirla, en una generadora neta de divisas<sup>25</sup>.

Entre las principales disposiciones de este Decreto destacaban:

- a) El grado mínimo de integración nacional en la fabricación de vehículos será del 50%.
- b) La asignación de un presupuesto de divisas para cada empresa de la industria terminal, con el objeto de que las importaciones tanto de la industria terminal como por el contenido importado de las compras a la industria de autopartes, fueran compensadas con exportaciones directas o indirectas de la empresa terminal. En este caso, la obligación de compensar las importaciones con exportaciones de la industria de autopartes pasó del 40 al 50%.
- c) Las exportaciones de empresas maquiladoras, promovidas por empresas de la industria terminal, podían contabilizarse dentro de las realizadas por la industria terminal, sin exceder el 20% del total requerido.
- d) Los componentes automotrices se clasifican en tres grupos:
  - Partes nacionales de incorporación obligatoria.
  - Partes de fabricación nacional.
  - Partes complementarias de importación.

---

<sup>25</sup> De María y Campos, Mauricio, “Reestructuración y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana en los años ochenta: evolución y perspectivas”, Publicaciones de la Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1992, pp. 55-56

- e) Se permitió a las empresas de la industria terminal producir más de un tipo de motor, con la obligación de exportar cuando menos el 60% del volumen de la producción del nuevo motor.
- f) Se liberó a los automóviles del control de precios oficiales, lo que representó un importante estímulo para las empresas.
- g) Las empresas fabricantes podían disponer de divisas para solventar sus compromisos ya fuera mediante el incremento de sus exportaciones, o bien aumentando el grado de integración de partes nacionales<sup>26</sup>.

#### **1.2.4. Cuarto Decreto 1983.**

El 15 de septiembre de 1983 fue publicado el “Decreto para la racionalización de la industria automotriz”, con el propósito de que las políticas de fomento y de regulación de la industria automotriz evolucionaran y se actualizaran, para responder a los cambios registrados por la industria internacional. Muchas de las propuestas contenidas en el Decreto no eran nuevas, las exigencias sobre incorporación de contenido nacional estaban contempladas desde 1962; la participación de la industria nacional en las exportaciones ya figuraba en el Decreto de 1972, al igual que las restricciones al número de líneas y modelos, a la producción de componentes por parte de la industria terminal y a la estructura de capital de las empresas productoras de autopartes, el establecimiento de un presupuesto en divisas había sido considerado en el Decreto de 1977, todas estas disposiciones aparecían en el Decreto de 1983.

Mediante el esquema de las líneas adicionales de producción, el Decreto se proponía integrar la demanda interna con los mercados internacionales; así se lograría

---

<sup>26</sup> Flores Esquivel, César, “Evolución de la Industria Automotriz en México en el Primer Seminario Latinoamericano de Reconversión Industrial en América Latina”, Editorial Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México, 1987, p. 60

una efectiva inserción en los procesos de internacionalización de la industria mundial, al producir y ofrecer en el país vehículos de similares características a los disponibles en el resto del mundo.

El Decreto establecía que su meta era regular el desarrollo de dicha industria para consolidar sus logros, adecuar su producción a las necesidades del país, equilibrar la balanza de pagos y alcanzar los objetivos específicos propuestos en el mismo.

Los objetivos del Decreto pueden clasificarse en cuatro categorías:

a) Racionalización de la producción:

Consistía en la limitación del número de líneas y de modelos distintos que podrían producir las empresas de la industria automotriz terminal para el mercado nacional, es decir, pasando de tres líneas con siete modelos en 1984 a una sola línea con cinco modelos, a partir de 1987.

La flexibilidad del esquema residía en que se autorizaba la fabricación de líneas adicionales de vehículos, cuando fueran autosuficientes en divisas y se destinaran principalmente a la exportación.

De acuerdo con este planteamiento, la racionalización implicaba dos objetivos: el primero, alcanzar directamente volúmenes de producción de vehículos y de componentes que permitieran mayores economías de escala y el segundo, integrar la producción para el mercado nacional con la destinada a la exportación. Este segundo aspecto era, el más importante, pues fomentaba la producción en condiciones de competitividad internacional, lo que favorecía la generación de divisas, el funcionamiento eficiente de la industria proveedora de partes y de las plantas armadoras.

En el caso de las líneas adicionales de vehículos, se exigía alcanzar un grado de integración de partes nacionales mucho menor (30%) que el estipulado para las líneas básicas, asimismo, el Decreto aceptaba que se alcanzara su autosuficiencia en divisas mediante la exportación de componentes de la misma línea, en lugar de vehículos terminados.

b) Participación de la industria nacional: se destacan dos importantes aspectos:

- i. Los requisitos relativos al contenido de insumos nacionales: estos requisitos determinaban los grados mínimos de integración de partes nacionales en la producción de vehículos y de autopartes, así como los componentes de fabricación nacional cuya incorporación era obligatoria. Con respecto a los automóviles, la legislación fijaba un grado mínimo de integración de partes nacionales de un 50% en los años 1984 y 1985; a 55% en 1986 y a 60% de 1987 en adelante.

A las líneas adicionales de automóviles sólo se les exigía incorporar un mínimo de 30% de partes nacionales.

A su vez, los fabricantes de autopartes debían alcanzar un grado mínimo de integración de insumos nacionales, similar al fijado para los automóviles, y un 80% de integración por empresa, incluyendo las exportaciones directas.

Para la industria automotriz terminal, además de los requisitos relativos al contenido nacional, el Decreto establecía la obligación de incorporar ciertos componentes de fabricación nacional, que se precisaban en listados revisados regularmente. Como condiciones para incluir un componente en los listados de incorporación nacional obligatoria, la legislación estipulaba que su precio fuera progresivamente competitivo en términos del mercado internacional,

que cumpliera las normas de calidad establecidas y que la empresa fabricante estuviera registrada como industria de autopartes; en esencia, se intentaba que la integración nacional fuese selectiva, no meramente cuantitativa y también desarrollar capacidades específicas de fabricación de productos con valor tecnológico, sin embargo, se debe reconocer que el esquema proporcionaba una protección excesiva a algunos fabricantes.

- ii. La estructura de capital de la industria de autopartes y de los fabricantes de vehículos de transporte: el Decreto de 1983 aceptaba que la incorporación de empresas mexicanas a la industria terminal de automóviles no resultaba posible, dadas las limitaciones tecnológicas y las inversiones requeridas para participar en forma eficiente y dinámica en el nuevo contexto global de la industria internacional; por ello el Decreto tampoco estableció limitaciones a la inversión extranjera en este sector.

Distinto era el caso de los camiones pesados, los tractocamiones y los autobuses de tipo integral, pues, a diferencia de los automóviles la legislación los consideraba como bienes de capital integrantes de un sector estratégico, donde la presencia de la inversión mexicana era indispensable. Además esto resultaba factible pues las innovaciones tecnológicas aplicables a estos vehículos no eran tan aceleradas, ni el proceso de internacionalización de su producción estaba tan avanzado. En la mayoría de los países, su fabricación se orientaba más a satisfacer las necesidades internas de transporte, que a constituirse en una actividad exportadora, generadora de divisas.

Sobre la base de estas consideraciones, el Decreto establecía que la mayor parte del capital de las empresas fabricantes de camiones pesados, tractocamiones y autobuses integrales debía ser mexicana.

Uno de los grandes logros de las legislaciones anteriores en materia automotriz era haber creado una industria nacional de autopartes. Dadas las limitaciones para integrarse a la industria automotriz terminal, hubiera sido absurdo que no se propiciara una participación relevante de las empresas nacionales en una industria como la de autopartes, que es una de las más importantes de la economía por su capacidad de generación de empleos, su tecnología, su desarrollo horizontal, el monto de sus inversiones, su capacidad de exportación y su contribución al producto interno bruto.

Al igual que las legislaciones anteriores, reconocía esta situación y simplemente reiteraba el requisito de contar con 60% de capital mexicano establecido por la Ley de Inversiones Extranjeras para las empresas de la industria de autopartes.

c) Generación neta de divisas:

El Decreto, establecía que la industria automotriz terminal debía mantener un presupuesto anual en divisas, por lo menos equilibrado. Es importante precisar que tanto en las partidas de ingreso de este presupuesto como en las de egresos, las disposiciones legales contemplaban la participación de la industria nacional de autopartes, si bien a ésta no se le exigía directamente ninguna compensación. Por lo tanto, el presupuesto en divisas requerido por el Decreto debía mantenerlo la industria automotriz en general y no exclusivamente a su sector terminal.

Esto implicaba que ambas industrias debían actuar concertadamente para cumplir todos los términos del presupuesto, aunque la responsabilidad directa recayera en el sector terminal.



Los ingresos previstos en el presupuesto en divisas eran las exportaciones de vehículos terminados y de componentes, las aportaciones de capital foráneo, los financiamientos externos para la adquisición de maquinaria, equipo, material de ensamble y repuestos, el superávit de divisas de años anteriores y otros ingresos que representarían flujos estables de divisas.

Se aceptó considerar como ingresos las aportaciones de capital y los financiamientos provenientes del exterior, tomando en cuenta que no era posible esperar una producción competitiva a nivel internacional si no se contaba con las inversiones y respaldos financieros necesarios; sin embargo, el Decreto establecía restricciones a la participación relativa de estas aportaciones, a fin de evitar que se lograra un presupuesto favorable.

La legislación también especificaba que 50% de las divisas netas necesarias para cubrir el presupuesto en divisas debería provenir de las exportaciones de componentes fabricados exclusivamente por la industria de autopartes. En dicho porcentaje podrían incluirse los materiales, las partes y los componentes nacionales incorporados en los productos automotrices exportados por las empresas terminales.

En cuanto a los egresos, el presupuesto en divisas consideraba el total de las importaciones y de los pagos al exterior realizados por las empresas de la industria automotriz terminal, así como el monto de las importaciones efectuadas por la industria de autopartes para la producción de componentes automotrices destinados al ensamble de vehículos y de repuestos de equipo original.

d) Adecuación de la producción a las necesidades del país:

Trata sobre las limitaciones relativas a los tipos de motores y de las exigencias de satisfacer normas ambientales y de producir vehículos económicos.

El Decreto prohibía el uso de motores de ocho cilindros en automóviles y camiones comerciales, a partir del año modelo 1986 y establecía que los motores diesel se podrían utilizar exclusivamente en camiones pesados, autobuses de tipo integral y tractocamiones<sup>27</sup>.

### **1.2.5. Quinto Decreto 1989.**

#### **1.2.5.1. Decreto de auto popular.**

En agosto de 1989 fue publicado el “Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular”, cuyo objetivo era estimular la demanda doméstica, favoreciendo la producción de vehículos con un precio de venta al público inferior a cinco mil dólares; esto se lograría mediante la exención del Impuesto sobre Automóviles Nuevos (ISAN) y de la exención de los aranceles de importación para sus partes y componentes.

Este Decreto exigía una producción anual mínima de 40,000 unidades, que el motor fuera de fabricación nacional, el cumplimiento del requisito del precio y el cumplimiento de las disposiciones del Decreto de 1983, sobre presupuesto en divisas, grado de integración de partes nacionales y la satisfacción de las normas respecto a seguridad, contaminación ambiental, rendimiento de combustible<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> De María y Campos, Mauricio, Op. cit., pp. 62-71

<sup>28</sup> *Volkswagen* Sedán (el clásico escarabajo) cumplió las condiciones para acogerse a esta legislación: se pudo ofrecer al precio requerido por el decreto debido a que todas las instalaciones para su fabricación ya habían sido de sobra amortizadas y el automóvil, de diseño muy antiguo, no incorporaba muchas innovaciones que sí tenían los automóviles modernos. En cuanto a la satisfacción de las normas sobre contaminación ambiental, el punto ha sido objeto de discusión hasta la fecha. De María y Campos, Mauricio, Op. cit., p. 172

### 1.2.5.2. Decreto para el fomento y la modernización de las industrias automotriz y manufacturera de vehículos de autotransporte.

En diciembre de 1989 fueron publicados los “Decretos para el fomento y la modernización de las industrias automotriz y manufacturera de vehículos de autotransporte”, disposiciones que, a partir del año modelo 1991 (iniciado en noviembre de 1990), habrían de sustituir a la legislación promulgada en 1983.

Como primer punto, cabe destacar la división de la legislación en dos Decretos: el de la industria automotriz, que considera los vehículos de pasajeros y los camiones de hasta 8,864 kg. de peso bruto vehicular, y el de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte, que se ocupa de los camiones pesados, los autobuses de tipo integral y los tractocamiones<sup>29</sup>.

El Decreto elimina por completo el concepto de líneas de productos, que en el Decreto de 1983 había sido considerado fundamental para el logro de economías de escala y la compensación de divisas, otorgando a la industria automotriz terminal amplia

---

<sup>29</sup> Vehículos de: pasajeros se divide en:

- a) Autos subcompactos: son unidades con una distancia entre ejes hasta 2,475 mm; con un motor de 4 cilindros de 1.6 ó 1.8 litros de desplazamiento y potencia hasta de 11 caballos de fuerza (HP).
- b) Autos compactos: son unidades con una distancia entre ejes de 2,476 a 2,700 mm; con motores de 4 ó 6 cilindros de 2.5 a 3.1 litros de desplazamiento y potencia de 110 a 135 caballos de fuerza (HP).
- c) Autos de lujo: son unidades con una distancia entre ejes de 2,601 a 3,000 mm; con motor de 4, 6, 8 ó 12 cilindros, de 3.2 a 6.0 litros de desplazamiento y potencia de 136 a 394 caballos de fuerza (HP).
- d) Autos deportivos: son unidades con una distancia entre ejes de 2,601 a 3,000 mm; con motores de 4, 6 y 8 cilindros de 2.0 a 4.6 litros de desplazamiento y potencia de 160 a 295 caballos de fuerza (HP), estas unidades también poseen dispositivos especiales en su motor como: turbo cargadores o un junior número de válvulas en cada cilindro.

camiones se divide en:

- a) Ligeros que incluye: uso múltiple y clases 1, 2 y 3.
- b) Pesados se refiere a la clase 7
  - Clase 1: camiones con peso bruto vehicular inferior a 2,721 kg.
  - Clase 2: camiones con peso bruto vehicular entre 2,722 y 4,536 kg.
  - Clase 3: camiones con peso bruto vehicular entre 4,537 y 6,350 kg.
  - Clase 7: camiones con peso bruto vehicular entre 11,794 y 14,698 kg.

libertad para fabricar los tipos de vehículo convenientes. Al mismo tiempo permite, por primera vez desde 1962, que las empresas completen su oferta mediante importaciones de vehículos provenientes de sus matrices o filiales, lo que de hecho les concede un monopolio sobre la importación. Sin embargo, solo se permite importar si tienen un saldo favorable en la balanza comercial. Por otra parte, también es importante resaltar que se eliminó la restricción de venta de vehículos de ocho o más cilindros.

Si bien la nueva legislación otorga libertad de producción, impone a las empresas de la industria automotriz terminal la condición de mantener un saldo positivo en su balanza comercial, dentro de la cual considera las importaciones realizadas por sus proveedores y les exige que, como mínimo, 36% del total del valor agregado generado en México provenga de dichos proveedores. Las disposiciones anteriores son sólo variaciones de las establecidas en el Decreto de 1983 sobre presupuesto en divisas y grado de integración de partes nacionales, aunque la actual legislación presenta la ventaja de ligar estrechamente ambos requisitos, definiendo el valor agregado nacional en términos del saldo en la balanza comercial, lo que facilita el control de su cumplimiento.

La nueva legislación elimina la distorsión que se producía al medir el contenido de partes nacionales sobre la base de los precios de los países de origen y, como considera un solo valor para cada empresa (a diferencia del grado de integración, que se medía por modelo), otorga mayor libertad a las empresas para decidir sus estrategias de integración, además de simplificar los cálculos. Sin embargo, en la forma en que se plantea, también desestimula la inversión por parte de la industria automotriz terminal, pues si ésta aumenta el valor de su integración vertical, está obligada asimismo a incrementar sus compras a proveedores.

En lo que respecta a las empresas de la industria de autopartes, para que sean clasificadas como tales se les exige que como mínimo 60% de su facturación total anual corresponda a equipo original para la industria automotriz terminal y que mantengan una proporción de capital mexicano no inferior a 60%. Por otro lado, el nuevo Decreto automotriz crea la categoría de proveedor nacional, en la cual tienen cabida empresas que

no satisfacen los requisitos anteriores y que sólo están obligadas a generar un valor agregado nacional mínimo de 30%, al igual que la industria de autopartes.

En cuanto a beneficios, la única diferencia entre una empresa de la industria de autopartes y un proveedor nacional es que la primera puede transferir libremente sus excedentes en divisas a la industria automotriz terminal (o a otra empresa de autopartes), en tanto que un proveedor nacional sólo puede hacerlo en el caso de exportaciones promovidas por la propia industria automotriz terminal.

La diferencia que tienen las empresas consideradas como industria de autopartes de las llamadas proveedores nacionales es que en el primer caso el capital social de la industria es mayoritariamente nacional y en el segundo caso pueden contar con capital 100% extranjero.

La participación de empresas nacionales en una industria de tanta relevancia económica como la automotriz siempre ha sido, y debe continuar siendo, uno de los objetivos básicos de las legislaciones de fomento<sup>30</sup>.

### **1.2.5.3. Modificaciones al Decreto para el fomento y la modernización de las industrias automotriz y manufacturera de vehículos de autotransporte, 1994.**

Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte se establece un periodo de diez años de transición para que el 1 de enero de 2004 el Decreto automotriz para el fomento y modernización de la industria automotriz sea derogado. Durante este periodo se modifican las restricciones del Decreto conforme a lo siguiente:

A partir de 1994, la industria de autopartes establecida en México tiene garantizada un periodo de transición de diez años, en el que podrá mantener una proporción de valor

---

<sup>30</sup> De María y Campos, Mauricio, Op. cit., pp. 171-175

agregado de la industria terminal. La modificación del Decreto establece que el "valor agregado nacional" requerido de autopartes de productores mexicanos se reduce gradualmente durante la transición y al final de esta el requisito se elimina. Es decir, a partir de 1994 esta proporción se reduce de 36 a 34%, este porcentaje se mantiene durante los primeros cinco años, para reducirse en 1% anual hasta llegar a 29% al final de la transición.

De igual manera durante la transición de diez años se mantendrá el requisito de compensación de divisas, para posteriormente eliminarla y con ella la disposición que permite sólo a las ensambladoras con planta en México importar vehículos. Es decir, al inicio de la transición se reduce de 100 a 80% la compensación que tendrán que realizar las empresas de sus importaciones definitivas de autopartes y vehículos; a partir de este porcentaje la compensación se reduce gradualmente, para posteriormente al final (2003), sólo compensar el 55%.

En cuanto a la eliminación de barreras no arancelarias, México mantendrá restricciones a la libre importación de automóviles y camiones ligeros durante los primeros diez años de vigencia del Tratado. Este plazo será de cinco años en el caso de vehículos de autotransporte.

La libre importación de vehículos usados, que cumplan con las normas vigentes en materia de contaminación y seguridad, iniciará hasta el año 2009 de vigencia del Tratado y culminará al final del año 2019<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Serra Puche, Jaime, "Conclusión de la Negociación del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos", SECOFI, México, 1992, pp. 26-30

### **1.2.6. Programa Sectorial de la Industria Automotriz (PROSEC), 2002.**

La creación de los programas de promoción sectorial obedece a la necesidad de elevar la competitividad del aparato productivo nacional en los mercados internacionales, de promover la apertura y la competitividad comercial con el exterior como elementos fundamentales de una economía dinámica y progresista, así como de establecer instrumentos para fomentar la integración de cadenas productivas eficientes.

Adicionalmente la implementación de los programas se debe a que el TLCAN establece que a partir del octavo año de su vigencia, 1° de Enero de 2001, los tres países adecuarán sus programas de devolución de aranceles (Drawback) de materiales que sean utilizados en la fabricación de productos que subsecuentemente se exporten a otro país miembro; de tal forma que otorgue el mismo tratamiento arancelario a insumos y maquinarias empleados para la producción de mercancías destinadas al mercado doméstico y exportación.

En los últimos años la planta productiva mexicana se ha integrado de manera importante al proceso de globalización económica, lo cual le ha permitido ubicarse como el noveno país exportador a nivel mundial.

La proveeduría no norteamericana de insumos y maquinaria es crítica para ciertas industrias y éstas requieren contar con condiciones arancelarias competitivas para abastecerse de insumos y maquinarias. En este caso el Gobierno Federal decidió establecer condiciones competitivas de abasto de insumos y maquinaria para la industria exportadora y propiciar una mayor integración nacional de insumos.

En el año 2000, se crearon los Programas de Promoción Sectorial, los cuales son un instrumento dirigido a personas morales productoras de determinadas mercancías, mediante los cuales se permite importar con arancel preferencial diversos bienes para ser utilizados en la elaboración de productos específicos, independientemente de que las mercancías a producir sean destinadas a la exportación o al mercado nacional.

Los beneficiarios del PROSEC son las personas morales establecidas en el país que fabriquen las mercancías; los beneficios del programa son únicamente respecto de los bienes a importar contenidos en el sector de que se trate, es decir, para la producción de una mercancía no podrá importarse un bien contenido en un sector diferente. Los titulares de programas PROSEC que cumplan con las obligaciones señaladas en el Decreto podrán solicitar su incorporación a nuevos sectores y la fabricación de los bienes relacionados con el mismo<sup>32</sup>.

En lo que respecta a la industria automotriz, su estructura arancelaria de fracciones incluidas en el programa se encuentran de la siguiente forma.

**Fracciones arancelarias establecidas en el PROSEC  
del sector ensamblador y de autopartes**

<b>Arancel</b>	<b>Exento (0%)</b>	<b>3%</b>	<b>5%</b>	<b>Total</b>
Número de fracciones	2,258	411	53	2,722

Fuente: Secretaría de Economía, México, 2000.

### **1.2.7. Sexto Decreto 2003.**

En Diciembre de 2003 fue publicado el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”, disposición que a partir del 1° de Enero de 2004 sustituye a la legislación de 1989 (Quinto Decreto) y a su modificación de 1994.

En este Decreto solo se considera de la industria automotriz a los vehículos de pasajeros y los camiones de hasta 8,864 kg. de peso bruto vehicular. Asimismo, se

<sup>32</sup> [www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx), “Programa Sectorial de la Industria Automotriz”, S.E., México, 2000.



eliminan por completo los requisitos de balanza comercial y valor agregado nacional, y queda como requerimiento único, el de contar con planta productiva en el país o bien el comprometerse a efectuar inversiones para producir vehículos en México<sup>33</sup>.

Los beneficios que otorga el Gobierno a las empresas que cumplan lo anterior son: preferencias arancelarias para partes y vehículos cuyo origen no cuenten con Tratado de Libre Comercio. Es importante mencionar que tanto este Decreto, como el del Auto Popular y PROSEC se encuentran vigentes.

### **1.3. Consideraciones**

En 1955, con el objeto de fomentar las industrias denominadas “necesarias” para el país (incluida la automotriz), el Gobierno Mexicano promulgó medidas que permitían la importación libre de arancel de los insumos y la maquinaria requeridos que no eran producidos en cantidad o calidad suficiente en México; fue por ello que hasta 1962, fecha en que se emitió el primer decreto de la industria, no existieron restricciones importantes para la operación de la industria terminal.

Con el Primer Decreto Automotriz se estableció que las empresas armadoras interesadas en comercializar en México: vehículos, motores y conjuntos mecánicos armados, debían producirlos en el país, integrando en su fabricación componentes nacionales. Los Decretos segundo, tercero y cuarto buscaban mejorar la balanza comercial y el empleo mediante el desarrollo de la industria. Con ese objetivo, establecieron estímulos fiscales que permitieron a las armadoras compensar las importaciones de partes con la exportación de motores y vehículos terminados y establecieron protecciones y programas de fomento para lograr el desarrollo de la industria mexicana de autopartes.

---

<sup>33</sup> Diario Oficial de la Federación, “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”, Secretaría de Economía, Diciembre 31, 2003.

En términos generales, la regulación establecida hasta el Cuarto Decreto sentó las bases para el desarrollo de la industria automotriz en México; sin embargo, la demanda doméstica limitó el crecimiento de la industria y no se lograron generar incentivos para que la industria mejorara su competitividad. En gran medida ello se debió a que en estos Decretos se establecieron explícitamente niveles permitidos de ineficiencia para reconocer las diferencias entre las industrias terminal y de autopartes establecidas en México y las homólogas internacionales, con lo que se perdió una oportunidad importante de mejorar la competitividad de la industria nacional.

Con el Quinto Decreto, emitido en 1989, la regulación del sector cambió radicalmente y se establecieron condiciones para fomentar la modernización de la industria con el fin de que alcanzara niveles internacionales de competitividad. Este Decreto eliminó las protecciones para la industria de autopartes, obligándola a competir contra la industria extranjera. Sin embargo, al promover la desregulación gradual de la industria terminal y orientarla hacia la exportación, hizo posible que ésta lograra un crecimiento importante que también benefició a la industria de autopartes.

La firma del TLCAN en 1994, aceleró este proceso de liberalización y dio acceso al comercio intraregional. Para ello, se modificó el Quinto Decreto y se estableció un periodo de 10 años, al final del cual se eliminarán las protecciones a la industria automotriz; tanto el Quinto Decreto como el TLCAN contribuyeron al fortalecimiento de los flujos comerciales de México al crear incentivos para mejorar la competitividad de la industria automotriz.

Hacia el futuro, se vislumbran nuevos retos para la industria automotriz. A partir de 2004 se permite la libre importación de vehículos, a su vez las armadoras ya no están obligadas a producir localmente, mantener una balanza comercial o a incorporar autopartes de fabricación nacional. Debido a ello, el Sexto Decreto promulgado por el Gobierno Federal está orientado a promover la inversión en el país, sin establecer ningún requisito de integración o exportación. En 2009, el reto será aún mayor dado que se permitirá adicionalmente la importación de autos usados procedentes de Norteamérica.

Por estas razones, la industria automotriz debe incrementar su competitividad en forma acelerada antes de estas fechas, para lo cual es recomendable el trabajo conjunto: industria – gobierno, en la elaboración de acciones para apoyar el desarrollo y crecimiento de las industrias terminal y de autopartes<sup>34</sup>.

En suma, la industria automotriz en México ha sido regulada desde los años sesenta, cuando el Gobierno Federal diseñó una política regulatoria, tendiente a fomentar el desarrollo de una industria automotriz nacional, a través de lo que se conoce como el Decreto Automotriz. Esta normatividad fue cambiando de acuerdo a las nuevas políticas de liberalización comercial, así como por las tendencias mundiales a la racionalización y globalización de la industria automotriz, por lo que desde 1989, el Decreto Automotriz permite a las empresas terminales seleccionar los tipos de vehículos que producirán en el país; los presupuestos de divisas han sido sustituidos por requisitos de balanza comercial. Ahora las empresas armadoras pueden complementar su oferta nacional de vehículos con importaciones, y la integración de partes y componentes específicos fabricados en México ha sido sustituido por un porcentaje de valor agregado nacional.

Los Tratados de Libre Comercio, han generado la oportunidad de eficientar aún más la regulación y las operaciones de la industria automotriz, consolidando la exportación de autos y autopartes, y generando los incentivos suficientes para atraer inversión y generar empleo.

Las medidas de política económica implementadas por el Gobierno, fueron notables y muestran los criterios gubernamentales para orientar el desempeño de la industria automotriz y su integración nacional; así como, su inserción y participación en el contexto mundial. Lo cual se podrá apreciar más claramente en el tercer capítulo, con las cifras que muestran el desarrollo de la industria automotriz en México.

---

<sup>34</sup> INA - SECOFI, “*Identificación de los elementos críticos para el desarrollo de la industria de autopartes en México*”, México, Noviembre, 1998.

## Síntesis de la evolución histórica de la industria automotriz en México

### INICIO Y FORMACIÓN

\*ENSAMBLAJE MARGINAL DE VEHÍCULOS A TRAVÉS DE COMPONENTES MAYORES DE MATERIAL DE ENSAMBLE.

### CRECIMIENTO

\*VENTA EN EL MERCADO DOMÉSTICO SOLO SI SE PRODUCE EN MÉXICO.

\*OBLIGACIÓN DE PRODUCIR MOTORES Y TREN MOTRIZ.

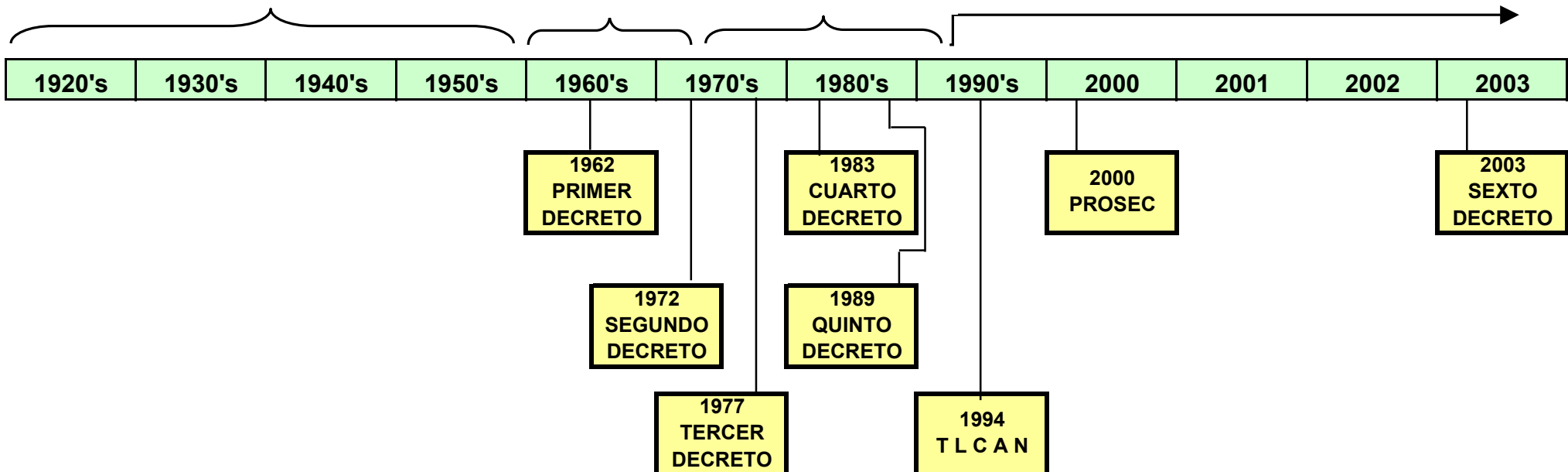
### FORTALECIMIENTO PARA APOYAR LA BALANZA DE DIVISAS Y LA INTEGRACIÓN NACIONAL

\*REQUERIMIENTOS MÍNIMOS DE CONTENIDO NACIONAL Y CONTAR CON UNA BALANZA DE DIVISAS FAVORABLE AL PAÍS O POR LO MENOS EQUILIBRADA.

\*SE ESTABLECEN MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES VEHICULARES.

### INCORPORACIÓN AL ÁMBITO MUNDIAL

\*REDUCCIÓN DE ARANCELES E INCORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A LA COMPETENCIA INTERNACIONAL.



## Legislación de la Industria Automotriz

	1962: 1er. DECRETO	1972: 2do. DECRETO	1977: 3er. DECRETO	1983: 4to. DECRETO	1989: 5to. DECRETO	1994: MODIFICACIÓN DEL 5to. DECRETO	2000: PROSEC	2003: 6to. DECRETO
	Decreto de Integración Nacional	Bases para el Desarrollo	Fomento	Racionalización	Fomento y Modernización	Modificaciones, en el marco del TLCAN.	Promoción sectorial	Competitividad
<b>OBJETIVO</b>	-Establecimiento de armadoras en México. -Adquirir y desarrollar tecnología. -Crear fuentes de trabajo.	-Incrementar las exportaciones de la industria terminal y la de autopartes y disminuir las importaciones. -Desarrollar la industria mexicana. -Fortalecer la participación mayoritaria del capital nacional en la industria de autopartes (60% de capital). -Aumentar el empleo.	-Alcanzar niveles internacionales de competitividad. -Convertir a la industria en generadora de divisas. -Generar mayor empleo. -Incrementar la fabricación de vehículos y motores. -Fortalecer la participación mayoritaria del capital en la industria de autopartes (60% de capital).	-Equilibrar la balanza comercial del sector, a través del incremento de exportaciones y disminución de las importaciones. -Racionalizar líneas y modelos. -Racionalizar el consumo de gasolina. -Fomentar la descentralización industrial hacia nuevas zonas de desarrollo.	-Modernizar la industria para mejorar su competitividad en el extranjero. -Convertir al sector en generador de divisas. -Contar con precios internacionales en vehículos. -Fortalecer el mercado doméstico en vehículos. -Combatir la contaminación. -Coadyuvar a la renovación del parque vehicular del país. -Aumentar el empleo. -Atraer inversión.	-Integrar a la industria al ámbito mundial. -Período transitorio (1995-2004) para incorporar a la industria a la competencia global. -Aumentar el empleo. -Atraer inversión extranjera. -Desarrollar proveedores de clase mundial.	-Elevar la competitividad del aparato productivo.	-Elevar la competitividad de las armadoras y propiciar la inversión.
<b>INTEGRACION NACIONAL</b>	-Mínimo 60% del costo directo.	-Mínimo 60% del costo directo. -Limitar la integración vertical de las empresas	-Grado mínimo con base a costo directo: 50% en automóviles. 60% en partes.	-Los vehículos y las partes deben de tener un grado mínimo de 60% de integración, calculado con base a costo directo. -Las líneas de vehículos que alcanzaran más del 80% de exportación y una integración mínimo de 30%, podrían comercializarse en México.	-Industria terminal: Requisito mínimo de compra a la industria de autopartes de 36% del valor agregado nacional de una empresa armadora. -Industria de autopartes y proveedores nacionales: Requisito 30% de valor agregado nacional.	-Reducción gradual del porcentaje mínimo de valor agregado nacional para la industria terminal.	-No se requiere.	-No se requiere.
<b>DIVISAS</b>	No establecido.	-Generación mínima de 40% de las divisas requeridas, mediante exportación.	-Establecimiento del presupuesto de balanza de divisas equilibrado para cada empresa terminal. -Generación obligatoria de por lo menos el 50% de las divisas con la exportación de partes.	-Establecimiento de un presupuesto estricto de divisas.	-Balanza comercial de divisas equilibrada, considerando las importaciones de las partes de los productos que surte la industria de autopartes.	-Reducción de la compensación de balanza comercial de divisas.	-No se requiere.	-No se requiere.
<b>OTRAS CARACTERÍSTICAS</b>	-Obligación a integrarse verticalmente en la producción de motores. -Se establece control de precios oficiales por parte del Gobierno a los vehículos.	-Restricción en cuanto a número de modelos y líneas de ensamble. -Prohibición a las armadoras de producir partes que fabricará la industria de autopartes, excepto si se destinaban a la exportación. -Prohibición a las armadoras a fabricar vehículos para el transporte de más de 10 pasajeros.	-Prohibición a la producción de motores diesel para camiones a las empresas que no fueran mayoritariamente mexicanas en capital. -Establecimiento de listas de partes de incorporación obligatoria.	-Prohibición de la venta en México de vehículos con motores de 8 cilindros. -Al menos el 25% de la producción debería ser de vehículos tipo "austero". -Se incrementa el listado de partes de incorporación obligatoria.	-Eliminación de restricciones para producir vehículos. -Las armadoras establecidas en México podrán importar vehículos para complementar su oferta. -Eliminación de restricciones para la importación de autopartes. -Eliminación de restricciones a la inversión extranjera en la industria de autopartes. -Eliminación del control de precios de los vehículos, solo deberán de informarse los mismos.	-Eliminación del Decreto y sus restricciones en el año 2004, en tanto, la industria terminal establecida es la única que puede importar vehículos para comercializar en México (excepto los vehículos de origen Chileno que cubran con el contenido regional firmado dentro del tratado México-Chile.	-Contar con planta productiva en México.	-Contar con planta productiva en México e invertir regularmente.
<b>POLITICA FISCAL</b>	-Prohibición de importación de vehículos, motores ensamblados y conjuntos mecánicos armados. -Venta en el mercado doméstico solo si se produce en México.	-Reducción del impuesto de importación a material de ensamble. -Uso de depreciación acelerada. -Devolución del impuesto de exportación.	-Eliminación del arancel a maquinaria y materiales no producidos en México. -Devolución del impuesto de exportación. -Se establece el Depósito Industrial en las armadoras, bajo control de la SHCP.	-Reestructuración de la política fiscal aplicada al sector automotriz, eliminando subsidios innecesarios. -Reducción de aranceles. -Se establece la Regla 8a. para las empresas fabricantes. -Continúa el Depósito Industrial.	-Establecimiento de incentivos fiscales para la producción de autos populares. -Reducción de aranceles. -Se permite la importación de vehículos nuevos a la zona fronteriza a los Distribuidores. -Se establece el Depósito Fiscal a armadoras a partir de 1991 bajo su responsabilidad.	-Reducción gradual de los aranceles hasta llegar a cero dentro del TLCAN. -Establecimiento de aranceles para los productos exportados dentro del TLCAN, así como de la maquinaria y equipo para producirlos, a partir de 2001.	-Aranceles preferenciales para la producción.	-Aranceles preferenciales para la producción y para la importación de vehículos de países sin tratado con México.
<b>EMPLEO (N° personas)</b>	1960: 16,000 1965: 36,000	1970: 51,000	1975: 90,000	1980: 121,000 1985: 132,000	1990: 295,000	1995: 295,000	2000: 474,000	2003: 483,000

Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo y Guadalupe Juárez González, México, Enero, 2004.

## 2. Los Tratados de Libre Comercio en el marco de la globalización

En los años 70, México estaba inmerso en un esquema de crecimiento hacia adentro, las exportaciones representaban el 5% del Producto Interno Bruto (PIB). A partir del gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988), se iniciaron profundos cambios en la economía, que dieron inicio a una nueva estrategia de desarrollo: liberación de las importaciones, la privatización de empresas paraestatales, la mayor presencia del sector privado y la política de puertas abiertas al capital extranjero, son los elementos más importantes del nuevo proyecto.

A principios de los años 80, las exportaciones aún estaban concentradas en el petróleo, que representaban el 77.6% del total, el 32.4% restante estaba integrado, en gran medida, por productos primarios con bajo grado de elaboración, como el camarón congelado y el café crudo en grano. En 1988, la estructura de nuestras exportaciones se había modificado de manera significativa, ya que las petroleras se habían reducido al 34.6% y el 65.4% restante se encontraban productos con un alto valor agregado, como los provenientes de la industria automotriz<sup>35</sup>.

En la década de los 90, se inicia la firma de acuerdos y tratados comerciales, en el que México es uno de los países en el mundo con mayor número de tratados de libre comercio firmados en diversas regiones del planeta (América del Norte, América Latina, Europa y el Medio Oriente), 32 para ser exactos. Este proceso es el resultado, en su origen de un profundo cambio en la política comercial mexicana, iniciado en 1985 con el ingreso de nuestro país a la Organización Mundial de Comercio (OMC antes GATT), lo que constituyó el primer paso firme para que los productos mexicanos pudieran penetrar en los mercados de otros países, sin embargo, la incorporación a la OMC por si misma no garantizaba un acceso seguro y estable de las exportaciones mexicanas a otros países,

---

<sup>35</sup> [www.geocities.com/teoriaypractica/tp3/exporta.html](http://www.geocities.com/teoriaypractica/tp3/exporta.html), Campos Vega, Juan, “El mercado externo”, pp. 1-2



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN



debido a la existencia de zonas preferenciales de comercio, de barreras arancelarias y no arancelarias, como son las cuotas de importación que limitan y bloquean las ventas en los mercados. **[Anexo 2]**.

Así México, de tener una economía cerrada altamente proteccionista, pasamos a ser una de las economías mas abiertas del mundo. El agotamiento del modelo de sustitución de importaciones implementado en los años sesenta, obligó al Gobierno Federal a construir un nuevo modelo de desarrollo, el cual se fundamentó en alcanzar la estabilidad macroeconómica y vinculación con otros países y regiones. La primera se basó en el saneamiento de las finanzas públicas y en la desincorporación de empresas no estratégicas (paraestatales), y la segunda en la apertura y complementación con otros países.

Inmersos en el proceso de globalización, se busca estimular el libre flujo de bienes y servicios, ideas, tecnología, cultura y de manera importante corrientes financieras entre diferentes partes del mundo, asimismo, se busca la eficiencia y mayores niveles de productividad para poder elevar la riqueza a un nivel global. Los factores de la producción se mueven con ese objetivo sin reconocer las fronteras nacionales, costumbres o tradiciones locales.

La globalización no es sólo económica, sino que abarca también otros aspectos políticos y sociales tales como: la presencia global en los procesos democráticos de cada país, la observancia de los derechos humanos, la protección al medio ambiente. Es indudable que el proceso de globalización ha dado lugar a un mayor grado de desigualdad en el mundo: entre países y dentro de ellos, por sectores y por regiones geográficas. La globalización estimula la competencia pero ha provocado también una tendencia a la formación de monopolios, a través de mega-fusiones en diversos campos de la actividad económica mundial (automotriz, farmacéutica, telecomunicaciones, etcétera).

Uno de los aspectos más controvertidos dentro del proceso de globalización es el enorme flujo de capitales que se mueven de un lugar a otro. La globalización está

cambiando el concepto mismo de Estado – Nación, transfiriendo parte de su poder a otros actores: las organizaciones gubernamentales, cuya presencia e influencia es cada día más notable; los organismos supranacionales; la creciente descentralización de la autoridad hacia entidades diferentes del poder central; la prominencia del mercado que ha conducido a procesos de desregulación, privatización, extranjerización y reducciones del gasto público; el poder de las grandes empresas transnacionales que, con frecuencia detentan un poder superior a la de los propios gobiernos y los compromisos emanados de la firma de los Tratados del Libre Comercio que limitan el campo de acción gubernamental en cuestiones importantes de la política económica nacional<sup>36</sup>.

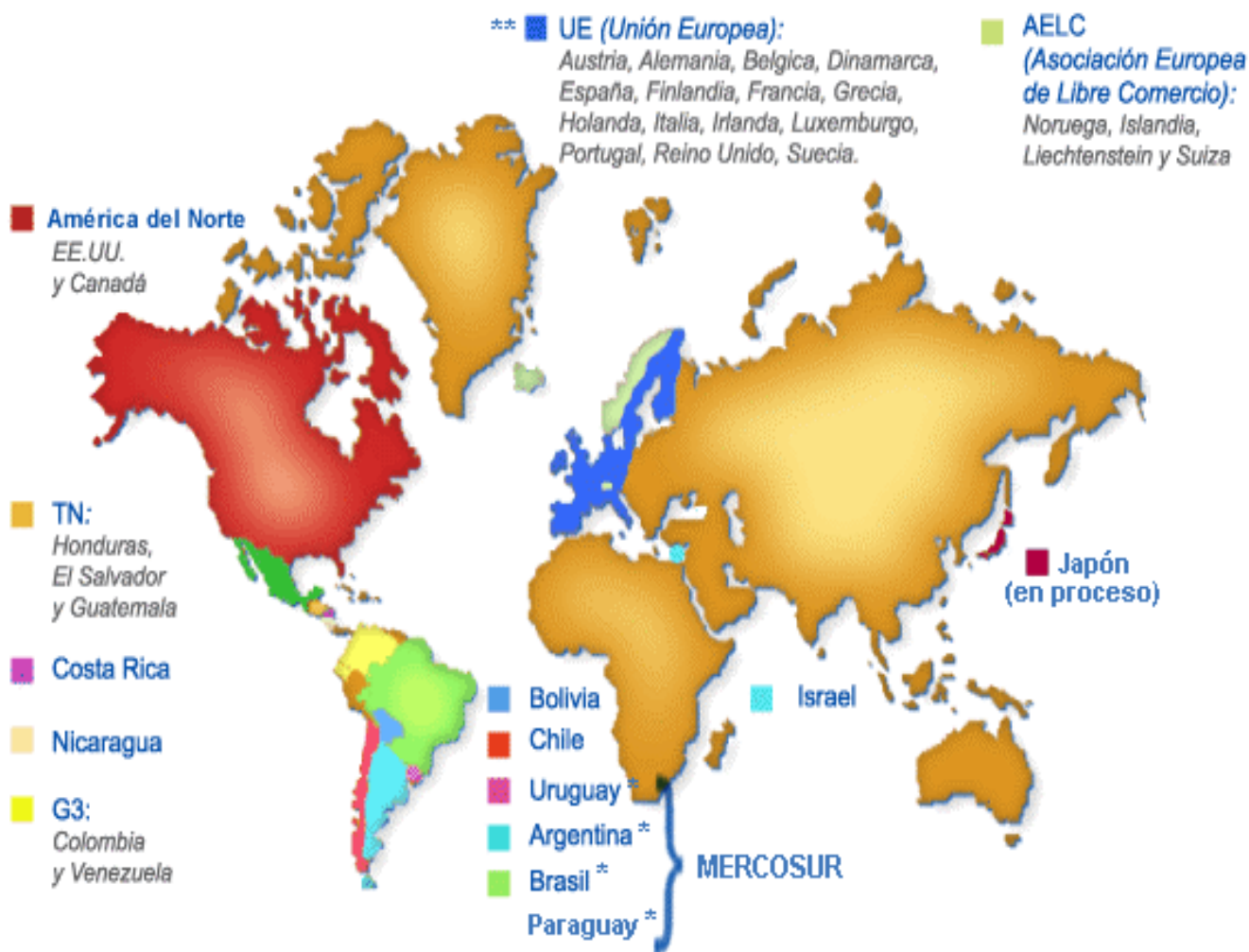
Las negociaciones de libre comercio que ha celebrado México en el sector de la industria automotriz buscan la eliminación gradual de las barreras arancelarias y no arancelarias, que garanticen un acceso abierto y estable a los mercados, con el fin de ampliar el tamaño del mercado lo que permite aprovechar economías de escala y las ventajas comparativas de los países vinculados. México busca a través de los tratados ser más atractivo a la inversión nacional y extranjera.

Las negociaciones de Tratados de Libre Comercio (TLC) se han constituido como una de las estrategias que el Gobierno Mexicano ha implementado para modernizar al aparato productivo, elevar su competitividad y alcanzar niveles superiores de desarrollo y bienestar. Para los productores mexicanos significa accesos a mayores mercados con reglas claras y transparentes. Para los consumidores mexicanos implica poder escoger entre un número mayor de productos, diferentes en precio y calidad que satisfaga sus requerimientos.

---

<sup>36</sup> Silva-Herzog F., Jesús, *“Regionalismo contra Globalización”*.

## Tratados de Libre Comercio Negociados por México



\* Acuerdos de Complementación Económica (ACEs)

\*\* Chipre, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, República Checa, República Eslovaca

Fuente: [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), "Tratados de Libre Comercio de México", Secretaría de Economía, México, Septiembre, 2004. Nota: En el Tratado de Libre Comercio del Triángulo del Norte (TN) no está incluido el sector automotriz.

Dentro de las principales disposiciones de acceso que se han acordado en los Tratados se encuentran: la de trato nacional, las reglas de determinación de origen (método de cálculo y porcentaje de contenido regional que los bienes deben cumplir para poder gozar de las preferencias arancelarias acordadas), los aranceles, las cuotas y los periodos de transición.

## **2.1. Trato Nacional.**

Los productos que cumplan con el contenido regional acordado en las negociaciones deberán de recibir el mismo trato nacional que los productos fabricados en cada país firmante, mismos que se especifican a continuación:

- a) Los productos de los países signatarios en los tratados no deberán recibir un trato menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior. Artículo III. GATT.
- b) Desgravación Arancelaria:

En los Tratados de Libre Comercio, México ha acordado la eliminación de barreras arancelarias (exención del arancel de importación), determinando que:

Los países miembros no incrementarán ningún arancel aduanero existente sobre bienes originarios, no adoptar ninguno nuevo y eliminar los existentes de acuerdo a las listas concertadas de desgravación arancelaria de los productos que se encuentren en las tarifas de importación de cada país.

c) Devolución de aranceles:

Los TLC's establecen que ningún país signatario podrá reembolsar, ni eximir o reducir el monto de aranceles pagados de un bien o producto.

Dicho criterio contempla a los bienes o productos que se importen de fuera de la región a través de un programa de diferimiento de aranceles aduaneros (ejemplo: Programa de Importación Temporal para la Exportación <PITEX>, Depósito Fiscal, entre otros) y posteriormente se exporten a un país perteneciente al TLC, ya sea en su mismo estado, o utilizado como material en la producción de otro bien (integrado a otro producto).

Para gozar del trato arancelario preferencial acordado, el importador deberá de presentar el certificado de origen correspondiente convenido entre los países, el cual deberá ser aceptado por la autoridad aduanera de cada país<sup>37</sup>.

## **2.2. Métodos para determinar el contenido regional.**

En todas las negociaciones de libre comercio que ha celebrado México, siempre ha convenido diversas formas para determinar el origen de los bienes o productos, las cuales al cumplirse dan derecho al arancel preferencial pactado entre los países signatarios del tratado; entre las formas más comúnmente acordadas se encuentran:

Se considerará originarios cuando:

- a) Un bien sea obtenido en su totalidad enteramente en territorio de uno o más de los países signatarios del Tratado.

---

<sup>37</sup> Ibid.

- b) El bien se produzca enteramente en territorio de uno o más de los países signatarios, a partir exclusivamente de materiales originarios.
- c) Cada uno de los materiales no originarios que se utilicen en la producción del bien sufran cambios en la clasificación arancelaria como resultado de que la producción sea llevado a cabo enteramente en territorio de uno o más de los países signatarios del tratado (transformación sustancial).
- d) No obstante que el bien contenga materiales no originarios, se produzca enteramente en territorio de uno o más de los países signatarios, y cumpla con un valor de contenido regional mínimo con base en el método de determinación que para cada caso determinen los países signatarios del tratado<sup>38</sup>.

De acuerdo con lo señalado en el inciso d) anterior, en lo referente a la industria automotriz, en todos los casos se han establecido fórmulas o métodos para determinar el contenido regional de los vehículos, formas que a continuación se presentan:

### **2.2.1. Método de costo neto.**

El costo neto (CN) de un producto se define como el “Costo Total” (valor de los materiales, costos de mano de obra y costos de producción) menos los costos de comercialización y promoción de ventas, servicios posteriores a la venta, regalías y embarque.

Valor de los Materiales no originarios (VMN) se define como la suma de los valores de los materiales no originarios que forman parte de un bien hasta su último ensamble.

---

<sup>38</sup> Ibid.

Un material es originario cuando todos los insumos no originarios utilizados en su producción sufran cambio de clasificación arancelaria (lámina, lingotes de acero o aluminio, etcétera).

Los demás materiales que no sufran cambio de partida por transformación sustancial, se les extraerá su parte no originaria para ser incorporada en el VMN (a esto se le denomina rastreo)<sup>39</sup>.

$$\text{VCR} = \frac{\text{CN} - \text{VMN}}{\text{CN}} \times 100$$

**VCR: Valor del Contenido Regional**

**CN : Costo Neto del Bien**

**VMN: Valor de Materiales No Originales**

### **2.2.2. Método de valor de transacción.**

El valor de transacción de un bien (VT) se define como el precio efectivamente pagado ajustado sobre la base LAB (libre abordó desde el punto de embarque directo del vendedor al comprador).

Valor de los Materiales no originarios (VMN) se define como el precio total de los materiales que no califican como originarios, es decir, todo se vuelve no originario (roll down).

Un material es originario cuando todos los insumos no originarios utilizados en su producción sufran cambio de clasificación arancelaria (lámina, lingotes de acero o aluminio, etcétera).

---

<sup>39</sup> Ibid.

Cuando un material cumple con su porcentaje requerido de contenido regional, su valor de adquisición se considera 100% regional (roll-up); en caso contrario, el bien se considera no originario (roll down)<sup>40</sup>.

$$\text{VCR} = \frac{\text{VT} - \text{VMN}}{\text{VT}} \times 100$$

**VCR: Valor del Contenido Regional**

**VT : Valor de Transacción del Bien**

**VMN: Valor de Materiales No Originarios**

### **2.2.3. Método acordado con la Unión Europea.**

Utilizando como base el precio franco fábrica (PFF).

Método de cálculo: precio ex-fábrica (franco fábrica) menos el valor de los materiales no regionales México – Unión Europea.

Precio ex-fábrica: es el precio final del producto en cuya empresa haya tenido lugar la última elaboración o transformación, siempre que el precio incluya el valor de todos los materiales utilizados, y antes de todo gravamen o impuesto.

Valor de los materiales no originarios: es el valor en aduana en el momento de la importación de los materiales no originarios; al igual que en el método de valor de transacción antes referido, todo el valor del bien se vuelve no originario (roll down)<sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> Ibid.



$$\text{VCR} = \frac{\text{PFF} - \text{VMW}}{\text{PFF}} \times 100$$

**VCR:** Valor del Contenido Regional

**PFF:** Precio Franco Fábrica del Bien

**VMN:** Valor de Materiales No Originarios

#### **2.2.4. Método acordado con los países del MERCOSUR.**

Utiliza como base el valor de transacción y sus criterios de roll up y roll down, así como el precio ex-fábrica.

##### **2.2.4.1. México.**

EL valor CIF (cost, insurance and freight = costo, seguro y flete) de los materiales originarios no podrá ser menor en 30% al valor FOB (free on board = libre a bordo) del vehículo<sup>42</sup>.

$$\text{VCR} = \frac{\text{VMO}}{\text{VB}} \times 100$$

**VCR:** Valor del Contenido Regional

**VMO:** Valor de Materiales Originarios

**VB:** Valor del Bien

---

<sup>42</sup> Ibid.

### 2.2.4.2. MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay):

El valor CIF de los materiales no originarios no podrá ser mayor al 40% del precio ex-fábrica (precio franco fábrica) del vehículo<sup>43</sup>.

$$\text{VCR} = 1 - \left( \frac{\text{VMW}}{\text{VEF}} \right) \times 100$$

**VCR:** Valor del Contenido Regional

**VMW:** Valor de Materiales No Originarios

**VEF:** Valor del producto ex-fábrica

[Ver Anexo 3].

### 2.2.5. Certificado de Origen.

La prueba documental de que un producto es considerado originario de un país o de una región determinada es el Certificado de Origen, es decir, es el instrumento a través del cual se acredita ante las autoridades aduaneras que las mercancías cumplen con las Normas o Reglas de Origen pactadas en los respectivos Acuerdos Comerciales y que por lo tanto, con su presentación pueden gozar del trato arancelario preferencial acordado.

No todos los certificados de origen que se utilizan para la obtención de beneficios arancelarios, requieren de la validación oficial de la autoridad competente (en México es la Secretaría de Economía), por ejemplo: algunos Tratados de Libre Comercio, aceptan la presentación de los certificados sólo con la firma del exportador, como único requisito<sup>44</sup>.

<sup>43</sup> Ibid.

<sup>44</sup> [www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx), "Certificado de Origen", Secretaría de Economía, México, 2004, p. 1

Existen diversos Certificados de Origen, dependiendo del país de destino de las mercancías, los cuales se pueden dividir en los siguientes cuatro principales bloques para el sector automotriz:

<b>Certificados de Origen</b>	<b>Comentarios</b>	<b>Ver Anexo</b>
a) TLC de América del Norte (TLCAN)	Lo emite directamente el fabricante.	<b>4</b>
b) TLC con Chile	Lo emite directamente el fabricante.	<b>5</b>
c) TLC con Costa Rica, TLC con Bolivia, TLC con Nicaragua y TLC con Israel	Lo emite directamente el fabricante.	<b>6</b>
d) TLC con la Unión Europea y el TLC con la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)	Lo emite directamente el fabricante.	<b>7</b>
e) ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración (se usa para MERCOSUR)	Lo emite el Gobierno	<b>8</b>

La vigencia de un certificado depende del Tratado y puede ser anual, semestral, por factura o por embarque.

Cuando se comprobare que los certificados emitidos por una entidad habilitada no se ajustan a las normas establecidas o se verifique la falsificación o adulteración de certificados de origen, el país receptor de las mercaderías amparados por dichos certificados podrá adoptar las sanciones procedentes para preservar el interés fiscal o económico. En tal sentido pueden disponer el trato extrazona de las mercaderías, es decir, aplicar el arancel sin preferencia y adoptar las disposiciones aduaneras previstas para los casos de errónea o falsa manifestación.

### **2.3. Tratados de Libre Comercio.**

La creación de zonas de libre comercio promovidas por México, constituye una estrategia más para apoyar el proceso de modernización económica del país. Esta estrategia satisface las exigencias internas del desarrollo y responde a la nueva realidad

internacional, el objetivo es liberar de manera gradual y coordinada el comercio de bienes y servicios, así como los movimientos de capital, para formar con el tiempo un área de libre comercio entre los países signatarios del Tratado.

Los objetivos teóricos de los Tratados firmados son:

- a) Eliminar las barreras al comercio.
- b) Promover las condiciones para una competencia justa.
- c) Incrementar las oportunidades de inversión.
- d) Proteger adecuadamente los derechos de propiedad intelectual.
- e) Establecer procedimientos eficaces para la aplicación del Tratado y solucionar controversias.
- f) Fomentar la cooperación trilateral, regional y multilateral.

En todas las negociaciones se ha reconocido la asimetría en el grado de desarrollo, principalmente con EUA, Canadá y la Unión Europea con relación a México<sup>45</sup>.

A continuación se describe de manera sintetizada los puntos principales que en materia automotriz contempla cada tratado comercial firmado por México [**Anexos 9 y 10**].

### **2.3.1. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).**

- a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Diciembre 20 de 1993.

---

<sup>45</sup> [www.aduanas.gob.mx](http://www.aduanas.gob.mx), "Tratados de libre comercio".

**b) Fecha de inicio:** Enero 1 de 1994.

**c) Países signatarios:** Canadá, Estados Unidos de América y México.

**d) Regla de origen:**

Metodología: Costo Neto (CN).

Contenido regional vehículos:

Automóviles: de 1994 a 1997: 50%, de 1998 a 2001: 56%, y de 2002 en adelante: 62.5%.

Camiones Pesados y Autobuses: de 1994 a 1997: 50%, de 1998 a 2001: 55%, y de 2002 en adelante: 60%.

**e) Desgravación arancelaria:**

Importación a México:

1994: 10.0%, 1995: 8.8%, 1996: 7.7%, 1997: 6.6%, 1998: 5.5%, 1999: 4.4%, 2000: 3.3%, 2001: 2.2%, 2002: 1.1%, y 2003 en adelante: 0.0%.

Exportación de México: de 1994 en adelante: 0%.

**f) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

Importación a México:

De 1994 a 2003: solo armadoras establecidas en México podrán importar.

De 2004 en adelante no hay restricción alguna.

Exportación de México: no hay restricción alguna.

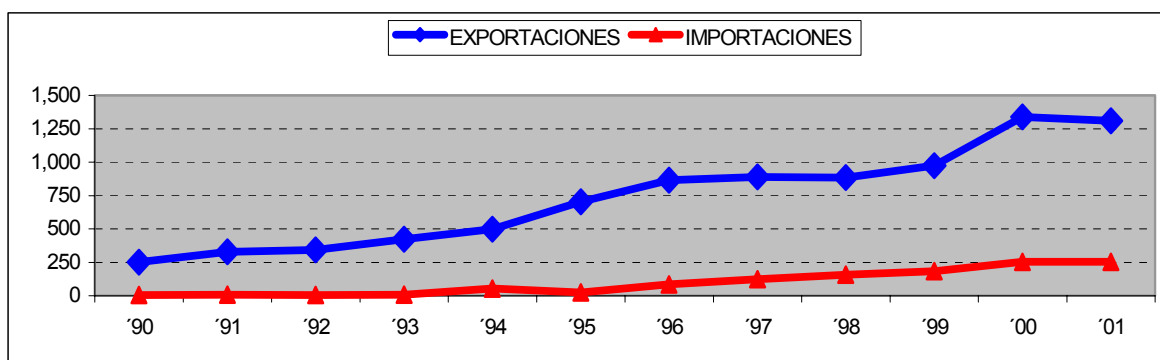
**g) Resultados alcanzados:**

El TLCAN es el tratado más trascendental que México ha firmado, entró en vigor el 1° de Enero de 1994, sin embargo, se negoció un periodo de transición hasta 2004, fecha en que habrá una apertura total para vehículos nuevos.

Las exportaciones a E.U.A. se remontan a principios de los ochentas, sin embargo, los volúmenes significativos se hicieron presentes a partir de 1995.

Desde el inicio del intercambio comercial y hasta la fecha México cuenta con saldo favorable<sup>46</sup>.

### Canadá y E.U.A. (miles de unidades)



Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

### 2.3.2. TLC México – Chile.

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Julio 28 de 1999.

b) **Fecha de inicio:** Agosto 1 de 1999. Sin embargo, en septiembre de 1991 ya se había firmado un Acuerdo de Complementación Económica que sentaba las bases del libre comercio.

c) **Regla de origen:**

Metodología: Valor de Transferencia (VT) o Costo Neto (CN).

Contenido regional:

<sup>46</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/lis23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/lis23al.php?s=20&p=1&l=1), "Tratado de Libre Comercio de América del Norte".

Autos: de 1999 en adelante: 32% con base en VT o 26% con base en CN.  
 Camiones: de 1999 a 2000: 35%, y de 2001 en adelante: 40% con base en CN.

**d) Desgravación arancelaria recíproca:**

De 1996 en adelante 0%; este porcentaje se deriva de un Acuerdo de Complementación Económica firmado en septiembre de 1991.

**e) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

Importación a México:

México permite una cantidad máxima de 5,000 vehículos anuales de importación, cumpliendo únicamente el porcentaje de contenido regional, es decir, para esta cuota no se aplica el Decreto Automotriz. De 2004 en adelante no existe restricción.

Exportación de México: no hay restricción alguna<sup>47</sup>.

**f) Resultados alcanzados:**

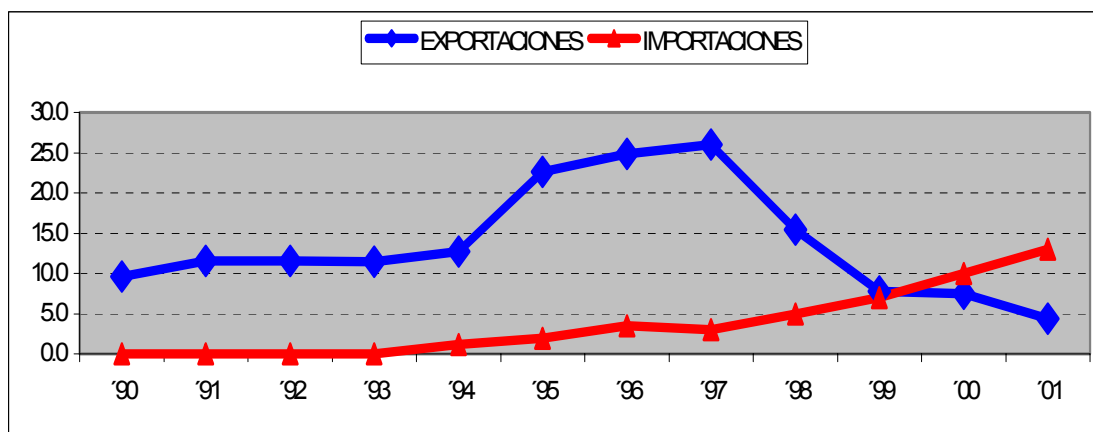
El Tratado de Libre Comercio México - Chile fue el primer tratado firmado por México, su entrada en vigor fue el 1° de Enero de 1992; sin embargo, antes de esta fecha ya se contaba con presencia de vehículos mexicanos en ese mercado; de Chile hacia México, la exportación empieza en 1994.

A partir del año 2000 se revierte el saldo favorable a México, y a medida que va pasando el tiempo de intercambio, el saldo desfavorable se va incrementando hacia México.

---

<sup>47</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) "Tratado de Libre Comercio entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos".

**Chile**  
(miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
EXPORT.	9.6	11.6	11.6	11.5	12.7	22.6	24.9	26.0	15.4	7.8	7.5	4.4
IMPORT.	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.9	3.5	3.0	5.0	7.0	10.0	13.0
SALDO	9.6	11.6	11.6	11.5	11.5	20.7	21.4	23.0	10.4	0.8	-2.5	-8.6

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

### 2.3.3. TLC México – Bolivia.

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Enero 11 de 1995.

b) **Fecha de inicio:** Enero 1 de 1995.

c) **Regla de origen:**

Metodología: Costo Neto (CN).

Contenido regional:

Autos: 40%

Camiones: de 1995 a 1996: 35%, y de 1997 en adelante: 40%

d) **Desgravación arancelaria recíproca:**

De 1995 en adelante: 0%



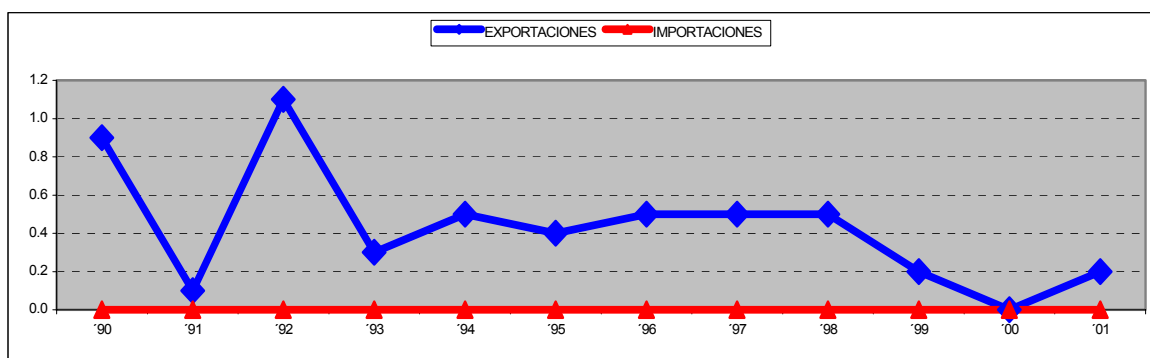
**e) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

No existe restricción de ninguna de las dos partes<sup>48</sup>.

**f) Resultados alcanzados:**

El Tratado de Libre Comercio México - Bolivia entró en vigor el 1° de Enero de 1995; sin embargo, antes de esta fecha ya se contaba con presencia de vehículos mexicanos en Bolivia. El mercado boliviano es muy pequeño y está prácticamente abierto para cualquier país debido a que no cuenta con plantas ensambladoras de vehículos; por lo que la firma del tratado en materia automotriz únicamente sirve para mantener el flujo comercial con que ya se contaba, el cual es en un solo sentido.

**Bolivia**  
**(miles de unidades)**



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
<b>EXPORT.</b>	0.9	0.1	1.1	0.3	0.5	<b>0.4</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>0.2</b>
<b>IMPORT.</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>SALDO</b>	0.9	0.1	1.1	0.3	0.5	<b>0.4</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>0.2</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

<sup>48</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) "Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Bolivia".

### 2.3.4. TLC- México, Colombia y Venezuela (G3).

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Enero 9 de 1995.

b) **Fecha de inicio:** Enero 1 de 1995.

c) **Países signatarios:** Colombia, Venezuela y México.

d) **Regla de origen:**

Metodología: No definida.

Contenido regional: No definida.

e) **Desgravación arancelaria recíproca:**

No definida para antes de 2007, sin embargo de 2007 en adelante: 0%

f) **Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

No definida<sup>49</sup>.

g) **Resultados alcanzados:**

Quando se firmó el TLC-G3, las reglas de intercambio para el sector automotor quedaron pendientes, por lo cual se acordó lo siguiente:

Se creó el Comité del Sector Automotor, a fin de establecer las reglas para el intercambio comercial de los bienes del sector.

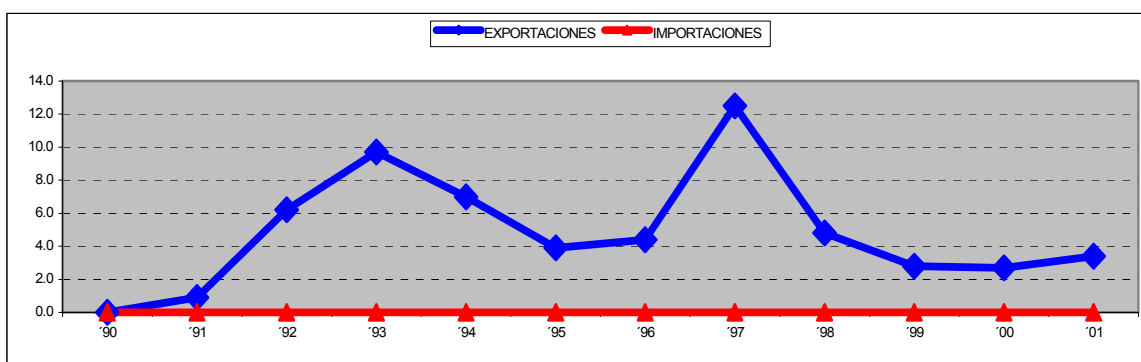
De no alcanzarse dicho acuerdo, las tasas arancelarias para el sector se eliminarán completamente el 1 de enero de 2007 y la metodología y porcentaje de contenido regional sería el establecido en las reglas de ALADI; a la fecha no se ha alcanzado ningún resultado.

---

<sup>49</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) “Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos, la República de Colombia y la República de Venezuela (TLC G3)”.

No obstante lo anterior, es importante mencionar que en dicha región ya se cuenta con presencia de vehículos mexicanos desde hace varios años. Los mercados venezolano y colombiano son muy pequeños y están prácticamente abiertos para cualquier país. Dichos países, cuentan con plantas ensambladoras pequeñas y con producción de modelos de vehículos no actualizados (viejos); por lo que el flujo comercial con que se cuenta es en un solo sentido.

### Colombia y Venezuela (miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
EXPORT.	0.0	0.9	6.2	9.7	7.0	3.9	4.4	12.5	4.8	2.8	2.7	3.4
IMPORT.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SALDO	0.0	0.9	6.2	9.7	7.0	3.9	4.4	12.5	4.8	2.8	2.7	3.4

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

### 2.3.5 TLC México – Costa Rica.

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Enero 10 de 1995.

b) **Fecha de inicio:** Enero 1 de 1995.

c) **Regla de origen:**

Metodología: Costo Neto (CN).

Contenido regional:

Autos: 40%

Camiones: de 1995 a 1996: 35% y de 1997 en adelante: 40%.

**d) Desgravación arancelaria recíproca:**

Autos, camiones y autobuses, gradual en 5 años de 1995 a 1999, con 0%.

Tractocamiones a 0% de 1995 en adelante

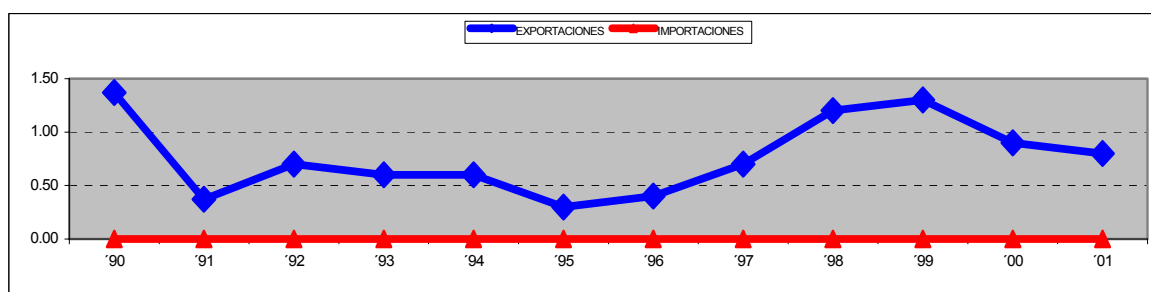
**e) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

No existe restricción de ninguna de las dos partes<sup>50</sup>.

**f) Resultados alcanzados:**

El Tratado de Libre Comercio México – Costa Rica entró en vigor el 1° de Enero de 1995; al igual que con Bolivia, antes de esta fecha ya se contaba con presencia de vehículos mexicanos en ese país. El mercado costarricense es muy pequeño y está abierto para cualquier país, debido a que no cuenta con plantas ensambladoras de vehículos; por lo que la firma del tratado en materia automotriz únicamente sirve para mantener el flujo comercial con que ya se contaba, mismo que es en un solo sentido.

**Costa Rica**  
**(miles de unidades)**



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
<b>EXPORT.</b>	1.37	0.37	0.70	0.60	0.60	<b>0.30</b>	<b>0.40</b>	<b>0.70</b>	<b>1.20</b>	<b>1.30</b>	<b>0.90</b>	<b>0.80</b>
<b>IMPORT.</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>SALDO</b>	1.37	0.37	0.70	0.60	0.60	<b>0.30</b>	<b>0.40</b>	<b>0.70</b>	<b>1.20</b>	<b>1.30</b>	<b>0.90</b>	<b>0.80</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

<sup>50</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) "Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica".

### 2.3.6. TLC México – Nicaragua.

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Julio 1 de 1998.

b) **Fecha de inicio:** Junio 1 de 1998.

c) **Regla de origen:**

Metodología: Costo Neto (CN).

Contenido regional:

Autos: 40%

Camiones: de julio 1 de 1998 a junio 30 de 2000: 35%; de julio 1 de 2000 en adelante 40%.

d) **Desgravación arancelaria recíproca:**

Gradual en 5 años, de junio 1 de 1998 a julio 1 de 2002

De enero a junio de 2000: 3%; de julio a diciembre de 2000: 2%; de enero a junio de 2001: 2%; de julio a diciembre de 2001: 1%; de enero a junio de 2002: 1%, y de julio de 2002 en adelante: 0%.

e) **Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

No existe restricción de ninguna de las dos partes<sup>51</sup>.

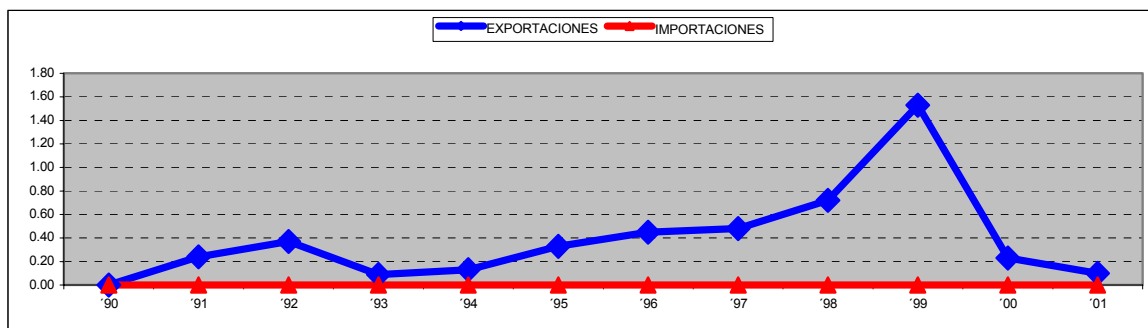
f) **Resultados alcanzados:**

El Tratado de Libre Comercio México - Nicaragua entró en vigor el 1° de Junio de 1998; al igual que con Bolivia y Costa Rica, antes de esta fecha ya se contaba con presencia de vehículos mexicanos en Nicaragua. Dado a que no cuenta con plantas ensambladoras de vehículos el flujo comercial es en un solo sentido.

---

<sup>51</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) "Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Nicaragua".

### Nicaragua (miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
EXPORT.	0.00	0.24	0.37	0.09	0.13	0.33	0.45	0.48	0.72	1.53	0.23	0.10
IMPORT.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
SALDO	0.00	0.24	0.37	0.09	0.13	0.33	0.45	0.48	0.72	1.53	0.23	0.10

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

#### 2.3.7. TLC México – Israel.

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Junio 28 de 2000.

b) **Fecha de inicio:** Julio 1 de 2000.

c) **Regla de origen:**

Metodología: Costo Neto (CN) y Valor de Transacción (VT).

Contenido regional:

En base a Costo Neto para vehículos: 30%

En base a Valor de Transacción para vehículos: 40%

d) **Desgravación arancelaria recíproca:**

De julio 1 de 2000 en adelante: 0%.

**e) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

No existe restricción de ninguna de las dos partes<sup>52</sup>.

**f) Resultados alcanzados:**

El Tratado de Libre Comercio México – Israel entró en vigor el 1° de Julio de 2000; no obstante que Israel no cuenta con plantas armadoras de vehículos, las plantas establecidas en México no han tenido interés en explorar dicho mercado.

**2.3.8. TLC México – Unión Europea (TLCUEM).**

**a) Publicación Diario Oficial de la Federación:** Junio 26 de 2000.

**b) Fecha de inicio:** Julio 1 de 2000.

**c) Países signatarios:** Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Finlandia, Grecia, Países Bajos (Holanda), Irlanda, Italia, Luxemburgo, Portugal, Suecia, y Reino Unido.

**d) Regla de origen:**

Metodología: con base en el precio franco fabrica (PFF).

Contenido regional:

De 2000 a 2001: 45%; de 2002 a 2004: 50% y de 2005 en adelante: 60%

**e) Desgravación arancelaria recíproca:**

Para cuota normal: 2000: 3.3%; 2001: 2.2%; 2002: 1.1%; 2003: 0.0% en adelante.

Para extra-cuota: De 2000 a 2007: 10%, y de 2008 en adelante: 0%.

---

<sup>52</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) “Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Estado de Israel”.

**f) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

De 2000 a 2003, en el caso de empresas con planta en México:

10% de las ventas totales en el mercado doméstico, con derecho a extra-cuota ilimitada.

De 2000 a 2003, en el caso de empresas sin planta en México:

4% de las ventas totales en el mercado doméstico, no hay extra-cuota.

De 2004 a 2006, cuota única, para empresas con y sin planta en México:

15% de las ventas totales en el mercado doméstico, con derecho a extra-cuota ilimitada.

De 2004 a 2006: se acordó una extra-cuota ilimitada para cualquier importador pero con 10% de arancel.

De 2007 en adelante, para todos en México:

No existe restricción en volumen<sup>53</sup>.

**g) Resultados alcanzados:**

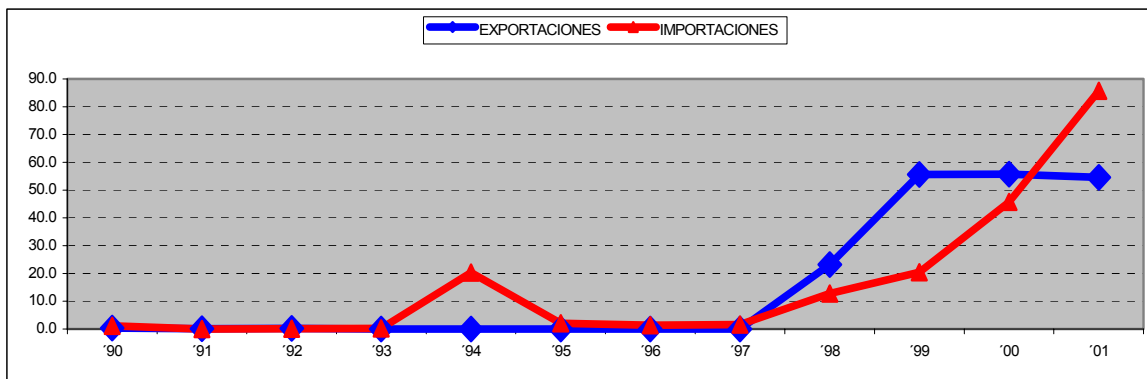
El TLCUEM inició su vigencia a partir del 1° de Julio de 2000, al igual que los anteriores tratados, el intercambio comercial ya tenía una fuerte presencia a partir de 1998; sin embargo, hay que mencionar que a la fecha no se ha alcanzado el nivel total del tratado porque existe un periodo de transición de 10 años. El saldo desfavorable hacia México se va incrementando de manera drástica.

---

<sup>53</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) “Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea”.



## Europa (miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
EXPORT.	0.4	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.2	55.6	<b>55.7</b>	<b>54.6</b>
IMPORT.	1.1	0.0	0.1	0.2	20.4	2.1	1.4	1.6	12.8	20.5	<b>45.8</b>	<b>85.7</b>
SALDO	-0.7	0.1	0.1	-0.2	-20.4	-2.1	-1.4	-1.6	10.4	35.1	<b>9.9</b>	<b>-31.1</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

### 2.3.9. TLC México – Asociación Europea de Libre Comercio (AELC).

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Junio 29 de 2001.

b) **Fecha de inicio:** Julio 1 de 2001.

c) **Países signatarios:** Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

d) **Regla de origen:**

Metodología: con base en el precio franco fábrica (PFF).

De 2000 a 2001: 45%; de 2002 a 2004: 50%, y de 2005 en adelante: 60%.

e) **Desgravación arancelaria recíproca:**

Para cuota normal: 2000: 3.3%; 2001: 2.2%; 2002: 1.1%; 2003: 0.0% en adelante.

Para extra-cuota: de 2000 a 2007: 10%, y de 2008 en adelante: 0%.

**f) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

De 2000 a 2003, en el caso de empresas con planta en México:

10% de las ventas totales en el mercado doméstico, con derecho a extra-cuota ilimitada.

De 2000 a 2003, en el caso de empresas sin planta en México:

4% de las ventas totales en el mercado doméstico, no hay extra-cuota.

De 2004 a 2006, cuota única, para empresas con y sin planta en México:

15% de las ventas totales en el mercado doméstico, con derecho a extra-cuota ilimitada.

De 2004 a 2006: se acordó una extra-cuota ilimitada para cualquier importador pero con 10% de arancel.

De 2007 en adelante, para todos en México:

No existe restricción<sup>54</sup>.

**g) Resultados alcanzados:**

El Tratado de Libre Comercio México – EFTA entró en vigor el 1° de Julio de 2001; no obstante que los países que conforman EFTA no cuentan con plantas armadoras de vehículos, a la fecha no ha existido ningún intercambio comercial en materia automotriz entre los dos países.

### **2.3.10. TLC México – MERCOSUR.**

a) **Publicación Diario Oficial de la Federación:** Noviembre 29 de 2002.

---

<sup>54</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) “Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio”.

b) **Fecha de inicio:** Enero de 2003.

c) **Países signatarios:** Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay.

d) **Regla de origen:**

Metodología: para MERCOSUR la base es precio franco fábrica (PFF) y para México es con base al valor de transacción.

Contenido regional: el año base será 2003:

**Para Mexico:**

1° y 2° año: 20%; 3° año: 25%; 4° año: 27%; 5° año en adelante 30%.

**Para Mercosur:**

Del 1° año en adelante: 60%.

e) **Desgravación arancelaria: Recíproca**

Argentina: en 2003: 1.1% y del 2004 en adelante: 0%.

Brasil: en 2003 y 2004: 1.1% y del 2005 en adelante: 0%.

f) **Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

**f.1. Cuotas recíprocas entre Brasil y México:**

Para automóviles:	-----A-----	-----B-----	
1° Año	112,000	7,000	unidades
2°.	131,900	8,400	
3°.	153,000		
4°.	174,300		
5°.	Sin restricción de volumen.		

Para camiones:	----A----	----B----	
1° Año	19,000	1,300	unidades
2°.	22,500	2,200	
3°.	31,400		
4°.	35,700		
5°.	Sin restricción de volumen.		

A: Monto establecido para armadoras con planta en el país importador.

B: Monto establecido para armadoras sin planta en el país importador.

Notas:

a) El acuerdo solo incluye automóviles y camiones hasta 8.8 toneladas.

b) El 1° año es 2003.

## f.2. Cuotas recíprocas entre Argentina y México:

Automóviles y camiones:	----A----	----B----	
1° Año	45,000	5,000	unidades
2°.	45,000	5,000	
3°.	50,000		
4°.	50,000		
5°.	50,000		
6°:	Sin restricción de volumen.		

A: Monto establecido para armadoras con planta en el país importador.

B: Monto establecido para armadoras sin planta en el país importador.

Notas:

a) El acuerdo solo incluye automóviles y camiones hasta 8.8 toneladas.

b) El 1° año es 2003<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> [www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1) "Tratado de Libre Comercio entre los países del MERCOSUR y México".

**g) Resultados alcanzados:**

Argentina, Brasil y México cuentan con los tres mercados domésticos más importantes; el primero con alrededor de las 400 mil unidades anuales y el segundo con casi los 2 millones de unidades anuales.

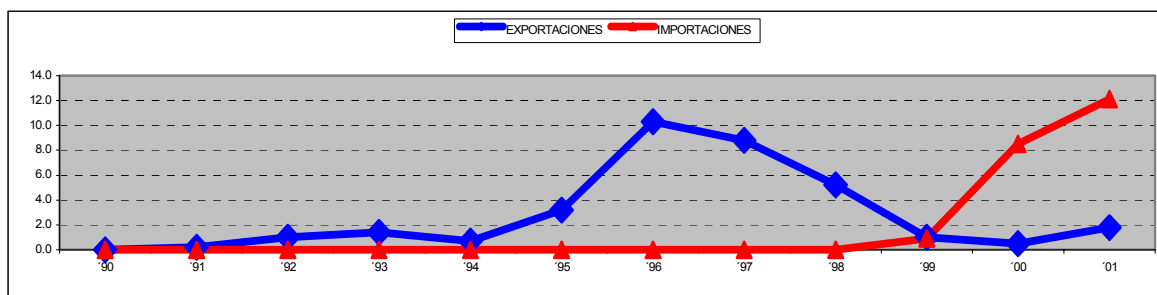
El MERCOSUR siempre ha mantenido aranceles muy altos para la importación de vehículos a su territorio, por lo que a México le ha sido imposible tener flujos constantes de exportación a esa región.

Con respecto a Brasil y Argentina, es importante mencionar que a las empresas establecidas en México, desde 1989 se les permite la importación de vehículos de ese origen, de 1999 a 2002 se les autorizó un arancel preferencial de 8%, en lugar del 20% establecido en la Tarifa del Impuesto General de Importación y Exportación (TIGIE).

Debido a que el flujo comercial procedente de esa región hacia México se ha incrementado considerablemente, el Gobierno Mexicano tomó la decisión de negociar un acuerdo automotor que fuera recíproco y diera también la oportunidad a las armadoras establecidas en México de exportar hacia esa región, con arancel preferencial. El acuerdo empezó a operar en 2003 y tendrá un periodo de transición con cuotas y con aranceles de 1.1% y 0%.

A la fecha, la balanza comercial con respecto a esos países continúa siendo deficitaria y se considera que se requiere de un mediano plazo para que no sea tan fuertemente deficitaria con respecto a México.

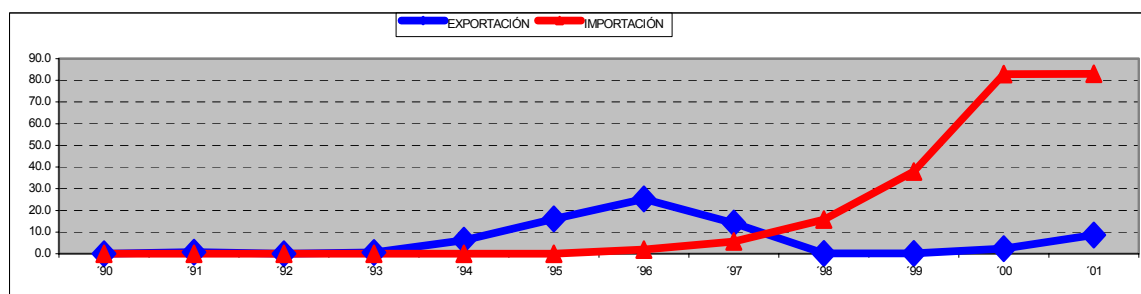
### Argentina (miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
<b>EXPORT.</b>	0.0	0.2	1.0	1.4	0.7	3.2	10.3	8.8	5.2	1.0	0.5	<b>1.8</b>
<b>IMPORT.</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	8.5	<b>12.1</b>
<b>SALDO</b>	0.0	0.2	1.0	1.4	0.7	3.2	10.3	8.8	5.2	0.1	-8.0	<b>-10.3</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

### Brasil (miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
<b>EXPORT.</b>	0.0	0.7	0.0	0.6	6.2	16.0	25.3	14.2	0.2	0.2	<b>2.4</b>	<b>8.6</b>
<b>IMPORT.</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	5.6	15.7	37.9	<b>82.9</b>	<b>83.0</b>
<b>SALDO</b>	0.0	0.7	0.0	0.6	6.2	16.0	23.4	8.6	-15.5	-37.7	<b>-80.5</b>	<b>-74.4</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

### 2.3.11. TLC México – Japón.

En la actualidad (2004), se encuentra en negociaciones este tratado. Sin embargo, es conveniente mencionar que en materia automotriz han llegado a los siguientes acuerdos,

faltando la elaboración de textos finales y la ratificación por parte de los Congresos de cada país:

**a) Cobertura:**

La negociación solo incluye vehículos automotores “nuevos” hasta 7,257 kilogramos. Asimismo, quedan fuera de la negociación los vehículos automotores usados.

**b) Regla de origen:**

Metodología: con base al valor de transacción.

Contenido regional:

Las exportaciones de vehículos de Japón a México deberán cumplir con un contenido regional del 65% calculado por el método de valor de transacción. En cuanto a las exportaciones de vehículos mexicanos a Japón deberán mantener la situación actual, que permite a nuestros productos ingresar al Japón sin importar el valor del contenido regional.

**c) Desgravación arancelaria recíproca:**

De 1° al 6° año:

Para cuota: 0.0%.

Fuera de cuota: 23%.

Del 7° año en adelante:

Con certificado: 0.0%.

Sin certificado: 50%.

**d) Volumen o cantidades permitidas (cuotas):**

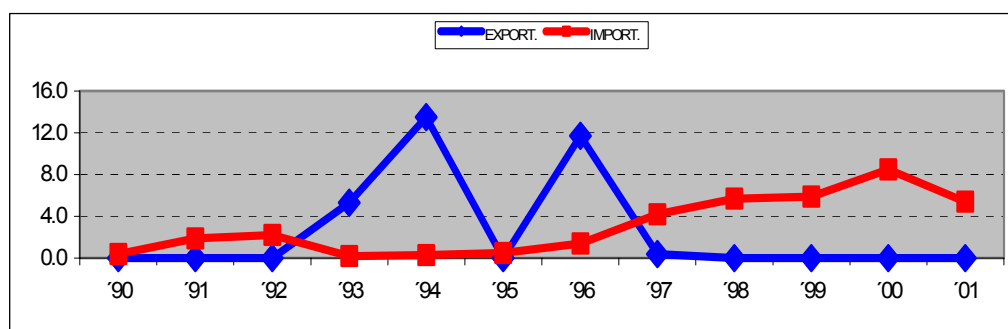
Del 1° al 6° año: la cuota será de hasta 5% anual y 7° año en adelante: no habrá restricción en volumen.

Los porcentajes se determinan en base al volumen vendido de vehículos nuevos de hasta 7,257 kilogramos en el mercado mexicano.

### e) Resultados alcanzados:

Las empresas establecidas en México, desde 1989 pueden complementar su oferta de vehículos en el mercado mexicano con modelos de origen japonés. A partir de 1999 se les ha autorizado un arancel preferencial de 8%, en lugar del 20% establecido en la Tarifa del Impuesto General de Importación y Exportación (TIGIE); este a su vez a partir de Junio de 2003, se redujo de 8% a 0%<sup>56</sup>.

#### Japón (miles de unidades)



AÑO	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01
EXPORT.	0.0	0.0	0.0	5.3	13.5	0.0	11.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
IMPORT.	0.4	1.9	2.2	0.2	0.3	0.5	1.4	4.2	5.7	5.9	8.5	5.4
SALDO	-0.4	-1.9	-2.2	5.1	13.2	-0.5	10.3	-3.8	-5.7	-5.9	-8.5	-5.4

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002

## 2.4. Consideraciones.

Los Tratados de Libre Comercio han generado la oportunidad de eficientar las operaciones de la industria automotriz, consolidando la exportación de autos y autopartes, y generando los incentivos suficientes para atraer inversión y generar empleo bien remunerado.

<sup>56</sup> Comentario del Ing. G. Lemus, Director de Relaciones Gubernamentales de Nissan Mexicana, S.A. de C.V., de acuerdo a reuniones con el Gobierno.

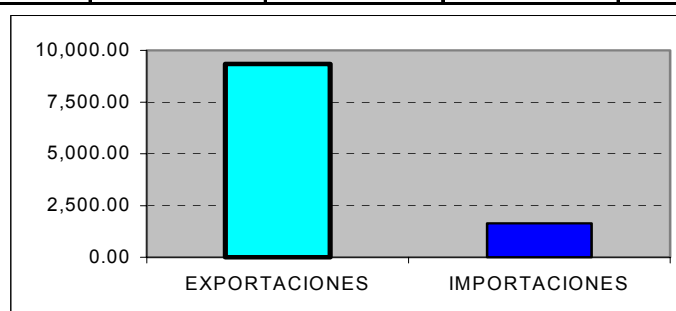


Como resultado de las negociaciones en los Tratados de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el similar con la Unión Europea (TLCUE), México eliminó para los países firmantes todas sus barreras no arancelarias en el sector automotriz el 31 de diciembre de 2003. Esto significa la consolidación de un proceso gradual de apertura comercial y el inicio de una zona de libre comercio en autos nuevos, partes y componentes de equipo original y refacciones, por lo que prácticamente los requisitos de desempeño relativos a Balanza Comercial superavitaria (BC) y contenido de Valor Agregado Nacional (VAN), al que se sujetan hoy las empresas armadoras por la legislación mexicana dejaron de tener efectos a partir del 1° de enero de 2004<sup>57</sup>.

En el 2004, las decisiones de la industria armadora para producir e invertir en el país dejarán de estar sujetas por los obstáculos normativos del Gobierno, tomándose exclusivamente con base en las condiciones de competitividad existentes en el país.

Tratados	Saldo 1990/2001	Export. Totales 1990/2001	% Part. en Export. Totales 1990/2001	Import. Totales 1990/2001	% Part. en Import. Totales 1990/2001	Relación Exp./Imp. 1990/2001
Chile	121.0	166.0	1.8	44.6	2.7	3.72
TLCAN	7,643.0	8,803.0	94.2	1,160.0	70.5	7.59
TLCUE	-1.9	190.0	2.0	192.0	11.7	0.99
MERCOSUR	-140.4	108.5	1.2	248.5	15.1	0.44
Otros	77.4	77.4	0.8	0.0	0.0	0.00
<b>Total</b>	<b>7,699.1</b>	<b>9,344.9</b>	<b>100.0</b>	<b>1,645.1</b>	<b>100.0</b>	<b>5.68</b>

Miles de unidades



Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V., México 2002<sup>58</sup>.

<sup>57</sup> [www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx), "Programa Sectorial de la Industria Automotriz", Secretaría de Economía, México, 2000, pp. 9-10

<sup>58</sup> NOTA: las cifras de todas las tablas de este capítulo fueron sacadas de: -----, "La industria automotriz del TLCAN" (compilación estadística), del Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V. (SISAM), México, 2002.

En conclusión, el contexto de la llamada globalización económica, los tratados de libre comercio son una estrategia para establecer alianzas que permitan: ampliar, diversificar y mejorar el acceso de los productos nacionales a los mercados externos, reducir la vulnerabilidad de nuestros exportadores ante medidas unilaterales por parte de nuestros socios comerciales y fomentar los flujos de inversión extranjera directa. Este tipo de tratados pretende garantizar condiciones preferenciales, como reducción de aranceles y de otros impuestos, para los productos y servicios provenientes de las naciones firmantes.

Estos compromisos internacionales otorgan a las mercancías mexicanas acceso seguro y preferencial en los mercados de 32 países integrados a tres continentes. Nuestra red de TLC's nos brinda acceso a 860 millones de consumidores potenciales, beneficiando así al sector exportador y fomentando la creación de más empleos en las distintas ramas productivas<sup>59</sup>.

Sin embargo, en el marco de ésta globalización, se desarrolla una competencia exacerbada entre potencias económicas y bloques comerciales. La llamada transnacionalización de la economía, el debilitamiento del papel de los estados y las fronteras nacionales, la conducción por parte de las transnacionales del proceso de globalización, la asociación creciente entre muchas de ellas y su cada vez mayor libertad de movimiento, no deben ocultar el hecho de que la guerra comercial se da a partir de los estados nacionales y de su asociación en bloques y de que en última instancia, las propias transnacionales actúan a partir de los intereses de sus propios estados y éstos de los de sus corporaciones. Por eso también es que la globalización, la integración económica o el "libre comercio" van avanzando sobre la base de acuerdos regionales, en los que se expresan tanto las dinámicas generales de la globalización como la competencia entre bloques<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> -----, "Tratados de Libre Comercio", Aduana de México, México, 2003, p. 1

<sup>60</sup> [www.ciepac.org/otras%20temas/alcareconf.htm](http://www.ciepac.org/otras%20temas/alcareconf.htm), De la Cueva, Héctor, "El ALCA: realidad y conflictos", p.1

Un ejemplo de ello, es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el cual ha permitido que las empresas automotrices mexicanas cuenten con un marco legal más claro para planear sus actividades de comercio e inversión, desarrollar estrategias de largo plazo y fortalecer su integración al sistema de producción de la industria automotriz estadounidense, además de que es el único que ha arrojado cifras favorables en materia automotriz desde su firma, todos los demás no han beneficiado a México, han sido deficitarios. Para lo único que han servido las negociaciones adicionales en este sector, es para complementar la oferta de las armadoras en México y convertir al mercado doméstico en uno de los más competidos del mundo, de tan solo una demanda de un millón de unidades; en relación con el mercado externo, los tratados han coadyuvado a la especialización, es decir, a la fabricación de vehículos de fuertes volúmenes cuyo destino son todos los mercados del mundo, pero principalmente Norteamérica.

## 3. La Industria Automotriz en el mundo

### 3.1 Situación Actual.

En una industria dominada inicialmente por fabricantes europeos y con un 58% de automóviles fabricados a comienzos del siglo XX en el Reino Unido y Francia, los Estados Unidos pronto se pusieron al día y ocuparon el primer lugar para 1923, produciendo más del 90% de los automóviles de todo el mundo. Para 1929, el 10% de la producción exportada por ese país representaba el 35% del resto de las exportaciones del mercado mundial.

Pese a la orientación predominantemente nacional de la mayoría de los productores de automóviles, las empresas de los Estados Unidos muestran la mayor tendencia hacia la internacionalización, con el 35% de sus modelos producidos fuera de América del Norte, seguidas por las japonesas con un 20% de modelos producidos fuera del país. Los fabricantes europeos son los menos internacionales de todos, con sólo un 12% de su producción fabricada en el extranjero (*Fiat*, *Volkswagen* constituyen excepciones notables, con aproximadamente una cuarta parte de su producción realizada fuera de Europa).

El aumento meteórico del Japón durante los últimos 40 años, desde apenas un poco más del 1% de la producción mundial en 1960 hasta más del 18% en la actualidad. En los Estados Unidos, que absorbían en 1960 más de la mitad de la producción mundial, ha ido teniendo una fuerte y gradual disminución en su participación hasta tener tan solo un 20% en la actualidad; asimismo, el Reino Unido ha sido también uno de los principales perdedores registrando una fuerte disminución y teniendo hoy en día tan solo el 3%, del 15% con que contaba a principios de los sesentas. Canadá, España y la República de Corea son de los países que han crecido en su participación mundial, dado que en los sesenta prácticamente no figuraban como productores y ahora tienen el 5% respectivamente.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Es interesante observar que la participación de Alemania en la producción mundial ha permanecido constante alrededor de un 10%, seguida de Francia y de Italia, que han mantenido su participación en el mercado; Bélgica figura en las posiciones de la lista mundial de fabricantes de automóviles como consecuencia del gran número de ensambladores extranjeros que se encuentran en el país para sacar partido del mercado único de la Unión Europea; los países de Europa Central y Oriental tales como Polonia, Hungría, Rumania y la República Checa continuarán probablemente beneficiándose de las inversiones extranjeras directas, dado que las compañías se establecen allí para abastecer los mercados de los países de origen y para servir como plataformas de exportación para Europa Oriental y Occidental.

Si se considera desde la perspectiva de la producción mundial, la posición de las compañías japonesas es todavía más impresionante, ya que sus productos de marca representan el 34% de los automóviles fabricados en todo el mundo, seguidas por las compañías de los Estados Unidos con el 29% y las Europeas con 32%.

Brasil ha tratado de atraer a casi todos los principales fabricantes de automóviles europeos y americanos, los cuales han respondido debido a su gran mercado interno y a la vista de su función como plataforma para las exportaciones a los países miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR)<sup>61</sup>.

### **3.1.1. Principales regiones productoras de vehículos.**

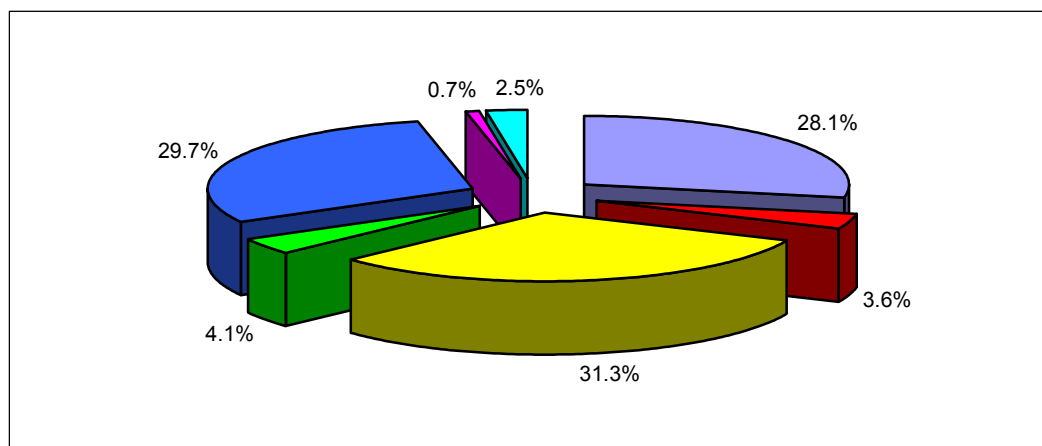
En la actualidad más del 90% de la producción mundial de vehículos se concentra en tres grandes regiones: Asia Pacífico con la participación de Japón y Corea, Europa Occidental en donde destacan Alemania, Francia, España e Inglaterra, y América del Norte conformada por Canadá, Estados Unidos de América y México.

---

<sup>61</sup> [www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmte00/tmter3.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmte00/tmter3.htm), "El impacto social y laboral de la mundialización en el sector de la fabricación de material de transporte", Organización Internacional del Trabajo (OIT), Ginebra, 2000, pp. 7-8

Cada una de estas regiones aporta cerca de un 30% del total de la producción vehicular del mundo, como se puede apreciar en la gráfica siguiente:

### Producción mundial de vehículos por región



Región	Volumen de Producción (miles de unidades)	%
América del Norte	15,832	28.1
Centro y Sur América	2,034	3.6
Europa Occidental	17,606	31.3
Europa Oriental	2,284	4.1
Asia Pacífico	16,743	29.7
África	407	0.7
Medio Oriente	1,419	2.5

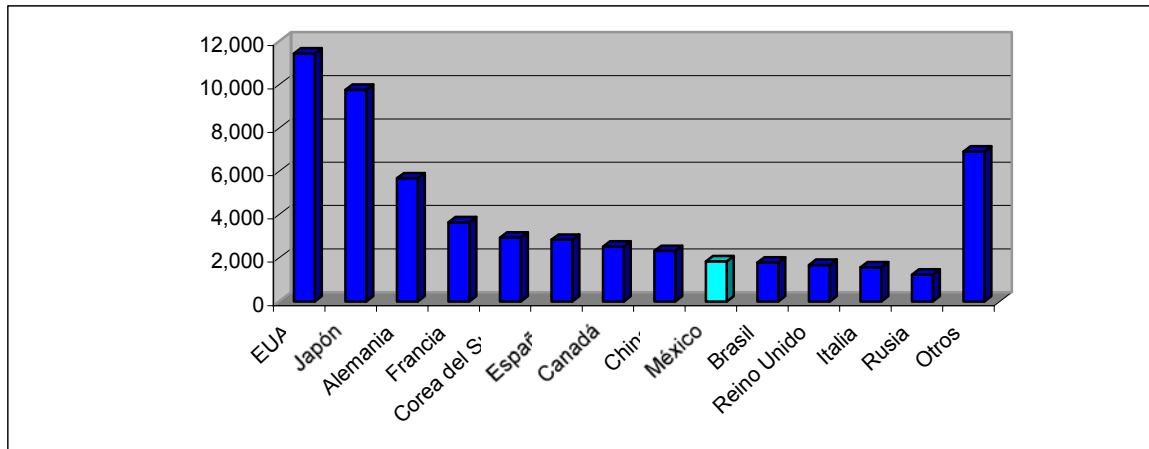
Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM), México, 2002.

La industria automotriz mundial en la actualidad produce alrededor de 56 millones de vehículos anualmente, de este volumen Estados Unidos, Japón y Alemania cuentan con la mayor participación, que en conjunto representa aproximadamente el 50% de dicha fabricación, siendo diez los países de treinta productores del mundo que generan el 80% de la producción mundial; es importante mencionar que México ocupa el noveno lugar como productor en 2001 (su mejor posición), con 1.8 millones de unidades anuales<sup>62</sup>.

<sup>62</sup> -----, "La industria automotriz del TLCAN", (compilación estadística) del Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V. (SISAM), México, 2002.



### Principales países productores de vehículos



País	2001 (miles de unidades)
EUA	11,449
Japón	9,777
Alemania	5,692
Francia	3,658
Corea del Sur	2,946
España	2,850
Canadá	2,535
China	2,332
<b>México</b>	<b>1,847</b>
Brasil	1,798
Reino Unido	1,685
Italia	1,580
Rusia	1,250
Otros	6,926

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM), México, 2002.

La industria automotriz está expandiendo sus operaciones en mercados que ofrecen un tamaño atractivo o potencial creciente de ventas. Principalmente, la expansión está siendo orientada a los mercados denominados emergentes (China, Brasil, México, etcétera). La necesidad de crecimiento aunada a las restricciones de los países para la operación de las armadoras, ha originado un exceso de capacidad instalada, misma que actualmente (2002) está subutilizada en alrededor del 11%. Es por ello que al decidir sobre nuevas expansiones de operaciones, las armadoras evalúan, además del atractivo del mercado, la existencia de condiciones que les permitan racionalizar sus inversiones y

conformar una oferta competitiva, o en su defecto, sustituyen las instalaciones ineficientes pero no necesariamente en el mismo país y una muestra de esta competitividad la tenemos también por países como lo muestra la tabla que se presenta a continuación<sup>63</sup>:

### Posición mundial en la producción de vehículos

Posición	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*
1	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A
2	Japón	Japón	Japón	Japón	Japón	Japón	Japón
3	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania
4	Corea del Sur	Francia	Francia	Francia	Francia	Francia	China
5	Francia	España	Canadá	Corea del Sur	Corea del Sur	China	Francia
6	España	Corea del Sur	España	España	España	Corea del Sur	Corea del Sur
7	Canadá	Canadá	Corea del Sur	Canadá	Canadá	España	España
8	Brasil	Reino Unido	Reino Unido	China	China	Canadá	Canadá
9	Reino Unido	Italia	China	México	México	Reino Unido	Reino Unido
10	Italia	China	Italia	Reino Unido	Brasil	México	Brasil
11	China	Brasil	México	Italia	Reino Unido	Brasil	México
12	México	México	Brasil	Brasil	Italia	Italia	Italia
13	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia
14	India	India	Bélgica	Bélgica	Bélgica	Bélgica	Bélgica
15	Bélgica	Bélgica	India	India	India	India	India

Fuente: [www.automotriz.net](http://www.automotriz.net), Jacobi, José, "China continúa creciendo en el ranking mundial de producción", 2003

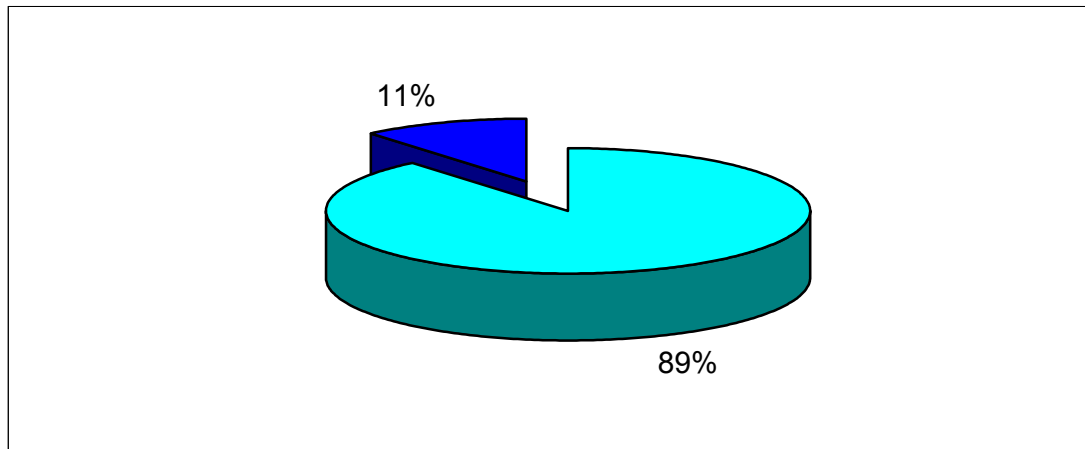
La producción de vehículos en 1997, México ocupaba la décimo segunda posición; en 1999 avanzó hacia la décimo primera; los mejores resultados fueron en el 2000 y 2001, cuando se ubicó en el noveno lugar mundial; para 2002 se colocó en la décima posición, mientras que para 2003 descendió un lugar.

<sup>63</sup> Ibid

Con respecto a la producción de automotores en China, de 1997 al 2003 el país asiático avanzó del lugar undécimo al cuarto.

El líder en la producción mundial de automóviles es Estados Unidos, seguido de Japón, Alemania, China, Francia, Corea del Sur, España, Canadá, Reino Unido, México, Italia, mientras que Rusia ha ocupado el lugar 13 desde 1997 hasta 2003, mientras que Bélgica e India se mantienen en la posición 14 y 15, respectivamente, de 1999 a 2003.

### Capacidad Mundial de Producción



	2002	(millones de unidades)
Cap. instalada de producción	63	
Cap. utilizada de producción	56	
Cap. subutilizada de producción	7	

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM), México, 2002.

### 3.1.2. Las armadoras y las ventas mundiales.

La intensificación de la competencia ha impulsado a las armadoras a producir una gama cada vez más amplia de modelos, buscando satisfacer mejor las necesidades de un mercado cada día más informado y exigente. Para ofrecer esta amplia variedad de

productos y mantener una estructura de costos eficiente, las armadoras desarrollaron el concepto de plataforma global; que tiene por objeto concentrar la producción por tipo de vehículos regionalmente y estandarizar componentes entre los modelos que pertenecen a una misma plataforma, lo que permite introducir un mayor número de modelos y reducir los costos. Este concepto representa un valioso avance en el esfuerzo para alcanzar economías de escala y ha promovido la racionalización en la producción de la industria terminal, al hacer posible que se especialicen las fábricas. Todo esto ha ocasionado la reconfiguración de la industria y la adecuación de las prácticas comerciales y de negocios.

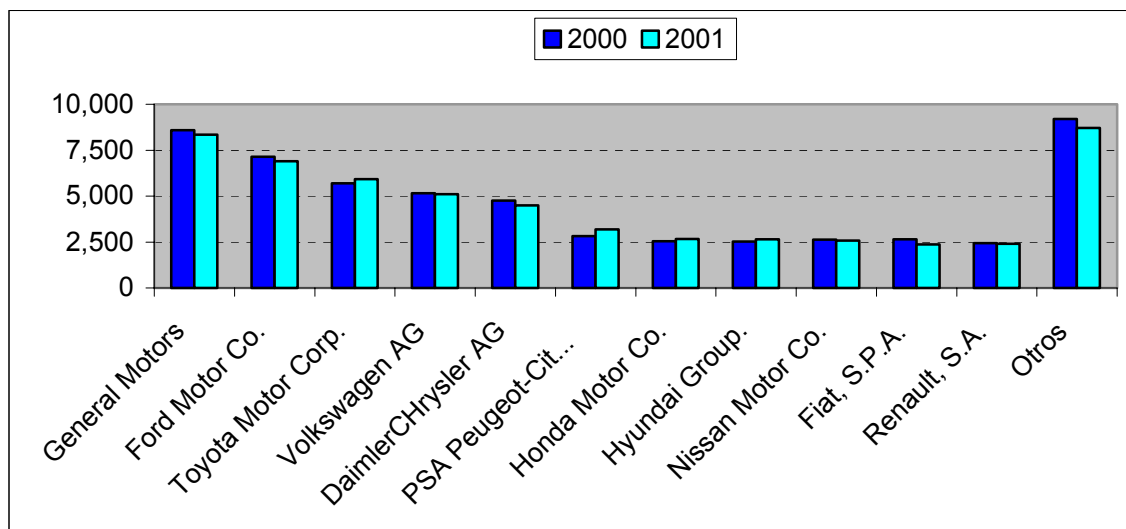
Cabe destacar que la vigencia de una plataforma es de aproximadamente cinco años, lo cual implica que cuando se decide invertir en una planta las inversiones son acordes y los productos serán dirigidos a varios destinos de mercados con similitudes en la demanda de los clientes, aprovechando los tratados comerciales con que cuente cada país o región.

En virtud de ello, las armadoras evalúan constantemente la rentabilidad de sus inversiones y modifican sus decisiones de inversión futura con base a las ventajas competitivas que les otorga cada país. La consecuencia inmediata de este enfoque para los países interesados en preservar y desarrollar su industria automotriz es la necesidad de ofrecer permanentemente condiciones atractivas a la inversión de la industria terminal, a través de la competitividad del país en todos los aspectos.

De los once principales fabricantes mundiales de vehículos, en México se encuentran siete con instalaciones para el ensamble de vehículos, de los cuales cinco tienen más de cuarenta años de contar con plantas ensambladoras de vehículos, siendo estos *Ford Motor Co.*, *General Motors*, *DaimlerChrysler*, *Nissan* y *Volkswagen*. Dichas corporaciones internacionales en conjunto representan el 50% de las ventas a nivel mundial.

La participación en las ventas mundiales de las principales marcas establecidas en el país son: *General Motors* con 15%, *Ford Motor Co.* con 12%, *Volkswagen* con 9%, *DaimlerChrysler* con un 8% y *Nissan* con 1%<sup>64</sup>.

**Venta mundial total de vehículos por empresa**  
(Miles de unidades)



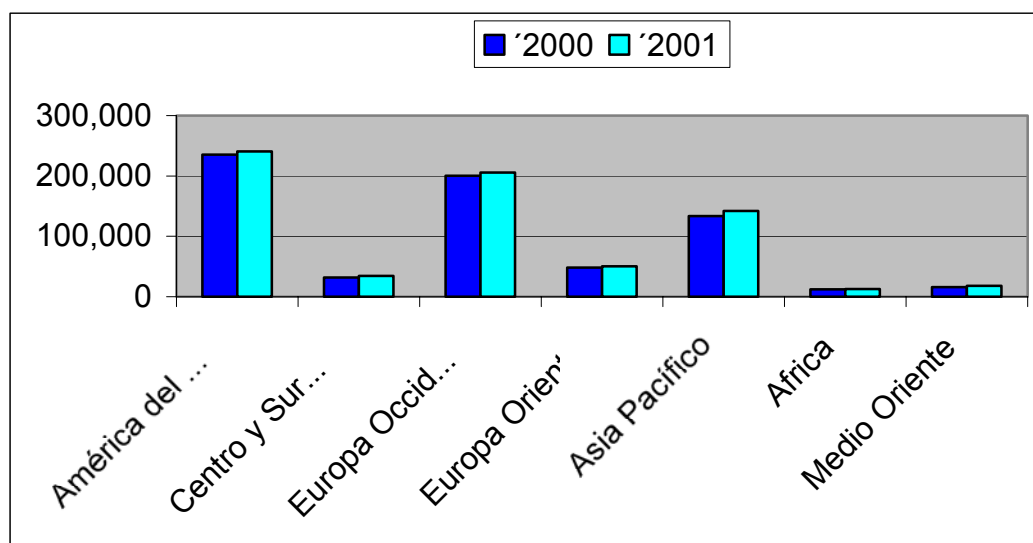
Empresa	2000	2001
<b>General Motors</b>	<b>8,596</b>	<b>8,350</b>
<b>Ford Motor Co.</b>	<b>7,151</b>	<b>6,907</b>
Toyota Motor Corp.	5,703	5,928
<b>Volkswagen AG</b>	<b>5,165</b>	<b>5,107</b>
<b>DaimlerCHrysler AG</b>	<b>4,749</b>	<b>4,500</b>
PSA Peugeot-Citroen	2,816	3,183
<b>Honda Motor Co.</b>	<b>2,540</b>	<b>2,670</b>
Hyundai Group.	2,533	2,652
<b>Nissan Motor Co.</b>	<b>2,629</b>	<b>2,580</b>
Fiat, S.P.A.	2,647	2,374
<b>Renault, S.A.</b>	<b>2,438</b>	<b>2,409</b>
Otros	9,190	8,705
<b>Total</b>	<b>56,157</b>	<b>55,365</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM), México, 2002.

<sup>64</sup> Ibid, con la colaboración del Ing. Gabriel Lemus Hidalgo, Director de Relaciones Gubernamentales de Nissan Mexicana SA de CV

## PARQUE VEHICULAR MUNDIAL

(miles de vehículos)



	'2000	'2001	Población '000
América del Norte	235,327.3	240,514.6	411,531
Centro y Sur América	31,838.7	34,325.7	424,135
Europa Occidental	200,128.5	205,612.5	391,203
Europa Oriental	48,439.3	50,468.0	401,485
Asia Pacífico	133,729.5	141,979.4	3,381,345
África	12,061.3	12,734.8	708,303
Medio Oriente	15,922.5	17,889.7	307,023
<b>Total</b>	<b>677,447.1</b>	<b>703,524.7</b>	<b>6,025,025</b>

Fuente: [www.automotriz.net](http://www.automotriz.net)

### 3.1.3. Consorcios y alianzas.

Actualmente, la industria enfrenta cambios en aspectos ambientales, regulación, segmentación de mercados, uso de nuevas tecnologías y materiales, y desarrollo de nuevos métodos y canales de venta. Sin embargo, su transformación más importante es de tipo estructural; es decir, su tendencia hacia la consolidación entre empresas<sup>65</sup> que a través de alianzas, fusiones o adquisiciones, permiten mayores escalas de producción, mayor penetración de mercados y la fabricación de diversos modelos utilizando una plataforma común e incluso en muchos de los casos, autopartes comunes en ellos.

<sup>65</sup> [www.bancomer.com.mx/economica/sector/sector10.pdf](http://www.bancomer.com.mx/economica/sector/sector10.pdf), Sánchez, Manuel, "Perspectivas Sectoriales", México, 2000, p. 1

Como resultado de las alianzas, fusiones y adquisiciones el número de compañías es cada vez menor, como ejemplo tenemos:

### **BMW**

- 1994, adquiere el Grupo *Rover* a nivel mundial con sus marcas: *Rover*, *Land Rover*, *MG & Mini*.
- 1998, *BMW* adquiere los derechos del nombre de *Rolls-Royce* a sus entonces propietarios, el grupo *Volkswagen*. Aunque *BMW* acuerda no utilizar la marca de automóviles para sí misma hasta 2003, pone en marcha sus planes para producir nuevos modelos y para construir una nueva fábrica de *Rolls-Royce*.
- 2000, *BMW* vende *Rover* a la sociedad de capital-riesgo londinense *Alchemy Partners*, que es un grupo financiero, quienes operaron bajo el nombre de *MG Car Company*, que continuará produciendo los actuales modelos de *Rover*, además de que vende la otra marca *Land Rover*<sup>66</sup>.

### **Daewoo**

- 1999, *Daewoo* adquirió *Samsung* y *Sangyong*<sup>67</sup>.

### **Daimler-Benz – Chrysler**

- 1985, *Chrysler* y *Mitsubishi* establecen la compañía *Diamond Star Motors* dedicada a la construcción de coches pequeños.
- 1987, *Chrysler* adquiere la *American Motors Corporation*, *AMC* era el cuarto fabricante americano y posteriormente se convertiría en la actual división *Jeep* (1970, *Kaiser Jeep Corporation* es absorbida por *American Motors*).

<sup>66</sup> [www.cocheclasico.com/bmw/bmw.php](http://www.cocheclasico.com/bmw/bmw.php), "Historia de BMW".

<sup>67</sup> [www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmte00/tmter3.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmte00/tmter3.htm), Op cit., p. 8

- 1998, *Daimler-Benz* y *Chrysler* firmaron una alianza, constituyendo *DaimlerChrysler*.
- 2000, *Mitsubishi Motors Corporation (MMC)* y *DaimlerChrysler* hicieron una alianza, en donde la última tomó una participación como socio del 34% de *Mitsubishi*.
- 2001, *DaimlerChrysler* tomó la participación del 3.3% que originalmente pertenecía a *AB Volvo* en las operaciones de camiones y autobuses de *MMC*. Esto aumentó la participación total de *DaimlerChrysler* en *MMC* al 37.7%. Además de que compró el 10% de *Hyundai*<sup>68</sup>.

### **Ford Motor Co.**

- 1922, Inicia sus adquisiciones con la compra de *Lincoln*, que se ha convertido con el tiempo en su división más elitista.
- 1938, se crea una de las marcas más lujosas: *Mercury*,
- 1969, *Mazda* establece por primera vez una asociación con *Ford*, creando un joint-venture para la fabricación de transmisiones automáticas.
- 1979, adquiere el 25% de las acciones de *Mazda*.
- 1987, adquiere el 75% de las acciones de *Aston Martín*, que se dedica a la fabricación de deportivos de alto nivel.
- 1989, adquiere *Jaguar*, la prestigiosa marca del felino.
- 1994, adquiere el remanente del 25% de las acciones de *Aston Martín*.
- 1999, se hace de *Volvo*.
- 2000, adquiere *Land Rover*<sup>69</sup>.

### **General Motors**

Se conformó por las firmas *Buick* y *Oldsmobile*, marca que fabricó el primer automóvil manufacturado del mundo.

<sup>68</sup> [www.autoglobal.com/historia/chrysler/chrysler.html](http://www.autoglobal.com/historia/chrysler/chrysler.html), "Historia de Chrysler".

<sup>69</sup> [www.el-universal.com-1998/12/28/28212AA.html](http://www.el-universal.com-1998/12/28/28212AA.html), "Mas fusiones automotrices".



- 1909, compra *Cadillac*, la que se convertirá en su máximo exponente de lujo y *Pontiac*, su firma más deportiva.
- 1918, adquiere *Chevrolet*, su rama más popular
- 1925, Europa es uno de sus primeros objetivos y accede a su mercado gracias a la compra de *Vauxhall*
- 1929, adquiere la compañía *Opel* (Alemania) en su totalidad, permitiéndole tener una completa y total autonomía para seguir fabricando coches.
- 1948, incorporó a su emporio la marca *Holden* (australiana).
- *Saturn*, fundada en 1985 como la marca de acceso a la gama de *GM*.
- Entre 1985 y 1990, como consecuencia de la alianza entre *General Motors* y *Suzuki*, nace *CAMI Automotive Inc.* en Canadá.
- 1989, anuncia la compra del 50% de la empresa *Saab Automobile AB* {la *Svenska Aeroplan AktieBolaget* (Sociedad Sueca de Construcciones Aeronáuticas)}, una compañía que tuvo que apostar por la fabricación de coches en vez de la de aviones de combate cuando acabó la Segunda Guerra Mundial.
- 1999, compró *Hummer*, marca estadounidense especializada en vehículos todoterreno. Además, cuenta con una división de camiones, *GMC*, que ahora ha empezado a producir todo terrenos y pick up, también adquirió el 20% de las acciones de *Subaru*.
- 2000, compra el resto de *Saab*. Por otro lado, *GM* adquirió una participación del 20% en la división de automóviles *Fiat Auto* a cambio de \$2.4 billones USD en acciones ordinarias de *GM*. Entretanto, *Fiat* comprará el 5.1% del grupo estadounidense. *Fiat Auto* cuenta con la opción de vender el restante 80% en tres años y medio.
- Además, este grupo cuenta con importantes aliados gracias a la compra del 12% de acciones en *Isuzu*; con la que lleva más de 30 años de colaboración; un 20% en *Suzuki* (tiene el 54% de acciones en *Maruti Udyog Ltd.* y el 1.8 en *Fuji Heavy Industries Ltd.*) y *Daewoo*, de la cual adquirió el 67%<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> [www.el-mundo.es/motor/2000/MV179/MV179-06.html](http://www.el-mundo.es/motor/2000/MV179/MV179-06.html), Domenech, Manuel, “*Motor & Viajes*”, Diciembre, 2000.

## **Honda**

En sólo 20 años se ha convertido en una de las marcas de autos más temidas, ya que es la única marca de autos independiente sin riesgo a ser comprada o unida con otra más importante<sup>71</sup>.

## **Hyundai**

Adquirió el 60% de *Kia* y *Kia* a su vez tiene a *Asia Motors*<sup>72</sup>.

## **Peugeot**

- 1974, se fusiona con *Citroën S.A.* adquiriendo el 90% de su capital, creando el grupo *PSA*<sup>73</sup>:

## **Renault**

- 1999, adquirió el 36.8% del capital de *Nissan Motor* y el 22.5% del capital de *Nissan Diesel* y la compra de la totalidad de las filiales financieras europeas del grupo nipón; en este mismo año *Renault* adquiere el 51% del capital del constructor automotriz rumano *Dacia*.
- 2000, *Renault* firma un acuerdo con *AB Volvo* para la constitución de un segundo grupo mundial en el segmento de los camiones y en este mismo año, con la adquisición del 70.1% de *Samsung Motors*, *Renault*, se instala en Corea del Sur, siendo el primer constructor occidental que ingresó en el segundo mercado de Asia.
- 2002 *Renault* incrementa su participación hasta el 44% en el capital de *Nissan*, y *Nissan* adquiere el 15% del capital *Renault*<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> [www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), "Historia de Honda".

<sup>72</sup> [www.intranet.com.mx/Econo\\_GFB](http://www.intranet.com.mx/Econo_GFB), Herrera Gómez, Carlos A., "Perspectivas Sectoriales", Junio 15, 2000.

<sup>73</sup> [www.citroen.es/historia/hi\\_30.asp?acc=noscript](http://www.citroen.es/historia/hi_30.asp?acc=noscript), "Historia Citroën".

<sup>74</sup> [www.automotriz.net](http://www.automotriz.net), "Historia de Renault".

## **Toyota**

- 1967, empezó la relación comercial con *Daihatsu Motor Co. Ltd.*, adquiriendo el 51.1% . Posteriormente adquiere el 50.2% de *Hino Motors Ltd*<sup>75</sup>.

## **Volkswagen**

*Volkswagen* adquirió las siguientes plantas y marcas, “*Porsche*” alemana, *Lamborghini* italiana, *Skoda* polaca, además *Seat*, *Audi*, *Bentley* y *Bugatti*.

### **Audi**

- 1932, se produce la fusión entre *Audi*, *Wanderer*, *Horch* y *DKW*, para formar *Auto Union AG*.
- 1969, se incorpora *NSU* a *Auto Union AG.*, produciendo un cambio en el nombre por *Audi AG*.
- 1985, bajo la tutela de *Volkswagen*, la empresa pasa a llamarse *Audi*.

### **SEAT**

- 1950 se constituye la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. (*SEAT*), en Barcelona; en el que participan el Instituto Nacional de Industria (INI) con el 51% y seis bancos con el 42% y *FIAT* aporta el 7% restante y su licencia de fabricación.
- 1981 *FIAT*, vende al INI su participación en *SEAT*. Con un 95% del capital en poder del INI, *SEAT* se convierte en el primer fabricante de automóviles totalmente español.
- 1986, *SEAT* pasó a ser propiedad del *Grupo VW*, en donde este adquirió el 51% de las acciones y a finales de año, el consorcio alemán incrementa su participación en *SEAT* hasta un 75%.
- 1990, adquiere nuevas acciones de *SEAT* hasta alcanzar el 99.99% del capital.

---

<sup>75</sup> [www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), “*Historia de Toyota*”.

### **Skoda**

- 1990, busca la colaboración de un empresa económicamente potente y con capacidad innovadora, productiva y financiera, decidiéndose a favor del *Grupo VW*, quien adquirió el 60.3% de las acciones, mientras que la República Checa sería propietaria del restante 39.7%.
- Desde 1991, *Volkswagen* controla el 100% del capital de la empresa *Skoda Auto*<sup>76</sup>.

### **SsangYong**

- 1996, *SsangYong* y *Mercedes Benz*, firmaron un acuerdo de cooperación técnica, en donde *Mercedes* compró el 5% de la firma coreana<sup>77</sup>.

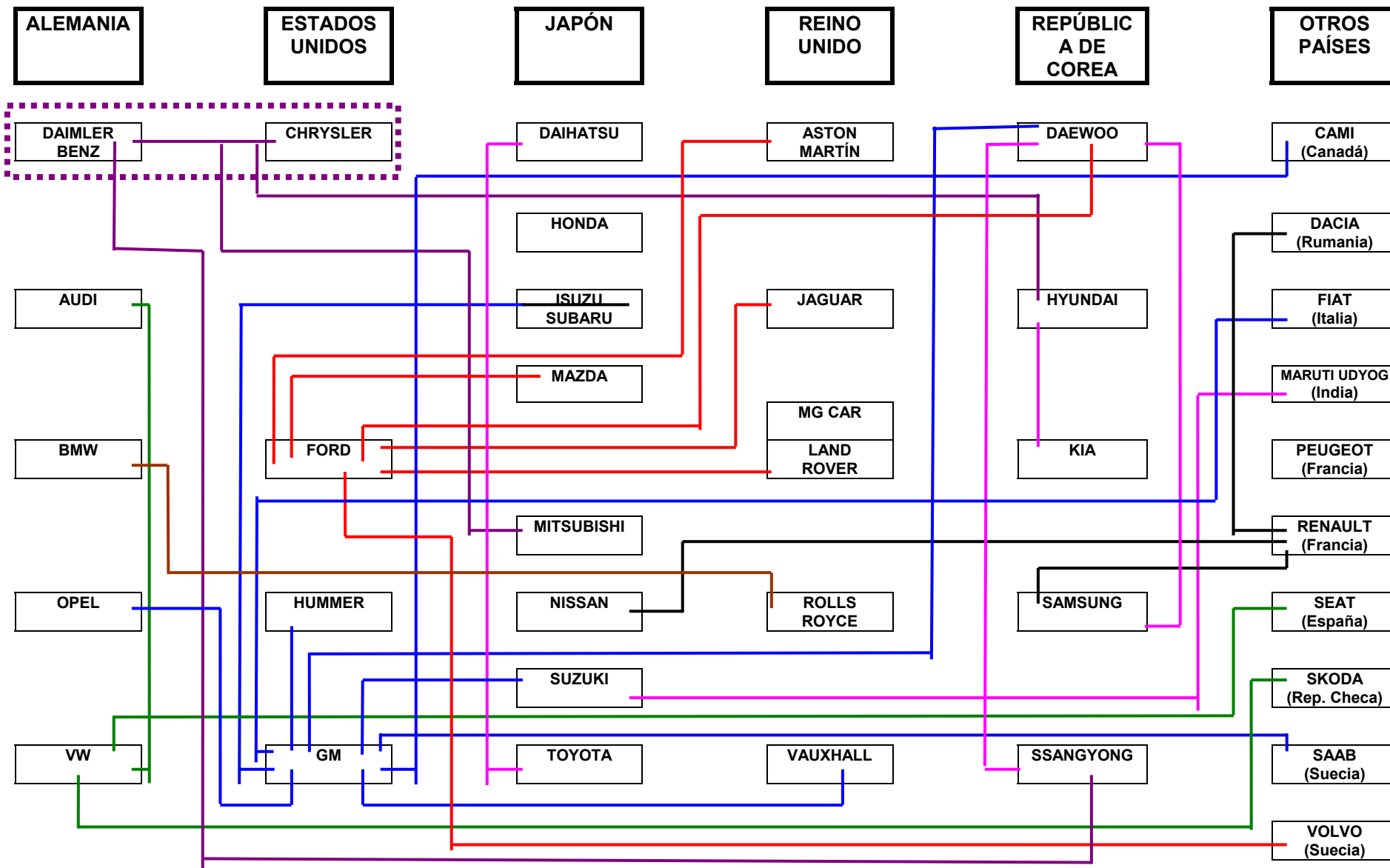
Desde luego no existe la certeza de que todas las alianzas y fusiones tengan éxito, debido a que tienen que superar los conflictos que se crean al duplicar competencias; de igual forma sucede con el personal directivo y técnico que debe aprender a interactuar teniendo diferentes antecedentes culturales, y en ocasiones deberán hacerlo en ambientes transculturales. Un ejemplo de coordinación de capacidades y competencias de este tipo es la producción de automóviles de marca *Renault* en las líneas de ensamble de *Nissan* en México, en donde el personal francés ha tenido que adaptarse a la cultura organizacional japonesa, así como al medio ambiente y cultura mexicana.

---

<sup>76</sup> [www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), “Historia de Volkswagen”.

<sup>77</sup> [www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), “Historia de Mercedes-Benz”.

## ALIANZAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

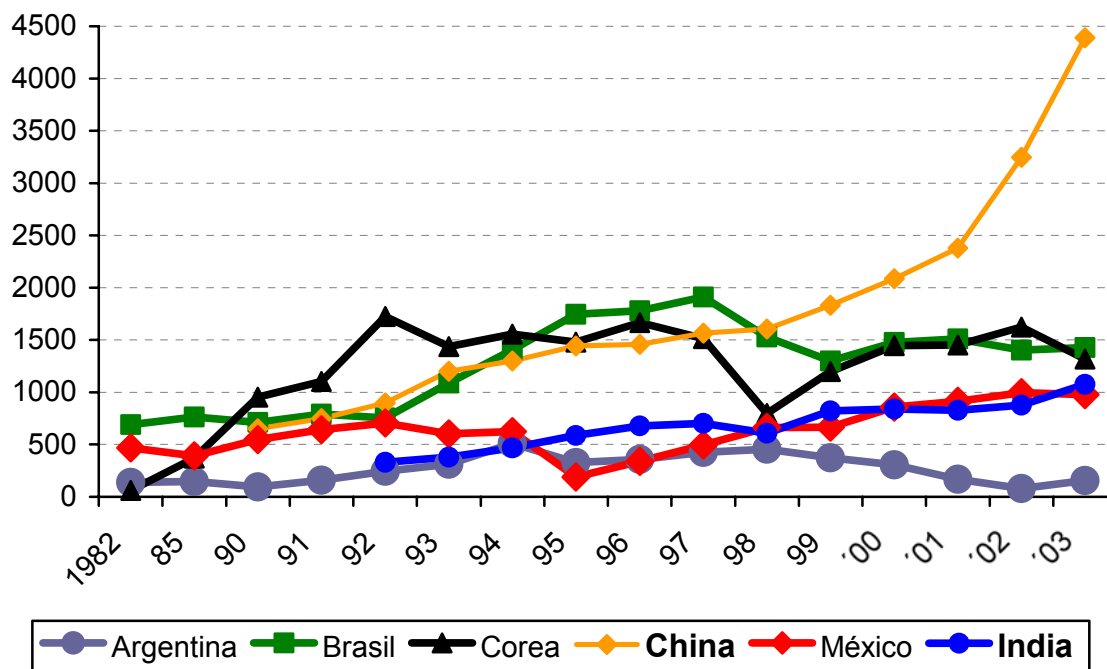


Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo y Guadalupe Juárez González, México, Noviembre, 2003.

### 3.1.4. El mercado interno respecto a otros mercados.

México se ha convertido en un importante lugar para la industria automotriz, sin embargo, sí comparamos el desarrollo del mercado interno de 1982 a 2003, con respecto a otras economías en desarrollo, se observa que el mercado mexicano no ha mantenido un crecimiento consistente como se puede observar en la siguiente gráfica, no obstante que los otros países partieron de una posición similar.

**Comparación del desarrollo del mercado interno  
(Miles de unidades)**



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz., México, 2004.

### 3.2. La Industria Automotriz en México.

La transformación de la industria automotriz mexicana se debió en primer lugar a las inversiones de las principales firmas estadounidenses y en segundo lugar, a la

creciente especialización de su producción. En relación con lo primero, no cabe duda que la expansión y reorganización de la industria automotriz es tributaria del esfuerzo desplegado por las llamadas “Las Tres Grandes” para enfrentar la competencia japonesa en el propio mercado estadounidense; estas firmas prefirieron a México por bajos costos de producción, en particular los salarios y su cercanía geográfica, aunque claro contaron con un contexto político extremadamente favorable pues fueron apoyadas por la política macroeconómica del gobierno mexicano, en especial por los Decretos Automotrices de 1983 y 1989 y por las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Además la industria automotriz mexicana ha tenido un éxito notable en la introducción de tecnologías de punta, particularmente con la construcción de nuevas plantas desde el inicio de la década pasada y en mucho menor medida al reorganizar los viejos establecimientos. La inversión en estas plantas modernas muestra claramente la importancia de una nueva etapa exportadora. Esta nueva orientación exportadora, es producto de una transformación que cubre menos de dos décadas y que puede dividirse en dos etapas: la primera, de 1982 a 1994, caracterizada por las crisis y reorientación de la industria, en la cual las ventas se desplomaron, pero se construyeron nuevas y modernas plantas; y la etapa basada en una fuerte expansión de las exportaciones, se da desde 1995 a la fecha, derivado de la firma del TLCAN<sup>78</sup>.

### **3.2.1 Competencia Interna.**

El tamaño del mercado mexicano y la apertura comercial aceleró el ingreso de 31 marcas diferentes de automóviles, es decir, seis veces más que las registradas hasta 1994.

---

<sup>78</sup> [www.136.142.158.105/LASA97/carilloramirez.pdf](http://www.136.142.158.105/LASA97/carilloramirez.pdf), Carillo, Jorge, “Reestructuración, eslabonamientos productivos y competencias laborales en la industria automotriz en México”, pp. 6-7

Las marcas que más abundan son las del primer socio comercial de México, que en conjunto suman ocho: *Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Ford, Jeep, Lincoln y Pontiac*.

En segundo lugar se ubican las alemanas con seis marcas, entre ellas *Audi, BMW, Mercedes Benz, Porsche, Volkswagen y Smart*.

En la tercera posición están las japonesas *Honda, Nissan, Infiniti, Toyota y Mitsubishi*, con lo cual sumarían cinco marcas de origen nipón.

Con esa misma cifra están las inglesas *Jaguar, Land Rover, Rover, MG y MiniCooper*.

Por otro lado, también se encuentran las de origen francés como *Peugeot y Renault*; la española *SEAT*; las suecas *Volvo y Saab*; así como las italianas *Piaggio, Ferrari, Maserati y Alfa Romeo*, las cuales son propiedad del Grupo *Fiat*.

Prácticamente, las principales compañías automotrices de presencia mundial e internacional ya operan en México, por lo que de ese universo de consorcios automotrices solamente faltarían *Skoda, Laborghini* que son propiedad del Grupo *VW*; *Subaru de General Motors, Mazda* donde *Ford* tiene una fuerte presencia accionaria; *Citroën* propiedad de *Peugeot*; *Hyundai, Lotus, Rolls-Royce y McLaren*, algunas de ellas con volúmenes de producción y ventas muy bajos.

Hay que destacar que *Hyundai* ha manifestado su interés por entrar al mercado mexicano; sin embargo, su vehículo subcompacto ya se encuentra rodando en las calles mexicanas con su modelo *Atos*, que importa *Daimler Chrysler*, asimismo, el *Matiz* de *General Motors*, ambos vehículos de origen Coreano<sup>79</sup>.

---

<sup>79</sup> Durán, José Antonio, “*Compiten 31 Marcas de automóviles en la carrera por el mercado azteca*”, El Financiero, Negocios, 27 de agosto de 2002, México, p. 30



### 3.2.2. Las empresas establecidas en México y la Inversión Extranjera.

A pesar de que México cuenta con 31 marcas de vehículos, son realmente pocas las que cuentan con fábricas en este país; entre ellas se puede mencionar a *DaimlerChrysler, Ford Motor, General Motors, Renault, Nissan, Volkswagen, y Honda*<sup>80</sup>.

La localización de las armadoras en nueve estados del país ha propiciado el crecimiento económico de esos estados y la diversificación geográfica de las empresas que las abastecen por casi todo el centro - norte del país, agrupándola en importantes regiones de desarrollo industrial en las zonas Norte, Bajío y Centro que facilitan la adopción de tecnología, reducen costos e impulsan la eficiencia productiva.

Esta medida tuvo como efecto la tendencia desde hace 15 años hacia la concentración de las nuevas plantas en el norte del país, se dio en respuesta a diversas ventajas: abundancia de mano de obra barata, reducidos costos unitarios, estabilidad política y laboral, y proximidad con Estados Unidos<sup>81</sup>.

La industria automotriz contribuye en el sector manufacturero con el 16% del Producto Interno Bruto, con el 19% de las exportaciones y con el 18% del personal ocupado.

---

<sup>80</sup> Ibid

<sup>81</sup> [www.136.142.158.105/LASA97/carilloramirez.pdf](http://www.136.142.158.105/LASA97/carilloramirez.pdf), Op. cit., p. 7

<b>Empresas Armadoras</b>	<b>Localización</b>	<b>Capacidad Instalada (unidades)</b>	<b>Capacidad Utilizada</b>
<b>BMW de México, S.A. de C.V.</b>	<b>Toluca, Estado de México.</b>	<b>1,200</b>	<b>83.5%</b>
<b>Daimler Chrysler de México, S.A. de C.V.</b>	<b>Toluca, Estado de México Saltillo, Coahuila Lago Alberto, Estado de México.</b>	<b>478,273</b>	<b>82.6%</b>
<b>Ford Motor Company, S.A. de C.V.</b>	<b>Cuautitlán, Estado de México Hermosillo, Sonora Chihuahua, Chihuahua</b>	<b>376,000</b>	<b>62.7%</b>
<b>General Motors de México, S.A. de C.V.</b>	<b>Ramos Arizpe, Coahuila Silao, Guanajuato. Toluca, Estado de México</b>	<b>560,000</b>	<b>80.0%</b>
<b>Honda de México, S.A. de C.V.</b>	<b>El Salto, Jalisco</b>	<b>25,000</b>	<b>95.3%</b>
<b>Nissan Mexicana, S.A. de C.V.</b>	<b>Aguascalientes, Aguascalientes Cuernavaca, Morelos Toluca, Estado de México</b>	<b>433,000</b>	<b>75.7%</b>
<b>Volkswagen de México, S.A. de C.V.</b>	<b>Puebla, Puebla</b>	<b>450,000</b>	<b>84.6%</b>
	<b>Total</b>	<b>2'323,473</b>	<b>78.0%</b>

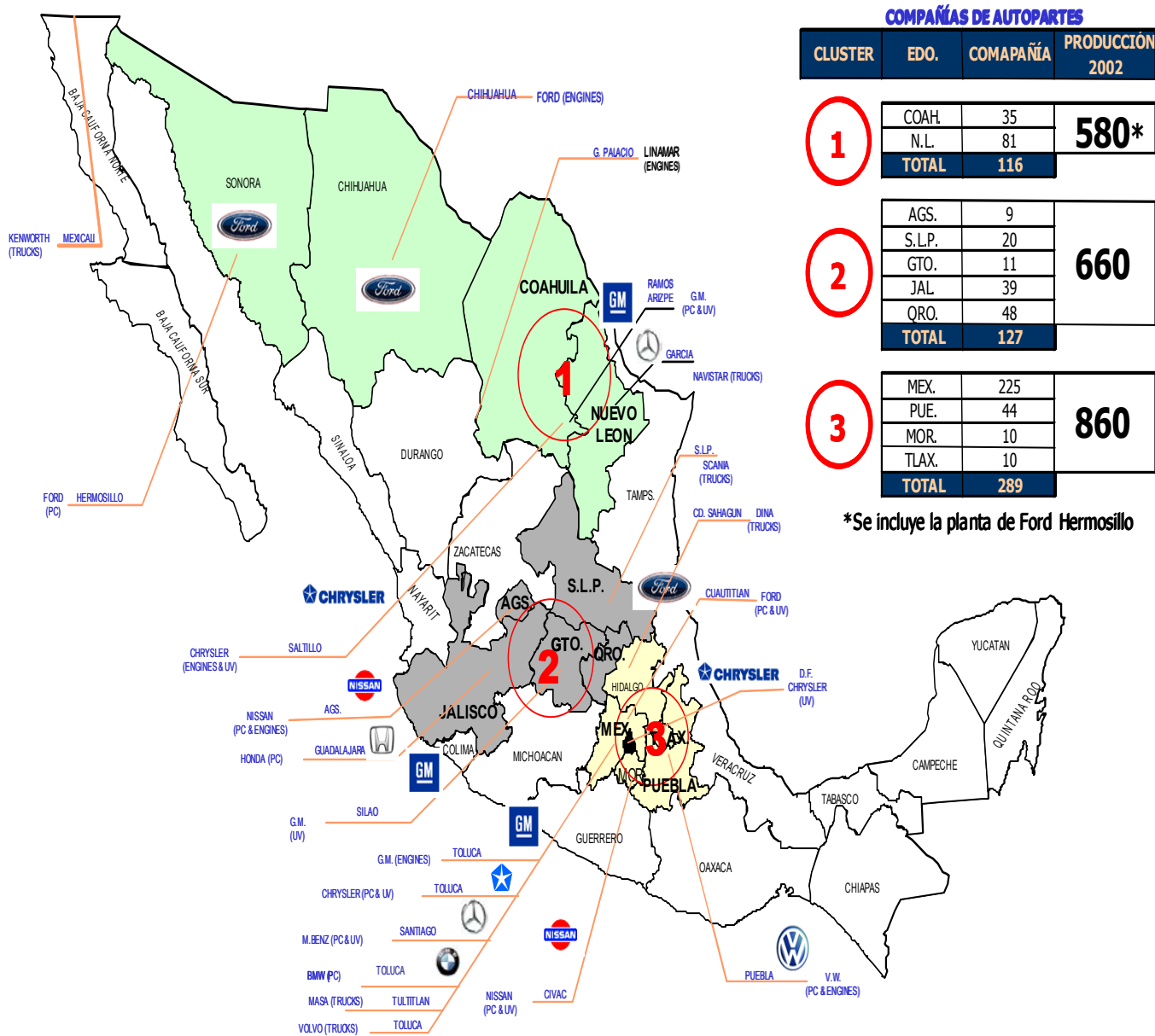
Fuente: Secretaría de Economía, 2002

### Ubicación regional de fabricantes del sector automotriz

Zona/Estado	Empresas terminales (N° de plantas)	Autopartes		
		Número de empresas	Ventas (Millones de dólares)	Empleo (Personas)
<b>Norte</b>	<b>4</b>	<b>100</b>	<b>15,346.6</b>	<b>241,817</b>
Coahuila	2	28	1,366.5	38,315
Chihuahua	1	26	10,627.0	111,736
Durango		4	68.4	896
Nuevo León		19	1,481.1	28,971
Sonora	1	4	180.5	6,399
Tamaulipas		18	1,552.9	52,126
Zacatecas		1	70.2	3,374
<b>Centro</b>	<b>8</b>	<b>224</b>	<b>7,217.5</b>	<b>98,308</b>
Estado de México	5	84	1,966.7	33,575
Hidalgo		3	9.0	747
Distrito Federal	1	48	1,880.0	23,935
Morelos	1	6	232.6	2,239
Puebla	1	35	1,031.5	13,133
Querétaro		42	1,859.2	19,939
Tlaxcala		6	238.5	4,740
<b>Bajío</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>1,784.5</b>	<b>23,386</b>
Aguascalientes	1	13	438.7	6,286
Guanajuato	1	14	596.0	9,128
Jalisco	1	9	137.6	4,031
San Luis Potosí		14	476.2	3,941

Fuente: Secretaría de Economía, 2002

# Localización de la industria



Fuente: Secretaría de Economía, 2002.

La inversión extranjera directa es un elemento primordial para el crecimiento económico ya que complementa a la inversión nacional y fortalece la planta productiva. En años recientes se ha intensificado la competencia entre países por atraer inversión extranjera directa.

Por ello, en los últimos años, México ha realizado diversas modificaciones legales, con el fin de atraer capitales productivos externos para aumentar la oferta y calidad de los empleos, propiciar mejores condiciones para la transferencia de tecnologías, así como incrementar las exportaciones, tanto directas como indirectas; también ha incorporado capítulos específicos sobre inversión en sus diversos tratados de libre comercio.

Con estas medidas, México ha ampliado los campos de actividad económica a la participación de inversión extranjera directa, ha reducido los requerimientos administrativos para operar en México, y ha dotado de mayor seguridad jurídica a los inversionistas nacionales y extranjeros. Esto, aunado a los tratados de libre comercio suscritos por nuestro país, ofrece mayores oportunidades y menores riesgos de invertir en México<sup>82</sup>.

Como ya lo hemos mencionado, actualmente las compañías más importantes de la industria automotriz a nivel mundial tienen plantas en nuestro país. La inversión promedio anual de la industria terminal y auto-partes es de aproximadamente 1,400 millones de dólares, y genera una derrama económica importante a toda su cadena productiva, debido a que alrededor del 50% de su abastecimiento corresponde a compras nacionales.

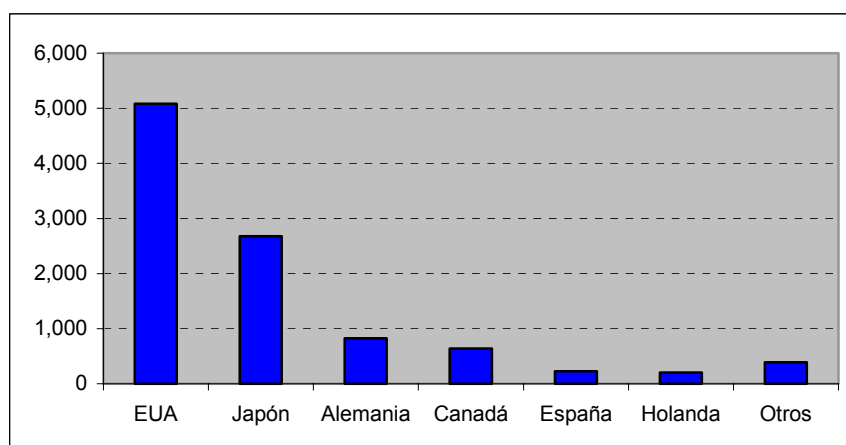
<b>Inversión por actividad</b>	<b>1994 – 2001 Millones de dólares</b>
<b>Terminal</b>	<b>3,762</b>
<b>Autopartes</b>	<b>6,326</b>
<b>Total</b>	<b>10,088</b>

Fuente: Secretaría de Economía, 2002.

<sup>82</sup> [www.siem.gob.mx/siem2000/spyme/propice/Negociaciones.asp](http://www.siem.gob.mx/siem2000/spyme/propice/Negociaciones.asp), “Política de negociaciones comerciales”, p. 5

Los principales flujos de inversión hacia México son de Estados Unidos de América, Japón y Alemania, mismos que en conjunto representan el 85%; dichos flujos se traducen en empleos, transferencias de tecnología, oportunidades de exportación indirecta a través de cadenas de proveedores y en capacitación para trabajadores y ejecutivos así como el crecimiento de la industria tanto en el segmento de vehículos como en el de autopartes<sup>83</sup>. El monto mayor de inversiones corresponde a Norteamérica por diversas razones, entre las que se destacan, la vecindad con dicho país, la mano de obra capacitada y barata, y la firma del Tratado de Libre Comercio de Norte América.

### Origen de la inversión extranjera directa en la industria automotriz en México



PAÍS	1994 - 2001 MILLONES DE DÓLARES
EUA	5,084
Japón	2,675
Alemania	826
Canadá	638
España	227
Holanda	206
Otros	387
<b>Total</b>	<b>10,088</b>

Fuente: Secretaría de Economía y SISAM, 2002

<sup>83</sup> -----, "México: negociaciones comerciales internacionales", Secretaría de Economía, México, 2001

Sin embargo, la cercanía que se tiene con Estados Unidos, la estabilidad macroeconómica que tiene nuestro país y el nivel de especialización de la mano de obra mexicana, son factores importantes entre los grandes inversionistas a la hora de elegir, pero el cúmulo de tramitología gubernamental, la problemática de la logística y aduanas, los altos impuestos, la falta de infraestructura, el elevado costo de la energía (electricidad y gas), la carencia de seguridad pública e incertidumbre jurídica provocan que las grandes empresas piensen dos veces para venir a México.

La batalla entre México y otros países por atraer inversiones es feroz: se centra en ver quién ofrece más estímulos para los inversionistas, como por ejemplo: China, Malasia, y otras naciones, ofrecen mano de obra barata, estabilidad social, el Estado promueve el comercio exterior, otorga los terrenos para la instalación de las empresas y salvaguarda la autonomía de la operación de negocio de los distribuidores del comercio exterior, entre otras.

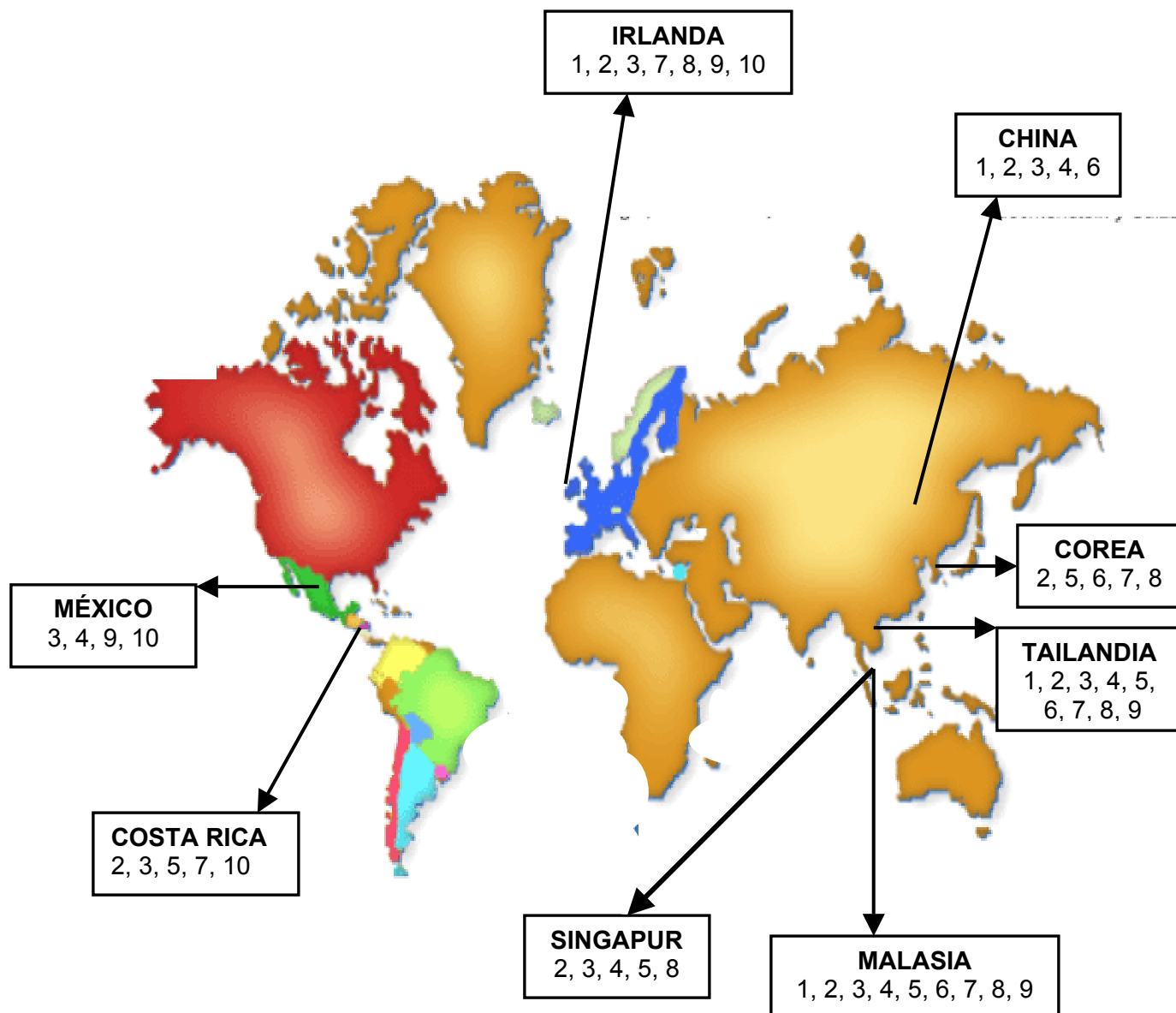
México, comparado con otras naciones ofrece sólo terrenos, reducción de aranceles, incentivos a capacitación y ubicación geográfica. La mayoría de las naciones asiáticas, empezando por China, otorgan incentivos desde créditos preferenciales hasta bajos impuestos.

A continuación se presenta la competitividad de México con respecto a otros países para la atracción de inversión extranjera.

### **Estrategias fiscales de referencia**

- 1) Zonas Estratégicas
- 2) Reducción de ISR
- 3) Terrenos
- 4) Reducción de Aranceles
- 5) Exención fiscal a inversión
- 6) Créditos preferenciales

- 7) Desregulación administrativa
- 8) Financiamiento de proyectos de investigación
- 9) Incentivos a capacitación
- 10) Ubicación geográfica con respecto a la demanda.



Fuente: González, Lilia, "México pierde el atractivo para invertir", El Economista, Nuestro Tema, México, Junio 8, 2004, p. 3.

Nota: en el caso de China, además de contar con parques industriales, ofrecen miniciudades llamadas zonas de desarrollo económico y tecnológico en las que para instalar una planta no se necesita más que llevar dinero; existen por lo menos, unas 7 mil zonas de este tipo, que van desde el nivel más modesto hasta aquellas que operan con la más alta tecnología; todo está dentro de este sitio: aeropuerto, aduana, dormitorio para los obreros, universidad, autopista y si la geografía lo permite, puerto marítimo; además de que el empresario no tiene que preocuparse ni de contratar trabajadores, lo único que tiene que hacer es manifestar por escrito su interés por invertir y presentar las dimensiones de su planta. Ángel Vela, José, "Ofrece China todo en charola de plata", Reforma, Negocios, México, Sep, 28, 2004, p.10A



### **3.3. Sinopsis y Perspectivas de la Industria Automotriz en México.**

La industria automotriz es una rama altamente dinámica de la industria manufacturera, es una importante fuente de generación de divisas ya que tiene un peso importante dentro de las exportaciones del país y apoya de manera significativa a la creación de fuentes de trabajo de manera directa o indirecta por eso se considera un detonador económico. Esta industria contribuye de manera directa con el 16% del PIB manufacturero y emplea a más de 470 mil personas. Los automóviles son el producto principal de exportación del país junto con las autopartes y motores; contribuyendo con el 15% del valor total de las mercancías exportadas por México. Estas cifras han colocado a México como el noveno productor mundial de vehículos automotores.

Como se observó en el Capítulo anterior la industria automotriz en México durante el tiempo y hasta la fecha ha presentado dos rasgos característicos:

El primero es que el mercado se había convertido en un oligopolio compuesto por cinco empresas transnacionales, *DaimlerChrysler*, *Ford*, *General Motors*, *Nissan* y *Volkswagen*; cuya producción estaba orientada al mercado interno significativamente, hasta la firma del Tratado de Libre Comercio de Norte América (TLCAN) en que su orientación se modificó sustancialmente hacia el mercado de exportación.

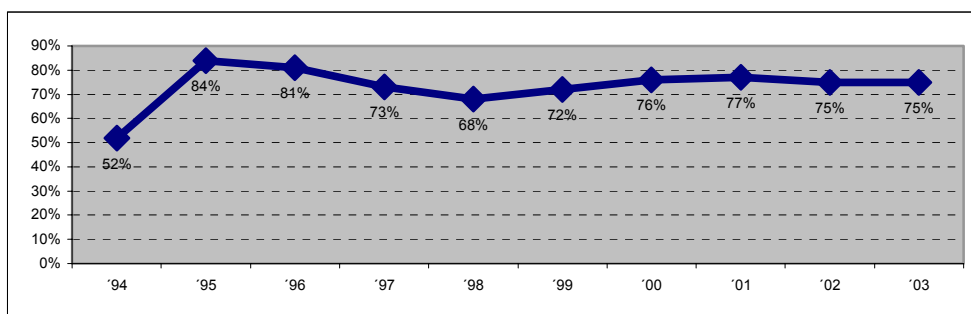
El segundo rasgo se concentra en que derivado de la firma del TLCAN, más del 80% de las exportaciones de vehículos se destinan hacia Estados Unidos de América y Canadá.

Sin embargo, convendría hacer un alto en el camino y observar el comportamiento de las principales variables que presenta la industria automotriz, hasta la fecha y su posible escenario a 2007.

### 3.3.1. Producción.

De 1965 a 1990 la producción pasó de 104 mil a 819 mil unidades, teniendo un crecimiento de más del 687%. En el periodo 1991 a 2000 la tasa de crecimiento promedio anual alcanzó el 10.7%; sin embargo, hay que señalar la caída que presentó la producción de 1994 a 1995 de 188 mil unidades derivado del llamado error de diciembre de 1994. Después de alcanzar un nivel de producción record en 2000 de casi 1.9 millones de unidades, en 2001, 2002 y 2003 la industria terminal registró una producción de 1.84, 1.88 y 1.58 millones de unidades respectivamente, afectada principalmente por la reducción en las exportaciones derivada de la desaceleración de la economía de los Estados Unidos de América, nuestro principal socio comercial. De esta producción se vendieron en México 0.4 millones de vehículos y se exportaron 1.4 en esos años; lo que representa que el 75% de la producción se destina al mercado de exportación.

**Porcentaje de la producción orientado a la exportación**



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Diciembre 2003.

La industria automotriz nacional enfrenta un entorno adverso tanto interno como externo, derivado de la parálisis de la economía por la falta de reformas estructurales, por el lento movimiento de la economía mundial y la incertidumbre generada por la guerra en Oriente Medio. Dado al anterior escenario se espera que en 2004 se alcance una producción anual de 1,68 millones de vehículos y que en 2007 se rebasen los 1.9 millones<sup>84</sup> [ver Anexo 11].

<sup>84</sup> Fuente: "Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), México 1965 - 2003.

### **3.3.2. Empleo.**

#### **Personal ocupado en la industria de equipo de transporte y autopartes.**

De 1965 a 1990 el empleo pasó de 36 mil a 295 mil personas que trabajan directamente en la industria automotriz, teniendo un crecimiento de más del 719%, creándose 259 mil puestos de trabajo. Del periodo 1991 a 2000 la tasa de crecimiento promedio anual alcanzó el 6.3%, creándose 196 mil fuentes adicionales de empleo; sin embargo en este punto hay que señalar, que el error de diciembre de 1994, solo afectó a la industria con la pérdida de 10 mil empleos.

Después de alcanzar un nivel de empleo de 482 mil personas en 2000, y dado al lento movimiento de la economía se espera que el nivel de empleo se mantenga en 2003 y para 2007 alcance las 500 fuentes de trabajo **[ver Anexo 12]**.

Por otra parte es importante mencionar que el salario de los obreros del sector automotriz es uno de los más altos en nuestro país (50% más que el promedio de la industria manufacturera), además de emplear mano de obra altamente calificada<sup>85</sup>.

### **3.3.3. Ventas mercado interno.**

De 1965 a 1990 las ventas al mercado doméstico pasaron de 97 mil a 550 mil unidades, teniendo un crecimiento de más del 467%, en el periodo 1991 a 2000 la tasa de crecimiento promedio anual alcanzó el 13%; sin embargo, hay que señalar que 1995 se obtuvo un porcentaje de crecimiento negativo de 69.7% que se debe principalmente a la fuerte caída que presentaron derivado del llamado error de Diciembre de 1994.

El crecimiento presentado de 1965 a 2002 se debe principalmente a las políticas de gobierno, que en primera instancia cerraron el mercado a las importaciones de vehículos y

---

<sup>85</sup> Ibid

fomentaron su producción nacional y posteriormente se firmaron los tratados de libre comercio que han permitido alcanzar escalas de producción significativas.

De las ventas en México en 2003 que ascendieron a 999 mil vehículos, el 40% corresponde a vehículos fabricados en el país y el 60% restante a unidades de procedencia extranjera, tendencia que se observa se mantendrá los próximos cinco años.

Dado al entorno adverso, derivado del lento movimiento de la economía nacional y mundial, se prevé que en el 2004 no se alcance una venta doméstica de 1 millón de vehículos pero en los años subsecuentes sí se rebase<sup>86</sup> [**ver Anexo 13**].

### **3.3.4. Exportaciones.**

A partir de los años setentas la industria nacional empieza a participar en el mercado externo; en la década de los ochentas incrementa su participación la cual no deja de ser discreta; sin embargo, en la década de los noventas derivado de los Acuerdos comerciales firmados con otros países, principalmente la firma del Tratado de Libre Comercio de Norte América, es cuando México se convierte en un actor importante destinando alrededor del 75% de su producción al extranjero, principalmente el mercado norteamericano, que representa más del 95% de la exportación.

De 1980 a 1990 la exportación pasó de 18 mil a 277 mil unidades, teniendo un crecimiento de más del 1,400%. Sin embargo, en el periodo 1991 a 2000 la tasa de crecimiento promedio anual alcanzó el 17%.

Las exportaciones de automóviles crecieron 105% de 1994 al 2003, al pasar de 568 mil unidades a un millón 170 mil unidades, habiendo un crecimiento promedio anual de 9.5% en el periodo 1994 – 2003.

---

<sup>86</sup> Ibid

A pesar de la disminución en las exportaciones observada en 2001, 2002 y 2003, las exportaciones han sido un elemento clave en el desarrollo de esta industria.

Para los próximos años (2004 - 2007 en adelante) se prevé que las exportaciones se reactiven a partir del próximo año en forma gradual **[ver Anexo 14]**.

Las ventas domésticas en conjunto con las de exportación rebasaron en el 2000 los 2.3 millones de unidades<sup>87</sup>.

### **3.3.5. Otros datos relevantes del sector.**

#### **3.3.5.1. Balanza Comercial.**

Durante muchos años, México presentó una balanza comercial deficitaria; pero con la entrada del Tratado de Libre Comercio de Norte América la balanza comercial se tornó positiva en 4.2 mil millones de dólares a partir de 1995, desde esa fecha ha continuado siendo superavitaria, alcanzando en el periodo 1995 - 2002 un saldo favorable de 48 mil millones de pesos **[ver Anexo 15]**.

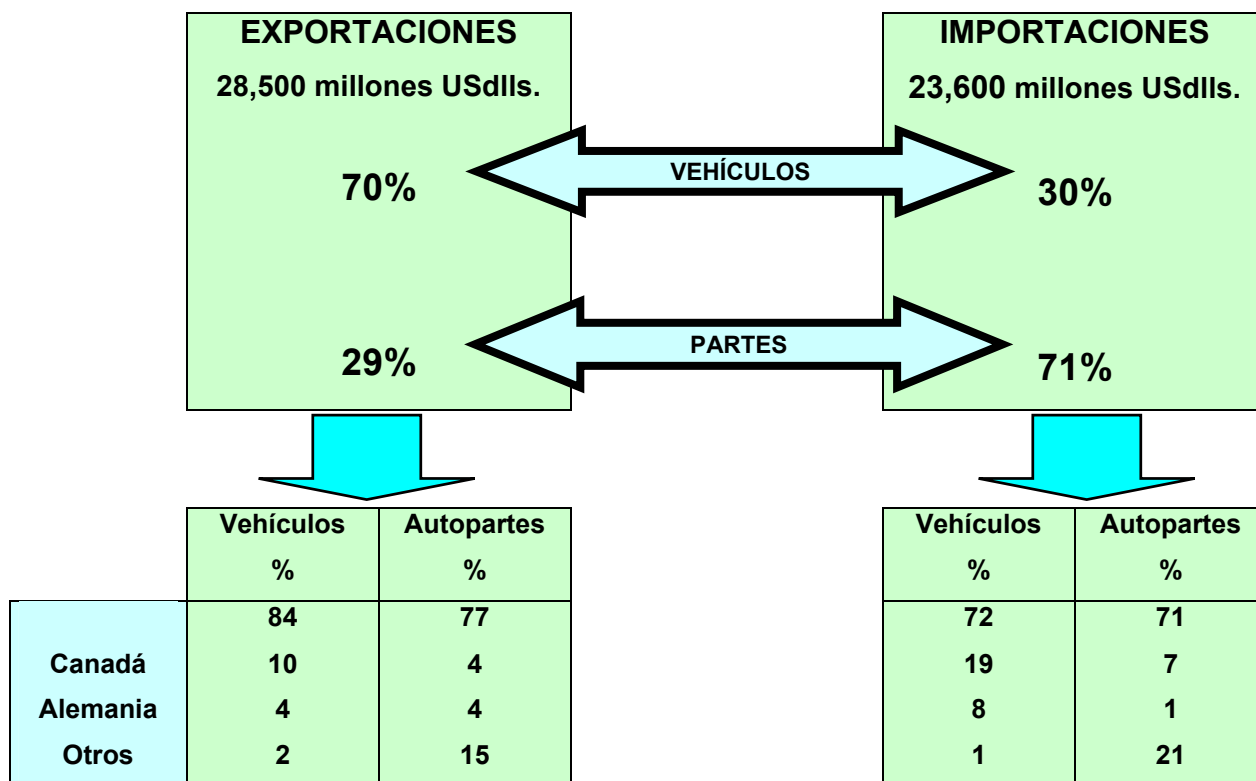
Sin embargo, debido a la debilidad de la economía de los Estados Unidos en 2002 empezó a decrecer el superávit anual generado y se prevé que éste continúe cayendo durante los próximos años. No obstante lo anterior, es importante resaltar que por cada vehículo importado se exportan tres, siendo el principal destino de las exportaciones automotrices Estados Unidos de América, de igual forma dicho país es el origen del mayor monto de las importaciones del sector a México<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> Ibid

<sup>88</sup> Ibid

### Balanza Comercial Automotriz de México, 2002.



Fuente: Banco de México, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, 2002

### 3.3.5.2. Producto Interno Bruto (PIB).

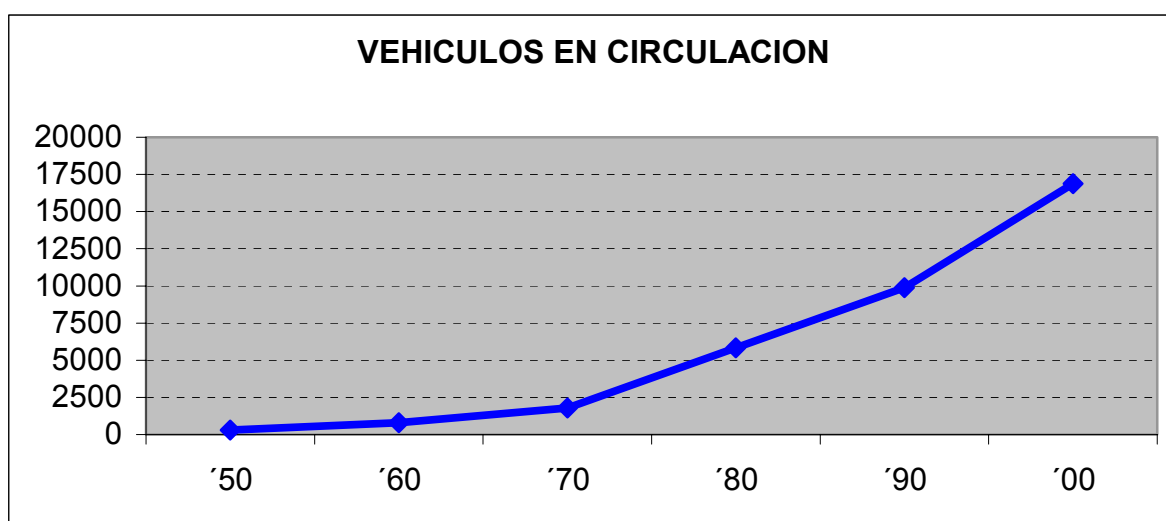
El producto interno bruto generado por la industria automotriz es significativamente importante para el país, debido a que es uno de los sectores que más aportan al PIB nacional, ya que contribuye con más del 2% del PIB total y con el 16% del PIB manufacturero. A partir del año 2000 su generación supera los 40 mil millones de pesos año con año<sup>89</sup> [ver Anexo 16].

<sup>89</sup> Ibid

### 3.3.6. Parque vehicular.

El parque vehicular en México ha observado un fuerte crecimiento a partir de los sesenta; sin embargo, hay que resaltar que a partir de las primeras tres décadas en que existe una producción formal coinciden con una aceleración del crecimiento del parque vehicular, y que a partir de la década de los noventa en adelante el crecimiento no ha sido extraordinario, pero si alto y constante.

Otro dato importante es el número de vehículos por número de habitantes, el cual ha pasado de un vehículo por cada 85 habitantes en 1950 a 6 habitantes por cada vehículo en el año 2000.



AÑO	'50	'60	'70	'80	'90	'00
<b>Vehículos</b> (miles de unid.)	<b>303</b>	<b>803</b>	<b>1,792</b>	<b>5,828</b>	<b>9,882</b>	<b>16,882</b>
<b>Crecimiento</b>		<b>165%</b>	<b>123%</b>	<b>225%</b>	<b>70%</b>	<b>71%</b>
<b>Población</b> (miles de pers.)	<b>25,791</b>	<b>34,923</b>	<b>48,225</b>	<b>66,846</b>	<b>81,249</b>	<b>97,483</b>
<b>Población entre vehículos en circulación</b>	<b>85.1</b>	<b>43.5</b>	<b>26.9</b>	<b>11.5</b>	<b>8.2</b>	<b>5.8</b>

Fuente: Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM) e INEGI, México, 2002.

### **3.3.7. Apertura Comercial de Vehículos en 2004.**

#### **3.3.7.1. En que consiste la Apertura en 2004.**

A partir del 2004 el sector automotriz mexicano enfrenta un proceso de apertura comercial, caracterizado por la libre importación de vehículos nuevos de Estados Unidos de Norteamérica. Lo anterior, se deriva del compromiso que adquirió México con la Organización Mundial de Comercio (OMC) y al firmar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), de eliminar los requisitos de desempeño con que cuenta; por lo que en 2004 abrogó el Decreto Automotriz de 1989. Asimismo, se elimina el requisito de permiso previo de importación para vehículos nuevos, independientemente del país de origen.

México mantendrá el permiso previo de importación para vehículos usados, respetando los tiempos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que establece que a partir del año 2009 se permitirá su importación, desgravándose gradualmente hasta 2019.

Si se tiene contemplado importar un vehículo desde Estados Unidos o Canadá, es importante considerar el siguiente procedimiento:

#### **Primer paso:**

Demostrar de que el automóvil es nuevo en la aduana; esta forma establecida es para fines exclusivos de la importación en el TLCAN:

- a) El automóvil deberá tener no más de 1,000 kilómetros recorridos.
- b) Demostrar que el vehículo no tiene más de 90 días de haber sido fabricado.
- c) El dígito del NIV corresponde al año modelo del automóvil, deberá ser el año corriente o próximo.
- d) El importador deberá presentar factura del fabricante o del distribuidor autorizado a su nombre, (no se aceptarán facturas expedidas por otros, de conformidad con los Tratados de Libre Comercio). La factura deberá tener el precio del vehículo y el



equipamiento que incorpora, y en su caso en otro renglón el descuento de que fue objeto.

**Segundo paso:**

Demostrar el cumplimiento de las siguientes normas:

- a) NOM-042 Emisiones de gases contaminantes: el importador deberá demostrar que el vehículo cumple con la norma mexicana, a través de carta del fabricante o mediante la certificación de la unidad por un laboratorio autorizado por el Gobierno Federal<sup>90</sup>.
- b) NOM-131 Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular (NIV): el automóvil a importar deberá tener marcado de fabrica el NIV, conforme a la estructura que determina la norma<sup>91</sup>.

El NIV es un código numérico de 17 dígitos, que está conformado por cuatro secciones, las cuales proporcionan la siguiente información:

Primera sección: Identificador mundial del ensamblador.

Consta de los primeros tres caracteres y hacen referencia al país, marca y tipo de vehículo.

Segunda sección: Descripción del vehículo

Consta de cinco caracteres (del 4 al 8) que tienen por objeto identificar las características y atributos del vehículo (línea o modelo, tipo de motor, tipo de carrocería, sistema de frenos, sistemas de seguridad, tracción, etcétera), el orden lo determina el fabricante.

Tercera sección: Número verificador.

Dígito verificador que tiene la posición novena.

Cuarta sección: Identificación individual del vehículo.

---

<sup>90</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-042-ECOL-SCFI-1999, "Límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas suspendidas provenientes del escape de vehículos automotores nuevos en planta, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel de los mismos, con peso bruto vehicular que no exceda los 3,857 kilogramos." Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Septiembre 6, 1999.

<sup>91</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-131-SCFI-1998, "Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular", Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Julio 6, 1998.

Consta de ocho caracteres (del 10 al 17) que tienen por objeto lo siguiente: el décimo señala el año modelo del vehículo, el undécimo la planta donde fue ensamblado y los últimos seis corresponden al número consecutivo de fabricación.

## CONSTRUCCIÓN DE NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR (VIN) EJEMPLO HIPOTÉTICO DE VEHÍCULOS MODELO 2004 FABRICADOS EN MÉXICO

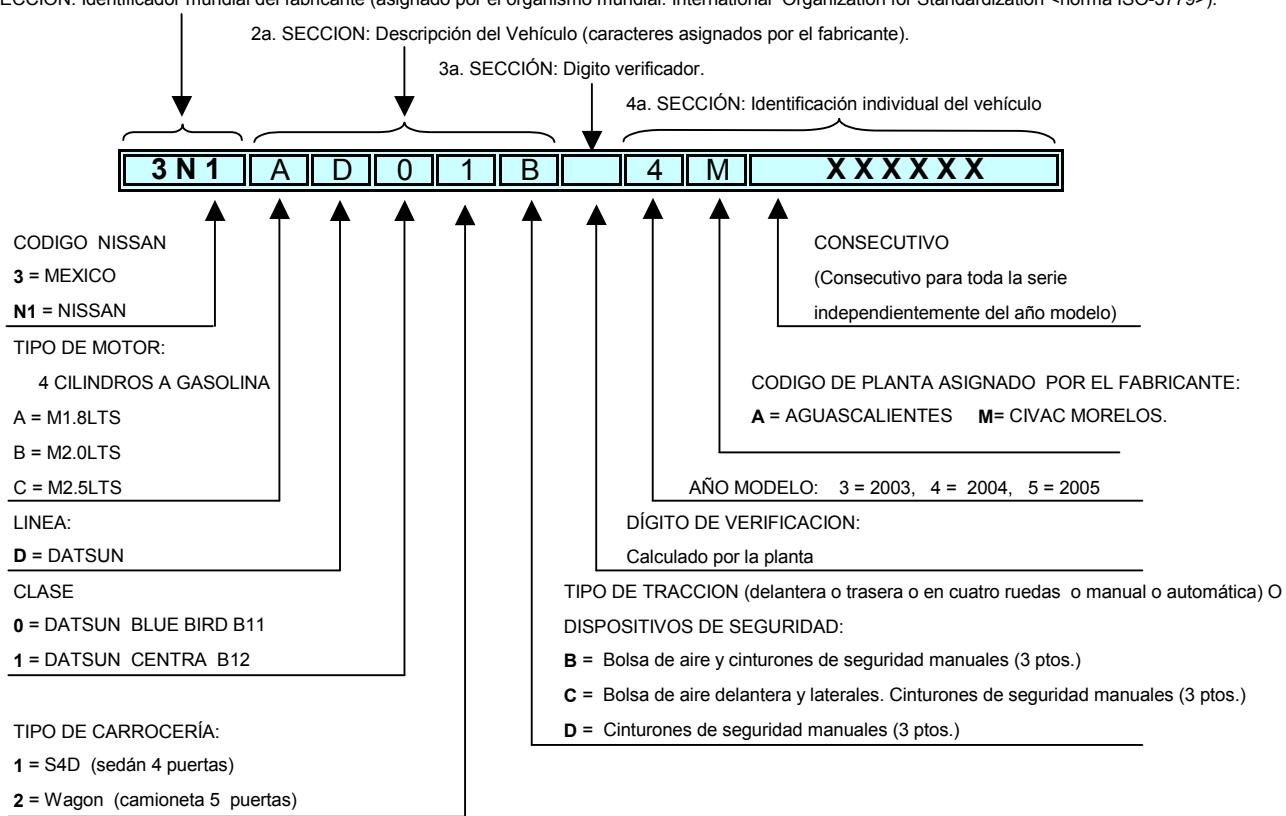
### Datsun

1ra. SECCION: Identificador mundial del fabricante (asignado por el organismo mundial: International Organization for Standardization <norma ISO-3779>).

2a. SECCION: Descripción del Vehículo (caracteres asignados por el fabricante).

3a. SECCIÓN: Dígito verificador.

4a. SECCIÓN: Identificación individual del vehículo

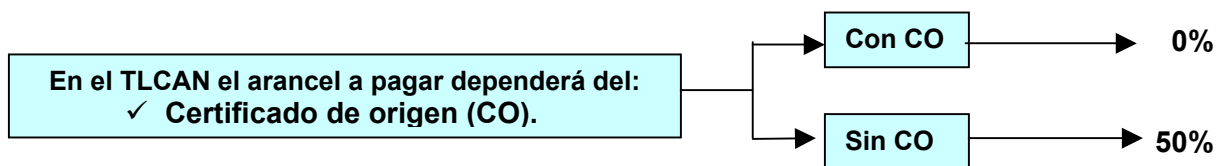


Fuente: Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Diciembre, 2003.

**Tercer paso:**

Pago de impuestos internos:

- a) Pago de impuestos de importación (0 ó 50% arancel) y derechos de trámite aduanero (la importación se deberá realizar a través de la contratación de un agente aduanal).



- b) El importador paga IVA.  
c) El importador paga ISAN.  
d) El importador paga Tenencia.

Consideraciones sobre los riesgos de importación:

- a) El importador independiente no otorga garantías de marca a los vehículos (tu vehículo puede quedar sin garantía).  
b) Las unidades no cuentan con la adaptación de la armadora para el territorio nacional.  
c) Los repuestos no serán de fácil adquisición.  
d) Algunos de los equipos necesarios para su mantenimiento no se cuentan en México.  
e) En algunos modelos no se contará con personal especializado para su reparación.  
f) Si no cumples todos los requisitos puedes no importar o pagar mucho más.  
g) Las características del combustible y las condiciones de las carreteras requieren ajustes técnicos en los automóviles para el caso mexicano.

Los importadores que deseen obtener un arancel preferencial (de 0%) deberán presentar el certificado de origen correspondiente, de lo contrario el Gobierno Federal les cobrará el arancel normal establecido en la Tarifa del Impuesto General de Importación y Exportación (TIGIE) que es del orden del 50%.

Para que México permita la importación, el interesado deberá demostrar que cumple con las normas de emisión de gases contaminantes correspondientes y que el vehículo es nuevo; entendiéndose como nuevo el vehículo que:

- a) No ha sido vendido, arrendado o prestado (solo se considera la venta de primera mano).
- b) El vehículo no ha sido manejado por más de 1,000 km.
- c) No han transcurrido más de 90 días desde la fecha de fabricación.

Adicionalmente a lo anterior el importador deberá cumplir con los requerimientos de la Norma del Número de Identificación Vehicular (NIV), pagar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el Impuesto sobre Automóviles Nuevos (ISAN) y el Impuesto de la Tenencia, entre otros. México todavía no tiene normas de seguridad obligatorias pero evalúa la necesidad de establecerlas; sin embargo, las autoridades confían en que las empresas fabricantes mantengan estrictos estándares de calidad en los vehículos que venden en México a través de sus distribuidores. Para la importación de vehículos, México exige el cumplimiento de normas ambientales como la NOM 042 Y LA NOM 079<sup>92</sup>.

El proceso de importación de automóviles nuevos en México será bajo dos modalidades: sólo un automóvil para uso propio, en caso de importar más de un automóvil será obligatorio el cumplimiento de la NOM de Comercialización y al registro del importador en un padrón de la Secretaría de Economía<sup>93</sup>.

---

<sup>92</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-079-ECOL-119, “Establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de los vehículos automotores nuevos en planta y su método de medición”, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Enero 12,1995.

<sup>93</sup> -----, “Mitos y realidades de la apertura comercial”, Suplemento especial de automotriz Reforma, Septiembre 2003.

### **3.3.7.2. Problemática de Vehículos Usados Extranjeros.**

Desde los inicios de la década de los setenta, dado a la vecindad con los Estados Unidos de América, su gran capacidad de consumo y renovación de su parque vehicular, los habitantes de la región fronteriza del norte del país empezaron a adquirir vehículos usados que presentaban un precio más bajo que los usados de origen nacional, y los internaban ilegalmente al país.

Inicialmente bajo la tesis de que era necesario controlar la situación ilegal de los vehículos extranjeros en dichas zonas, no solo con miras a restringir y regular las importaciones de más unidades, sino prevenir la paulatina integración del mercado fronterizo en el futuro con unidades fabricadas en el país; dado a las recientes políticas de apoyo a la industria automotriz establecidas en México; se implementó el Decreto que establece las disposiciones a que se sujetarán los vehículos que se importen a la zona fronteriza del norte del país y las zonas libres de esa región, de fecha 13 de enero de 1972. En dicho Decreto se estableció un arancel preferencial y una cuota, y hasta nuestros días se ha venido publicando año con año.

Desafortunadamente, el objetivo que perseguía dicho Decreto de restringir y regular las importaciones no fue alcanzado, debido a que a partir de ese hecho paulatinamente se empezaron a filtrar vehículos al interior del país de manera ilegal, haciendo que el problema que originalmente se tenía en la zona fronteriza se esparciera gradualmente por todo el territorio nacional partiendo de los estados del norte del país y terminando hasta los del sur. No obstante lo anterior, los que adquirían dichos vehículos sabían que en cualquier momento se los podían quitar las autoridades.

A partir de la década de los ochentas el problema se empieza a politizar, y con el fin de garantizar la mayor cantidad de votos del sector campesino en las elecciones de Diputados de 1984, el 2 de agosto de 1983 se publica el Acuerdo que regulariza vehículos denominados pick-up de procedencia extranjera que se emplean como instrumento de trabajo para la realización de actividades agropecuarias y forestales.

El sector magisterial al ver los beneficios adquiridos por la Confederación Nacional Campesina (CNC), solicita que los maestros también se les permita adquirir y regularizar este instrumento de transporte imprescindible en su trabajo, sobre todo en aquellas zonas rurales del país; derivado de la fuerte presión política que ejerce, el 4 de julio y 6 de octubre de 1988, se publica el Acuerdo que exime del requisito de permiso previo la importación de vehículos extranjeros para todo poseedor de un vehículo extranjero, señalando en esta legislación que sería uno por persona y la última vez en otorgarse dicha regularización; cabe mencionar que ésta no fue la última, dado a que posteriormente se han efectuado ocho regularizaciones y todas con fines electorales.

La situación de los vehículos ilegales se agravó al desaparecer el Registro Federal de Vehículos el 28 de diciembre de 1989, las funciones de registro y control no fueron encomendadas a otra Dependencia; no es sino hasta el año 2000 que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) realiza un intento de establecer un registro: el Registro Nacional de Vehículos (RENAVE), mismo que por problemas políticos desapareció también. Hoy día, se está analizando la implementación de un nuevo registro vehicular por parte de la Secretaría de Seguridad Pública y Servicios a la Justicia.

Los vehículos usados de procedencia extranjera que circulan en el país de manera ilegal (alrededor de 2 millones de unidades) se han convertido en un problema muy grave para México, que afectan la seguridad pública ya que con ellos se realizan toda clase de delitos, además de que la mayoría se encuentra en mal estado, siendo un peligro de vialidad, afectando al medio ambiente y no pagando impuestos, lo que afecta a los ingresos de la Federación.

Adicionalmente a lo anterior, los vehículos usados de procedencia extranjera que circulan en el país de manera ilegal se han estado convirtiendo en un freno al desarrollo de la industria automotriz.

Actualmente, los importadores emplean las siguientes regulaciones para la internación de vehículos extranjeros a todo el territorio nacional:

- a) Los residentes de la Franja Fronteriza del Norte del país pueden importar autos usados “legalmente” a la zona fronteriza con una antigüedad mínima de 5 años; cada residente de la zona puede importar un vehículo cada año. Estas unidades se filtran al resto del territorio nacional de manera “ilegal”.
- b) Por razones políticas México ha venido aprobando regularizaciones de vehículos en años electorales; la última se realizó en el año 2000, a través de la Ley que permitió la regularización de automóviles de más de 10 años de antigüedad que circulaban ilegalmente en el país hasta 2001.
- c) El Gobierno Federal publicó un Decreto que permite la importación de Pick-Up's usadas con antigüedad de 10 años o más hasta 2009, que significa un adelanto de los tiempos establecidos en el TLCAN, que considera precisamente 2009 como inicio de la importación de vehículos usados con una desgravación lineal a 10 años; por lo que para el 2011 la antigüedad mínima a importar será de 8 años; en el 2013: 6 años; 2015: 4 años; 2017: 2 años y 2019: no habrá restricción alguna. Es importante mencionar que el arancel que deberán pagar dichas importaciones aún no ha sido definido, pero pudiera ser de hasta un 50%, que es el arancel (impuesto de importación) que pagan los vehículos nuevos en 2004.

Este tipo de medidas genera expectativas de nuevas regularizaciones propiciando el mercado ilegal de vehículos (con menos años de antigüedad) que distorsionan el mercado y propician la corrupción<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> Comentarios del Ing. Gabriel Lemus Hidalgo, Director de Relaciones Gubernamentales de Nissan Mexicana SA de CV, México, 2003.

## CONCLUSIONES

La industria automotriz es una de las más importantes en México, ya que es un sector detonador de inversiones y empleo gracias a la gran cantidad de industrias que participan en la fabricación de un vehículo, el principal medio de transporte de mercancías y personas en el mundo, después de la casa es el bien que mas valor le da la gente; adicionalmente representa para el país una de las principales fuentes de exportación y generación de divisas, su participación en el Producto Interno Bruto (PIB) que es del 16% del sector manufacturero, la coloca como la segunda industria más importante del país, solo detrás del sector petrolero.

La globalización de la producción automotriz como respuesta a la conformación de los bloques comerciales en la economía mundial, ha dado lugar a un proceso de fusiones, alianzas y acuerdos; del que la industria nacional no ha estado exento, por tal motivo, el Gobierno Federal en las negociaciones de tratados internacionales ha mantenido a la industria automotriz como un sector sensible y estratégico para el desarrollo, a efecto de que no solo mantenga sus inversiones en el país sino que las incremente para alcanzar una mayor participación en la producción mundial.

Es un hecho que la industria automotriz ha sido una de las más beneficiadas por las políticas internas y de las negociaciones internacionales que México ha efectuado. Los Decretos de la industria automotriz y en los últimos años los tratados de libre comercio con Norteamérica, Europa y diversos países de Centro y Sudamérica, han constituido un instrumento eficaz para promover el objetivo fundamental de alcanzar escalas de producción internacionales y, por esta vía, ser capaces de competir con éxito en un ambiente de libre comercio.

Es incuestionable que la notable evolución de la industria automotriz en México, en la última década ha contribuido sustancialmente con la economía nacional, al desarrollo de otras industrias y al proceso de modernización y globalización del país.





Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Si bien es cierto, que desde 1996 la industria automotriz mexicana ha experimentado un desempeño sobresaliente, a partir del inicio de este nuevo siglo el proceso de competencia a nivel internacional se ha intensificado como resultado de las mejoras tecnológicas, reducciones de costos, la competencia por atracción de inversión extranjera por parte de las naciones y la globalización de la producción para abastecer vehículos en mercados similares.

Dado lo anterior, y no obstante que los logros recientes son motivos de satisfacción, hoy en día es tiempo de reflexión puesto que el entorno mundial y doméstico no permite prever que la producción y las inversiones de la industria tengan un comportamiento tan expansivo como lo ocurrido en la década pasada. México requiere enfocar sus esfuerzos para incrementar las ventas de la industria automotriz en el país, y no ver disminuido la consecuente derrama de sus beneficios económicos y sociales.

En la actualidad, la industria automotriz mundial cuenta con sobrecapacidad instalada en el orden de los 20 millones de unidades anuales, por lo que se predice que la tendencia dominante en la industria, ante una demanda más o menos estable, será la de aprovechar y hacer eficientes las instalaciones disponibles más que establecer nuevas.

Por otra parte, ante los incuestionables beneficios que derivan de la industria, ha surgido una enconada competencia internacional para atraer inversiones de la industria, hoy día es creciente el número de países industrializados y en desarrollo que ofrecen incentivos y estímulos para lograr el establecimiento o la ampliación de las operaciones en su país. Adicionalmente a los estímulos que otorgan, los demás países presentan ventajas competitivas superiores a las de México en materia energética, fiscal, laboral y de infraestructura. Por ejemplo, México presenta altos costos en energía eléctrica que va de tres a cuatro veces más que en otros países; en lo referente a suministro de gas natural, no obstante que el precio que se da en el país es internacional, se cobra un sobre costo por transporte, el cual eleva el precio hasta en un 20% adicional, lo que en otros países el gas no se grava; el costo de la mano de obra ha sido superado por países de Centro

América, Europa Oriental y Asia (China, Corea, etcétera) y también se cuenta con alta carga impositiva fiscal, entre otras desventajas.

El mercado interno es insuficiente para sostener la escala de producción y, consecuentemente, establecer las nuevas inversiones. No obstante, el dinamismo reflejado en las ventas nacionales, el volumen del mercado interno aún no alcanzan los niveles necesarios para sustentar una mayor escala de producción. Es decir, las 980 mil unidades anuales vendidas en el mercado interno, aún no son lo suficientemente atractivas para ejercer una influencia determinante en las decisiones de inversión y desarrollo de la industria automotriz en nuestro país, más aún considerando que existe una fuerte competencia con países dónde el volumen de ventas en su mercado interno es del doble del registrado en México.

México ha estado en un proceso acelerado de apertura a los mercados mundiales y no cuenta con una plataforma normativa que evite la proliferación de importaciones de vehículos que no cumplen con normas internacionales o mexicanas y por lo tanto representan competencia desleal para las empresas establecidas en nuestro territorio; riesgos y pérdidas para el consumidor mexicano; deterioro ambiental, y riesgos en la seguridad del usuario.

Asimismo, las excesivas regulaciones y trámites en materia fiscal y de comercio exterior que enfrenta esta industria, afectan la operación de las empresas establecidas en México, incrementando sus tiempos de respuesta y costos administrativos.

Por otra parte, las prácticas de suministro adoptadas en la última década por las ensambladoras, así como el bajo nivel competitivo de algunos segmentos de la industria de autopartes, impidieron que algunas empresas mexicanas continuaran como proveedoras desde mediados de los noventa. Algunas se convirtieron en proveedores de segundo o tercer nivel, produciendo partes para los componentes y sistemas que fabrican los proveedores de primer nivel, otras producen para el mercado de refacciones.

A nivel mundial, las empresas terminales han estado dejando de ensamblar en sus plantas ciertos componentes o sistemas, que ahora adquieren de sus proveedores bajo el esquema de producción global compartida. Los proveedores directos requieren ser competitivos internacionalmente y contar con una escala de producción muy elevada.

La modernización de los proveedores directos y el ingreso de líderes internacionales han fortalecido el eslabón de la proveeduría directa. Sin embargo, en los siguientes eslabones la competitividad se reduce, en otras palabras, las empresas tienen problemas para cumplir con las especificaciones técnicas, cantidades y tiempos requeridos.

Adicionalmente, nuestro país a partir de 2004 queda libre a la importación de vehículos automotores nuevos provenientes de los Estados Unidos de América y de Canadá, el mercado más grande del mundo y nuestro vecino.

En suma, nuestro país se encuentra ante un momento coyuntural en el que lejos de estar a la espera de los tiempos de recuperación económica para comenzar a revisar los retos y oportunidades en el sector; debe prepararse para enfrentar en mejores condiciones esos tiempos en que las inversiones productivas buscarán condiciones favorables para ubicarse. No hacerlo implicaría, en el mejor de los casos, mantener el nivel actual de producción con la consecuente pérdida de oportunidades y el deterioro en competitividad y en empleos. Hacerlo, por el contrario, abre una amplia gama de posibilidades para incrementar la inversión extranjera y el nivel de empleo que permitan impulsar el desarrollo de toda la cadena productiva automotriz, adoptar nuevas tecnologías y mejorar el nivel de vida de la población.

Por lo antes expuesto, en el marco de la globalización, es importante que México continúe estrechando y profundizando sus relaciones con sus socios comerciales, a fin de que los acuerdos con ellos establecidos, evolucionen y se adecuen con el tiempo a la nueva realidad mundial de manera tal que beneficien en mayor medida al país. También

es preponderante que México diseñe e implemente incentivos Municipales, Estatales y Federales a la inversión y producción que sean competitivos a nivel mundial.

Asimismo, es fundamental y urgente que el Gobierno Mexicano establezca políticas de impulso a la competitividad de la industria automotriz, al fortalecimiento del mercado interno, a la adecuación del marco normativo del sector automotriz, al marco fiscal competitivo a nivel internacional, al aseguramiento de infraestructura de suministro energético a precios competitivos, y a la seguridad legal y laboral; a fin de que México continúe siendo atractivo a la inversión extranjera y llegue a convertirse en uno de los centros manufactureros importantes del sector automotriz a nivel mundial.

## G L O S A R I O

**Año modelo:** periodo comprendido entre el inicio de la producción de determinado tipo de vehículo automotor y el 31 de diciembre del año calendario con que dicho fabricante designe al modelo en cuestión.

**Arancel:** impuestos que pagan los bienes que son importados a un país. Los aranceles son derechos de aduana que pueden ser *específicos* o *ad valorem*: los primeros obligan al pago de una cantidad determinada por cada unidad del bien importado, por cada unidad de peso o por cada unidad de volumen; los segundos se calculan como un porcentaje del valor de los bienes y son los que más se utilizan en la actualidad. Los aranceles aumentan el precio de los bienes importados.

Los aranceles se emplean para obtener un ingreso gubernamental o para proteger a la industria nacional de la competencia de las importaciones. El primero de esos usos ha tendido a decaer en las economías modernas, prefiriéndose otras fuentes de ingreso. Los aranceles que se establecen para proteger industrias incipientes o para "defender el empleo" constituyen la base de las políticas proteccionistas que estuvieron tan difundidas en América Latina hasta la década de los ochenta; pero la teoría económica ha mostrado insostenible esta práctica, pues encarece indebidamente los bienes en el mercado local y - de hecho- hace más difícil que la industria local se actualice tecnológicamente. Solo en el caso de *dumping* por parte de competidores externos se justifica tal protección.

Los aranceles han mostrado una tendencia a bajar internacionalmente, gracias a la acción del GATT y a la emergencia de mercados comunes en diversas regiones del mundo

**Automóvil:** vehículo de motor para el transporte de diez personas como máximo, incluyendo al conductor.

**Autopartes:** son las partes y componentes destinados a integrarse en un vehículo

**Balanza comercial:** parte de la cuenta corriente de la balanza de pagos que refleja la diferencia entre las exportaciones y las importaciones. La balanza comercial es *favorable* o *activa* cuando las exportaciones, en un período dado, superan a las importaciones; del mismo modo, cuando existen saldos negativos, se habla de una balanza comercial *desfavorable* o *pasiva*.

**Balanza de pagos:** aquella parte de las cuentas de una nación, o cuentas nacionales, que contabiliza las transacciones hechas con el exterior. En ella se incluyen los pagos efectuados al extranjero por la adquisición de bienes y servicios, junto con las entradas provenientes del exterior por los mismos conceptos. Como tal, es un sumario estadístico que muestra todas las transacciones externas en las que está envuelto un país durante un período dado de tiempo, un año por ejemplo. No todos los países presentan sus balanzas de pagos de un modo estrictamente semejante, ni designan con idénticos términos a sus partes componentes, aunque existen características generales que siempre suelen respetarse.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

La balanza de pagos se compone de dos cuentas: la *cuenta corriente* y la *cuenta de capital*. La primera de ellas está integrada por la balanza comercial, que refleja el movimiento de bienes, y la balanza de servicios, que muestra el movimiento de las exportaciones e importaciones denominadas "invisibles", las cuales incluyen todo tipo de servicios; la segunda muestra el saldo entre las entradas y salidas de capital. El saldo final de la balanza de pagos debe ser reconciliado mediante *movimientos compensatorios* simétricos a dichos movimientos, que consisten en un aumento o disminución de las reservas internacionales que posee un país.

Las partidas básicas de la balanza de pagos se organizan como en el siguiente ejemplo:

	Exportación de Bienes (FOB)	12,660
	Importación de Bienes (CIF)	11,451
a	<b>SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL</b>	<b>1,209</b>
	Exportación de Servicios	1,244
	Importación de Servicios	2,088
b	<b>SALDO DE LA CUENTA DE SERVICIOS</b>	<b>-844</b>
c	<b>SALDO EN CUENTA CORRIENTE (a+b)</b>	<b>365</b>
	Ingresos por prestamos	2,211
	Otros ingresos	1,912
d	<b>Total de Ingresos de capital</b>	<b>4,123</b>
	Egresos por prestamos	3,770
	Otros Egresos	641
e	<b>Total de Egresos de capital</b>	<b>4,411</b>
f	<b>SALDO EN CUENTA DE CAPITAL (d-e)</b>	<b>-288</b>
g	<b>SALDO EN BALANZA DE PAGOS (c+f)</b>	<b>77</b>

Las cifras se presentan, por lo general, en millones de dólares. Los valores referidos a exportaciones incluyen también las llamadas *reexportaciones*, mercancías que se introducen a un país para ser exportadas a un tercero; las exportaciones e importaciones invisibles se refieren a los cobros y pagos de fletes, seguros y servicios bancarios, así como a las entradas y salidas por concepto de turismo, remesas, donaciones y legados. En la cuenta de capital se incluyen los egresos por préstamos otorgados y por pagos de amortización a préstamos recibidos, así como los ingresos por los mismos conceptos; en la misma se incluyen, además, los movimientos de las inversiones extranjeras que efectúa o recibe un país.

Si el saldo final de la balanza de pagos es positivo o superavitario ello significa que el país ha tenido, durante un período dado, mayores ingresos que egresos netos; esa diferencia pasa a integrar entonces las reservas de oro y divisas que el país posee, en un movimiento que suele llamarse *creación de reservas*. Cuando el saldo es deficitario, del mismo modo, la creación de reservas adquiere un signo negativo, lo que significa que el país posee menos cantidades de oro y divisas que al cierre del ejercicio anterior.

**Barrera comercial:** son aquellos obstáculos impuestos a nivel nacional que limitan el libre intercambio a fin de proteger la economía tales como: tarifas, cuotas, depósitos por importación, etc.

**Barreras no arancelarias:** aquellas barreras que se imponen a la entrada de productos que no son de índole arancelaria.

**Capacidad instalada:** término que se usa para hacer referencia al volumen de producción que puede obtenerse en un período determinado en una cierta rama de actividad. Se relaciona estrechamente con las inversiones realizadas: la capacidad instalada depende del conjunto de bienes de capital que la industria posee, determinando por lo tanto un límite a la oferta que existe en un momento dado. Normalmente la capacidad instalada no se usa en su totalidad: hay algunos bienes que se emplean sólo en forma limitada puesto que ellos tienen un potencial superior al de otros bienes de capital que intervienen en forma conjunta en la producción de un bien determinado. Cuando hay situaciones de recesión o de crisis el porcentaje de la capacidad instalada utilizado tiende a disminuir, aumentando la capacidad *ociosa* o *no utilizada*.

**Certificado de origen:** es un formato oficial mediante el cual el exportador de un bien o una autoridad certifica que el bien es originario del país o de la región por haber cumplido con las reglas de origen establecidas. Este documento se exige en el país de destino con objeto de determinar el origen de las mercancías.

**Costo, Seguro y Flete (Cost, Insurance and Freight: CIF) o "costo completo" (charged in full):** término que describe la forma de tasar un bien cuando se incluyen todos los costos asociados a su exportación. Al contabilizar la balanza comercial las importaciones, generalmente, se valoran según sus precios CIF; significa que el vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, pero el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier costo adicional debido a sucesos ocurridos después del momento de la entrega, se transmiten del vendedor al comprador. No obstante, en condiciones CIF, el vendedor debe también procurar un seguro marítimo para los riesgos del comprador por pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. Consecuentemente, el vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El comprador ha de observar que, bajo el término CIF, el vendedor está obligado a conseguir un seguro sólo con cobertura mínima. Si el comprador desea mayor cobertura, necesitará acordarlo expresamente con el vendedor o bien concertar su propio seguro adicional. El término CIF exige al vendedor despachar la mercancía para la exportación. Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

**Costo directo de producción:** es la suma de: a) materias primas y componentes, b) combustibles y materiales auxiliares, c) energía utilizada, d) mano de obra directa y sus prestaciones y e) depreciación de maquinaria y equipo.

**Cupos de importación:** límites fijados por los gobiernos a las cantidades de determinados bienes y servicios que permiten importar. Al igual que los aranceles de importación, los cupos de importación son utilizados por los gobiernos para proteger a las industrias nacionales de la competencia extranjera.

**Desgravación arancelaria:** eliminación progresiva y cronológica de aranceles aduaneros.

**Divisas:** al valor de la moneda de procedencia extranjera, al tipo de cambio que corresponda, publicado en el Diario Oficial de la Federación para el periodo o fecha que proceda.

**Economía de escala:** es aquella ganancia que se genera en la producción y en los costos resultantes del aumento de tamaño de la planta, empresa o industria; o sea, dichas economías al reducir el número de empresas resultan ser por consiguiente una de las razones de monopolio u oligopolio.

Las *economías de escalas* pueden ser *internas* o *externas*. A la primera categoría pertenecen las que se producen dentro del interior de una firma como producto de la ampliación de la escala de producción, tales como las que surgen de la indivisibilidad de ciertos equipos o procedimientos técnicos, que tienen una escala donde la eficiencia es mayor; las que devienen de la especialización o división del trabajo entre el personal de la firma; las que se producen cuando hay significativos costos fijos de diseño, investigación y desarrollo de productos, etc. Las economías de escala externas son las que se producen cuando, al integrarse diversas firmas, caen los costos de financiamiento o de obtención de materias primas, o cuando es posible hacer economías debido a que se comparten ciertos procesos tecnológicos que obligan a utilizar materias primas o servicios técnicos semejantes.

**Ensamblador de vehículos automotrices:** significa un productor de vehículos automotrices y cualesquiera personas relacionadas o coinversiones en las que el productor participa

**Equipo original:** donde las empresas suministran directamente a la planta ensambladora para ser incorporadas en vehículos nuevos.

**Exportación:** es la salida de una mercancía de un territorio aduanero, ya sea en forma temporal o definitiva.

**Fusión:** acto por el cual se unen dos o más empresas, anteriormente independientes, en una sola organización. Las fusiones son por lo general producidas por la búsqueda de economías de escala o de ventajas monopólicas; en el primer caso son una expresión del proceso de integración horizontal o vertical entre empresas independientes, que buscan una mayor eficiencia en sus procesos productivos; en el segundo caso pueden considerarse como una forma de control de los mercados más profunda y orgánica que la formación de cárteles.

**GATT:** General Agreement on Tariffs and Trade, este organismo gubernamental, al que ha sucedido la Organización Mundial del Comercio (OMC) y que organizaba las negociaciones para la liberalización del comercio mundial, velaba por el sistema comercial multilateral y, en particular, por el principio de no discriminación, que rige las relaciones comerciales de las Partes Contratantes.

**Importación:** se refiere a la entrada de mercancías de procedencia extranjera en un territorio aduanero.

**Industria automotriz:** conjunto de empresas automotrices que conforman la Industria Terminal y la Industria de Autopartes.

**Industria de autopartes:** conjunto de empresas automotrices establecidas en el país, que fabriquen o realicen el ensamble de partes y componentes, que son destinados como equipo original a la Industria Terminal del ramo.

**Industria terminal:** conjunto de empresas automotrices establecidas en el país, que fabriquen o realicen el ensamble final de los vehículos automotores.

**Integración:** reunión de diferentes actividades industriales bajo una dirección unificada. La integración se produce cuando una empresa compra o decide crear otras empresas para ampliar o complementar sus actividades productivas.

La **integración** se denomina **vertical** cuando una empresa expande su participación en diversos puntos de la cadena productiva. Esta puede ser *aguas arriba*, cuando la firma compra plantas productoras de insumos para los artículos que produce o se dedica a la producción directa de las materias primas que intervienen en la fabricación de los artículos que vende, o *aguas abajo*, cuando se procede en forma inversa. Ejemplo del primer caso es la compra de fundiciones por parte de fabricantes de automóviles; un caso de integración aguas abajo es la compra de puntos de venta para la salida de ciertas mercancías. La integración vertical, por lo tanto, abarca diversas ramas y sectores productivos, permitiendo la complementación entre ellos. Esto reduce los costos de transacción, permite la oportuna oferta de bienes y servicios y facilita la gestión de las empresas integradas, aunque más allá de cierto punto puede aumentar también los costos de gestión, especialmente en cuanto a la administración del personal, la coordinación entre diversos departamentos de la empresa, etc.

La **integración horizontal** se refiere, en cambio, a la fusión entre empresas que se dedican a la misma actividad, que producen bienes semejantes o que aplican la misma tecnología a procesos relativamente parecidos. En este caso se amplían obviamente las economías de escala y se puede llegar a tener el control de una mayor porción del mercado de un producto, generándose así una tendencia hacia la monopolización.

También se habla a veces de **integración diagonal**, término que indica la existencia de actividades de servicios auxiliares que encajan "oblicuamente" en la principal actividad de una empresa como, por ejemplo, cuando un servicio de reparación o de carpintería puede ser conveniente y económico para una empresa.

El proceso de integración es parte importante y normal de la vida económica en un mercado libre; si bien puede conducir al monopolio esto es compensado, normalmente, con la incorporación de nuevas firmas a los mercados. En todo caso la integración es impulsada por las economías de escala y los costos de transacción existentes y la tendencia a la misma se reduce cuando estos factores dejan de tener verdadera importancia.

**Integración nacional mínima:** debe ser del 60% respecto a lo que se conoce como “costo directo de producción”, que han de cubrir cada una de las plantas terminales en la producción de sus vehículos.

**Inversión extranjera:** adquisición, por el gobierno o los ciudadanos de un país, de activos en el extranjero. Como cualquier inversión, la misma puede adoptar la forma de depósitos bancarios, compra de bonos de la deuda pública de otro país, valores industriales o asumir la forma de compra directa de activos: tierra, edificios, equipos o plantas productivas. La decisión de invertir, en el caso de la inversión extranjera, no sólo depende de la rentabilidad esperada: también inciden en ella consideraciones relativas a la estabilidad política y económica del país hacia el cual se dirigen las inversiones, a la seguridad jurídica que exista, etc.

Los países latinoamericanos, después de la Segunda Guerra Mundial, tuvieron una actitud muy negativa hacia la recepción de inversiones extranjeras. Guiados por criterios de nacionalismo económico vieron en ellas una forma en que el trabajo local enriquecería a los capitalistas foráneos, aumentando a la vez la dependencia con los centros financieros de poder. Actualmente, y luego de una larga experiencia, tal actitud ha cambiado casi totalmente. Ahora se concibe al capital extranjero como una fuente de trabajo que estimula el proceso productivo y se busca, en cambio, detener la exportación de capitales que hacen los nacionales de un país, procurando más bien la repatriación de los activos que salieron durante el período de excesiva inestabilidad política e intervencionismo gubernamental que concluyó en la década de los ochenta.

**Joint venture:** asociación entre dos o más empresas, públicas o privadas, para invertir capital de riesgo.

**Libre a bordo (Free on board: FOB) o puesto a bordo:** término que describe la forma de tasar un bien cuando en el precio del mismo no se incluyen los costos de exportación asociados a su traslado, como seguros y fletes, por ejemplo. En el cómputo de la balanza comercial, generalmente, las exportaciones se valoran según sus precios FOB.

**Línea:** los automóviles que tengan la misma plataforma delantera y carrocería básica e igual tren motriz.

**Marca:** significa el nombre comercial utilizado por una división de comercialización separada de un ensamblador de vehículos automotrices.

**Modelo:** todas aquellas versiones de la carrocería básica con dos, tres, cuatro o cinco puertas que se deriven de una misma línea.

**Normas de origen:** son el conjunto de normas y especificaciones con apego a las cuales habrá de calificar el origen (país) de las mercancías transables internacionalmente. Como criterios para establecer el origen de un producto se aplican los mecanismos de:

- 1) Valor agregado: es el valor (generalmente porcentual) que se agrega a una mercancía en función de la transformación que esta tenga, confiriéndole una individualidad caracterizada y

- 2) Transformación sustancial y salto arancelario: el producto obtenido se considera que ha sufrido una transformación suficiente si corresponde a una partida, en una nomenclatura sistemática de mercancías, diferente de la aplicable a cada uno de los productos utilizados en su fabricación.

Las normas de origen son conceptos que se aplican a la mayoría de acuerdos bilaterales y multilaterales firmados.

**Partes y componentes automotrices:** autopartes destinadas a integrarse en los vehículos automotores.

**Peso bruto vehicular:** peso real del vehículo, expresado en kilogramos, sumado al de su máxima capacidad de carga, conforme a las especificaciones del fabricante y al de sus depósitos de fluidos llenos.

**Presupuesto de divisas:** es igual a los ingresos de divisas menos los egresos de divisas.

**Ingresos de divisas:** las exportaciones de vehículos, partes y componentes, así como las ventas de autos nuevos en las franjas fronterizas y zonas libres del norte del país, el financiamiento externo destinado a la adquisición de activos fijos para la producción y los incrementos de capital social.

**Egresos de divisas:** las importaciones de partes para ensamble y de repuesto de vehículos nuevos realizadas por la industria terminal e industria de autopartes, así como los pagos al exterior que realicen las empresas (de regalías, de financiamiento, etcétera).

**Producto Interno Bruto (PIB):** es el valor total de la producción de bienes y servicios finales generados dentro del territorio nacional durante un cierto periodo.

**Repuestos:** donde las autopartes se destinan a reemplazar partes usadas.

**Tren motriz:** conjunto de componentes mecánicos que autopulsan un vehículo.

**Zona franca:** áreas del territorio nacional extra-aduanal, previamente calificadas, sujetas a un régimen especial, donde podrán establecerse y funcionar empresas, nacionales o extranjeras, que se dediquen a la producción o comercialización de bienes para la exportación, directa o indirecta, así como a la prestación de servicios vinculados al comercio internacional y a las actividades conexas o complementarias a ellas.

## BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR García, Javier, *“La política sindical en México: industria del automóvil”*, Editorial Ediciones Era, Primera Edición, México, 1982, pp. 115.

ÁNGEL, Vela, José, *“Ofrece China todo en charola de plata”*, Reforma, Negocios, Septiembre 28, 2004, pp. 10A.

ARTEAGA, Arnulfo, *“Proceso de Trabajo y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México”*, Editorial del Departamento de Sociología, México, 1992, pp. 250.

BECERRIL, Isabel, *“Afinar el plan de competitividad del sector automotor”*, El Financiero, Enero 28, 2003, pp. 15.

Diario Oficial de la Federación, *“Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”*, Secretaría de Economía, Diciembre 31, 2003.

CAMARENA Luhrs, Margarita, *“La Industria Automotriz en México”*, Cuadernos de Investigación Social UNAM, Primera Edición, México, 1981, pp. 59.

CARRILLO, Jorge, *“Reestructuración, Eslabonamientos Productivos y Competencias Laborales en la Industria Automotriz”*, El Colegio de la Frontera, Tijuana.

CLAVIJO, F. y Casar, J.L., *“La Industria Automotriz y de Autopartes en Nuevo León”*, Cuadernos del Centro de Estudios Estratégicos, ITESM, Monterrey, 1994.

DE MARÍA y Campos, Mauricio, *“Reestructuración y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana en los años ochenta: evolución y perspectivas”*, Publicaciones de las Naciones Unidas, Santiago Chile, 1992, pp. 191.

Diario Oficial de la Federación, *“Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”*, Secretaría de Economía, Diciembre 31, 2003.





Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

**DURÁN, José Antonio, “*Compiten 31 Marcas de automóviles en la carrera por el mercado azteca*”, El Financiero, Negocios, 27 de agosto de 2002, México, pp. 30**

**FLORES Esquivel, César, “*Evolución de la Industria Automotriz en México en el Primer Seminario Latinoamericano de Reconversión Industrial en América Latina*”, Editorial Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México, 1987.**

**GARCÍA, Gabriela, Gutiérrez, César, “*Entre el corporativismo productivista y la participación de los trabajadores*”, Editorial Miguel Ángel Porrúa, Primera Edición, México, 2000, pp. 267.**

**GONZÁLEZ, Lilia, “*México pierde el atractivo para invertir*”, El Economista, Nuestro Tema, México, Junio 8, 2004, p. 3.**

**GONZÁLEZ Pérez, Lourdes, “*Baja impositiva, sustento del plan sectorial de la Industria Automotriz*”, El Financiero, Agosto 1, 2002, pp. 10.**

**HERRERA Lima, F., “*La Industria Automotriz*”, El Colegio de México, México, 1993.**

**INA – SECOFI, “*Identificación de los elementos críticos para el desarrollo de la industria de autopartes en México*”, México, Noviembre, 1998.**

**LIFSCHITZ, Edgardo, “*El Complejo Automotor en México y América Latina*”, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Primera Edición, México, 1985, pp. 218.**

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-042-ECOL-SCFI-1999, “*Límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas suspendidas provenientes del escape de vehículos automotores nuevos en planta, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diesel de los mismos, con peso bruto vehicular que no exceda los 3,857 kilogramos*”, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Septiembre 6, 1999.**

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-044-ECOL-1993, “*Establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas suspendidas totales y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diesel como combustibles y que se utilizarán*”**

***para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos***, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Octubre 22, 1993.

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-076-ECOL-1995, “Establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno provenientes del escape, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y otros combustibles alternos y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores, con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos nuevos en planta”, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Diciembre 26, 1995.**

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-131-SCFI-1998, “Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular”**, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Julio 6, 1998.

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-079-ECOL-119, “Establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de los vehículos automotores nuevos en planta y su método de medición”**, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, Enero 12, 1995

**SERRA Puche, Jaime, “Conclusión de la Negociación del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos”**, SECOFI, México, 1992, pp. 80

**SILVA-Herzog F., Jesús, “Regionalismo contra Globalización”**.

**VÁZQUEZ Tercero, Héctor, “Una década de Política sobre Industria Automotriz”**, Editorial Tecnos, S.A., Primera Edición, México 1975, pp. 113.

**-----, “Análisis Económico y Fiscal del Sector Automotor de México, 1990-2001”**, Centro de estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados, México, 2002, pp. 57.

**-----, “Boletines de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz” (AMIA)**, México, 2002.

**-----, “La disputa por la industria extranjera directa” (compilación estadística)**, del Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V. (SISAM), México, Julio 2002.

-----, ***“La Industria Automotriz en México”***, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), México, 2001, pp. 234.

-----, ***“La industria automotriz del TLCAN” (compilación estadística)***, del Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano, S.A. de C.V. (SISAM), México, 2002.

-----, ***“La Reconversión Industrial en América Latina”***, Editorial Fondo de Cultura Económica, Primera Edición, México, 1987, pp. 161.

-----, ***“Localización de la Industria Automotriz 2004”***, El Financiero, Suplemento Octubre 2003 ([www.ampip.org.mx](http://www.ampip.org.mx)).

-----, ***“México: negociaciones comerciales internacionales”***, Secretaría de Economía, México, 2001.

-----; ***“Mitos y realidades de la apertura comercial”***, Suplemento especial de automotriz Reforma, Septiembre 2003.

-----, ***“Principales Proyectos de Inversión Extranjera”***, Comercio Exterior, Vol. 44, No. 5, México, Mayo.

-----, ***“Reestructuración y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana en los años ochenta: Evolución y Perspectivas”***, Publicaciones de las Naciones Unidas, Primera Edición, Santiago de Chile, 1992.

-----, ***“Tratados de Libre Comercio”***, Aduana de México, 2003.

# ELECTROGRAFÍA

[www.aduanas.gob.mx](http://www.aduanas.gob.mx), *“Tratados de libre comercio”*.

[www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx), *“Industria automotriz”*.

[www.anpact.com.mx](http://www.anpact.com.mx), *“Industria automotriz”*.

[www.autoglobal.com/historia/chrysler/chrysler.html](http://www.autoglobal.com/historia/chrysler/chrysler.html), *“Historia de Chrysler”*.

[www.automotriz.net](http://www.automotriz.net), *“Historia de Renault”*.

[www.automotriz.reforma.com/novedades/articulo/001270](http://www.automotriz.reforma.com/novedades/articulo/001270), Avilés, Roberto,  
*“Automotores nacionales de peso”*.

[www.bancomer.com.mx/economica/sector/sector10.pdf](http://www.bancomer.com.mx/economica/sector/sector10.pdf), Sánchez, Manuel,  
*“Perspectivas Sectoriales”*, México, 2000, p. 4.

[www.cocheclasico.com/bmw/bmw.php](http://www.cocheclasico.com/bmw/bmw.php), *“Historia de BMW”*.

[www.ciepac.org/otras%20temas/alcareconf.htm](http://www.ciepac.org/otras%20temas/alcareconf.htm), De la Cueva, Héctor, *“El ALCA: realidad y conflictos”*, p. 2.

[www.citroen.es/historia/hi\\_30.asp?acc=noscript](http://www.citroen.es/historia/hi_30.asp?acc=noscript), *“Historia Citroën”*.

[www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx), *“Certificado de Origen”*, Secretaría de Economía, México, 2004.

[www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx), *“Programa Sectorial de la Industria Automotriz”*, Secretaría de Economía, México, 2000.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio de América del Norte”*, Secretaría de Economía, México, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratados de Libre Comercio de México”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Estado de Israel”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos, la República de Colombia y la República de Venezuela”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre los países del MERCOSUR y México”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre la República de Bolivia y los Estados Unidos Mexicanos”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre la República de Costa Rica y los Estados Unidos Mexicanos”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1), *“Tratado de Libre Comercio entre la República de Nicaragua y los Estados Unidos Mexicanos”*, Secretaría de Economía, México, Mayo, 2004.

[www.el-mundo.es/motor/2000/MV179/MV179-06.html](http://www.el-mundo.es/motor/2000/MV179/MV179-06.html), Domenech, Manuel, *“Motor & Viajes”*, Diciembre 2000, p. 3.

[www.el-universal.com-1998/12/28/28212AA.html](http://www.el-universal.com-1998/12/28/28212AA.html), *“Más fusiones automotrices”*.

[www.geocities.com/teoriaypractica/tp3/exporta.html](http://www.geocities.com/teoriaypractica/tp3/exporta.html), Campos Vega, Juan, *“El mercado externo”*, p. 8.

[www.grupomercury.com/marco-judirico/tlc/htm/sda-parte-cp3.htm](http://www.grupomercury.com/marco-judirico/tlc/htm/sda-parte-cp3.htm), *“Tratados de Libre Comercio”*.

[www.hotmail.com](http://www.hotmail.com), *“Industria Terminal”*.

[www.iadb.org/intal/publicaciones/sector\\_automotor.pdf](http://www.iadb.org/intal/publicaciones/sector_automotor.pdf), Bastos Tigre, Paulo, Laplane, Mariano, Lugones, Gustavo, *“Impacto del MERCOSUR en la dinámica del sector automotor”*, pp. 234.

[www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmte00/tmter3.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmte00/tmter3.htm), Organización Internacional del Trabajo (OIT), *“El impacto social y laboral de la mundialización en el sector de la fabricación de material de transporte”*, Ginebra, 2000, pp. 24

[www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/cinterfor/publ/novick/pdf/novramir.pdf](http://www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/cinterfor/publ/novick/pdf/novramir.pdf), Carrillo, Jorge y Ramírez; Miguel Ángel, *“Reestructuración, eslabonamientos productivos y competencias laborales en la industria automotriz en México”*, México, 1996, pp. 42.

[www.inegi.gob.mx](http://www.inegi.gob.mx), *“Industria automotriz”*.

[www.intranet.com.mx/Econo\\_GFB](http://www.intranet.com.mx/Econo_GFB), Herrera Gómez, Carlos A., *“Perspectivas Sectoriales”*, Junio 15, 2000.



[www.mxl.cetys.mx/Deptos/Vinc/BC/s41vf.htm](http://www.mxl.cetys.mx/Deptos/Vinc/BC/s41vf.htm), *“Industria Automotriz”*.

[www.pwcglobal.com/Extweb/indissue.nsf/docid/47CB5155BC9CE09485256D6D005B65DD](http://www.pwcglobal.com/Extweb/indissue.nsf/docid/47CB5155BC9CE09485256D6D005B65DD), Ochoa, Enrique, *“La Industria Automotriz Mundial y México en Contexto”*, México, 2003, p. 4

[www.redem.buap.mx/semjuarez.thm](http://www.redem.buap.mx/semjuarez.thm), *“Plantas Gemelas, Plataformas Continentales y Fábrica Modular en la industria del automóvil. Variantes de una estrategia empresarial en América del Norte”*.

[www.siem.gob.mx/siem2000/spyme/propice/Negociaciones.asp](http://www.siem.gob.mx/siem2000/spyme/propice/Negociaciones.asp), -----, *“Política de negociaciones comerciales”*, p. 7.

[www.unizar.es/eueez/cahe/vieyra.pdf](http://www.unizar.es/eueez/cahe/vieyra.pdf), Vieyra, Antonio, *“El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico – económicos de su conformación territorial”*, pp. 13.

[www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), *“Historia de Honda”*.

[www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), *“Historia de Mercedes-Benz”*.

[www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), *“Historia de Toyota”*.

[www.yahoo.com](http://www.yahoo.com), *“Historia de Volkswagen”*.

[www.yaxkinconsulting.com](http://www.yaxkinconsulting.com), *“La Industria Automotriz y de Autopartes”*.

[www.136.142.158.105/LASA97/carilloramirez.pdf](http://www.136.142.158.105/LASA97/carilloramirez.pdf), Carillo, Jorge, *“Reestructuración, eslabonamientos productivos y competencias laborales en la industria automotriz en México”*.

## **ANEXOS**

<b>Anexo 1: a) Cadena de Producción de la Industria Automotriz y</b>	<b>141</b>
<b>b) Localización de la Industria Automotriz, 2004</b>	<b>142</b>
<b>Anexo 2: Tratados de Libre Comercio de México</b>	<b>143</b>
<b>Anexo 3: Cálculo de contenido regional de un automóvil por región</b>	<b>144</b>
<b>Anexo 4: Certificado de origen del TLC de América del Norte</b>	<b>146</b>
<b>Anexo 5: Certificado de origen del TLC con Chile</b>	<b>149</b>
<b>Anexo 6: Certificado de origen del TLC Costa Rica, TLC con Bolivia, TLC con Nicaragua y TLC con Israel.</b>	<b>151</b>
<b>Anexo 7: Certificado de origen del TLC de la Unión Europea y el TLC con la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)</b>	<b>154</b>
<b>Anexo 8: Certificado de origen del ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración</b>	<b>157</b>
<b>Anexo 9. Resumen de los Tratados de Libre Comercio vigentes en el sector automotriz</b>	<b>158</b>
<b>Anexo 10: Resumen de las reglas de origen para vehículos, establecidas en los TLC´s</b>	<b>161</b>
<b>Anexo 11: Producción de la Industria Automotriz</b>	<b>164</b>
<b>Anexo 12: Empleo de la Industria Automotriz</b>	<b>165</b>
<b>Anexo 13: Ventas de la Industria Automotriz en el mercado Doméstico</b>	<b>166</b>
<b>Anexo 14: Exportaciones de la Industria Automotriz</b>	<b>167</b>
<b>Anexo 15: Balanza Comercial de la Industria Automotriz</b>	<b>168</b>
<b>Anexo 16: Producto Interno Bruto de la Industria Automotriz</b>	<b>169</b>
<b>Anexo 17: Tipo de Cambio 1965 – 2003</b>	<b>170</b>
<b>Anexo 18: Inflación 1965 – 2003</b>	<b>171</b>



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

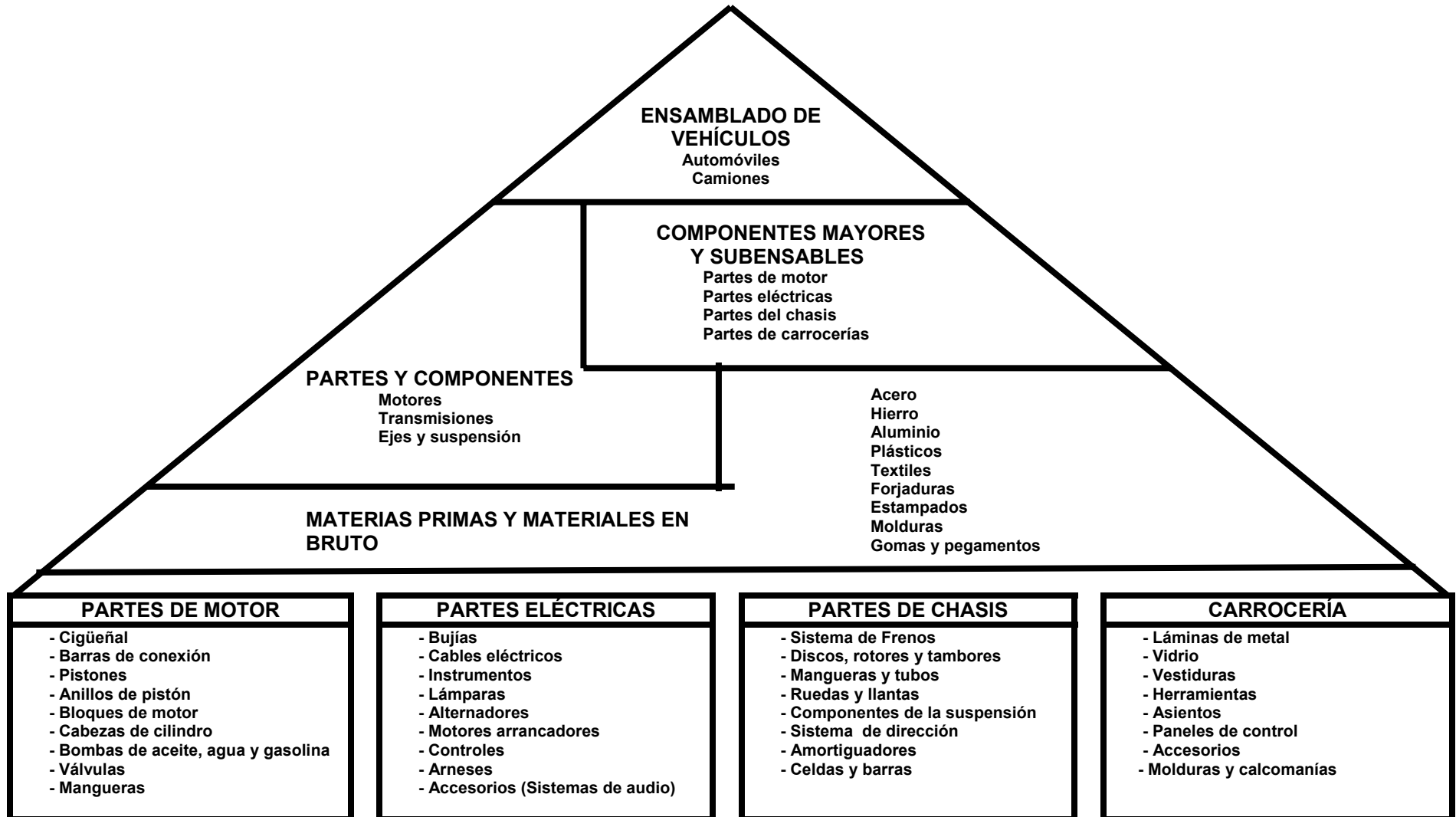
**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

CADENA DE PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



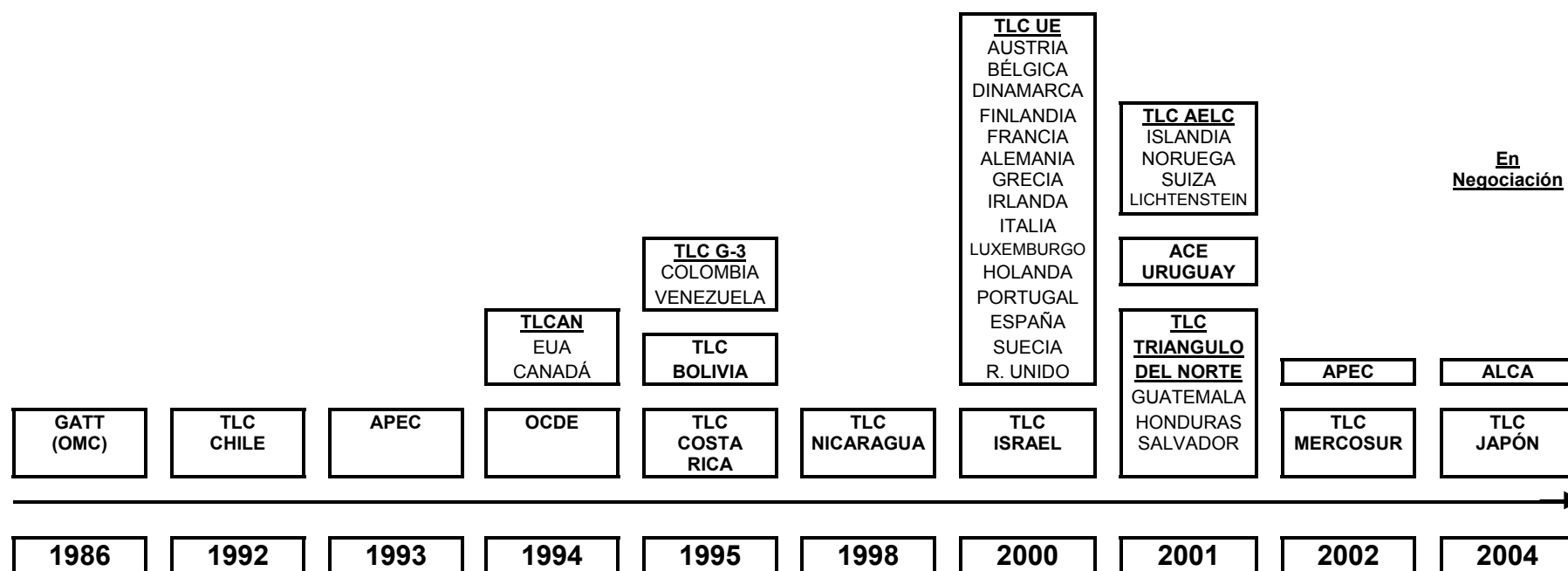
Fuente: [www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/cinterfor/publ/novick/pdf/novramir.pdf](http://www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/cinterfor/publ/novick/pdf/novramir.pdf), Carrillo, Jorge y Ramírez, Miguel Angel, "Reestructuración, eslabonamientos productivos y competencias laborales en la industria automotriz en México", México, 1996, p. 16. Modificado por Gabriel Lemus Hidalgo y Guadalupe Juárez González, México, Diciembre, 2003.

# LOCALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 2004



Fuente: Suplemento de El Financiero, Octubre, 2003, [www.ampip.org.mx](http://www.ampip.org.mx)

## TRATADOS DE LIBRE COMERCIO DE MÉXICO



Nota: Los TLC's con Japón y ALCA (Acuerdo de Libre Comercio de las Américas) están en proceso de negociación.

Fuente: ----, "México: negociaciones comerciales internacionales", Secretaría de Economía, México, 2001. Modificado por Gabriel Lemus Hidalgo y Guadalupe Juárez González, México, Diciembre, 2003.

## ANEXO 3 (1/2)

## CÁLCULO DE CONTENIDO REGIONAL DE UN AUTOMOVIL POR REGIÓN

(EJEMPLO HIPOTÉTICO)

	Parte o componente	Origen	Con/Sin certificado de origen	Valor Factura	México	Importado a México, pero de la región	Importado de fuera de la región	% Regional de la parte, base valor de transacción
1	Aire acondicionado	JPN	S	4,700	0	0	4,700	0
2	Alfombra	EUA	C	470	0	470	0	100
3	Asientos	MEX/EUA	Hecho en Méx.	6,790	3,400	3,390	0	100
4	Batería	EUA	C	460	0	460	0	100
5	Bomba de aceite	UE	S	530	0	230	300	43
6	Cajuela	MEX	Hecho en Méx.	6,790	6,790	0	0	100
7	Calaveras	MEX/EUA	Hecho en Méx.	1,670	850	120	700	58
8	Calefacción	UE	C	1,750	0	963	787	55
9	Cerraduras puertas	MEX/EUA	Hecho en Méx.	350	150	100	100	71
10	Cinturones de seguridad	JPN	S	590	0	0	590	0
11	Cofre	MEX	Hecho en Méx.	2,370	2,370	0	0	100
12	Elevadores de cristales	MEX/EUA	Hecho en Méx.	1,380	700	30	650	53
13	Espejo retrovisor	MEX/EUA	Hecho en Méx.	570	400	170	0	100
14	Espejos laterales	EUA	C	1,650	150	800	700	58
15	Faros	EUA	C	1,690	423	1,267	0	100
16	Luces direccionales	EUA	C	1,750	438	1,312	0	100
17	Llantas	JPN	S	2,900	0	0	2,900	0
18	Motor	MEX/EUA	Hecho en Méx.	27,500	12,000	5,000	10,500	62
19	Paneles instrumentos	JPN	S	4,500	0	0	4,500	0
20	Paneles puertas	MEX/EUA	Hecho en Méx.	6,790	3,700	3,090	0	100
21	Parabrisas	MEX	Hecho en Méx.	790	790	0	0	100
22	Parrilla	UE	S	650	0	200	450	31
23	Partes de suspensión	EUA	C	5,770	0	3,000	2,770	52
24	Puertas	MEX	Hecho en Méx.	5,380	5,380	0	0	100
25	Radio F/M DVD y bocinas	JPN	S	3,300	0	0	3,300	0
26	Rines	EUA	C	2,900	0	2,900	0	100
27	Salpicaderas delanteras	MEX	Hecho en Méx.	1,400	1,400	0	0	100
28	Salpicaderas traseras	MEX	Hecho en Méx.	1,350	1,350	0	0	100
29	Sistema anticontaminante	JPN	S	5,890	0	0	5,890	0
30	Sistema de dirección	MEX/EUA	Hecho en Méx.	2,330	1,200	1,130	0	100
31	Sistema de encendido	MEX/EUA	Hecho en Méx.	740	400	340	0	100
32	Sistema de frenos	BRA	C	5,370	0	5,370	0	100
33	Sistema enfriamiento Motor	UE	S	1,340	0	400	940	30
34	Tablero	JPN	S	2,150	0	0	2,150	0
35	Tanque de gasolina	EUA	C	750	0	750	0	100
36	Toldo interior	MEX/EUA	Hecho en Méx.	350	180	170	0	100
37	Transmisión	MEX/EUA	Hecho en Méx.	26,500	13,250	3,250	10,000	62
38	Vidrio trasero (medallón)	MEX	Hecho en Méx.	770	770	0	0	100
39	Vidrios laterales	EUA	C	1,190	0	1,190	0	100
40	Volante	EUA	S	260	0	0	260	0
41	<b>Total partes o componentes</b>			<b>144,380</b>	56,091	36,102	52,187	
42	Gastos de fabricación			3,400				
43	Mano de obra			6,700				
44	Depreciación			260				
45	<b>Costo de producción</b>			<b>154,740</b>				
46	Costos indirectos			500				
47	<b>Costo total en fábrica</b>			<b>155,240</b>				
48	<b>Precio franco fábrica (exwork, LAB-planta)</b>			<b>167,659</b>				
49	<b>Precio FOB puerto exportación</b>			<b>168,059</b>				

NOTA: MEX: México, JPN: Japón, EUA: Estados Unidos, UE: Unión Europea, BRA: Brasil .



## CÁLCULO DE CONTENIDO REGIONAL DE UN AUTOMÓVIL POR REGIÓN (EJEMPLO HIPOTÉTICO)

**CONSIDERACIONES:** Vehículo fabricado en México para exportación con partes de MEX, EUA, JPN, UE, y BRA.

### Cálculo para exportar a EUA:

$$\text{VCR} = \frac{\text{CN} - \text{VMN}}{\text{CN}} \times 100 = 61.39\%$$

$$\begin{aligned} \text{CN} &= 154,740 \\ \text{VMN} &= 59,750 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{VCR MÍNIMO REQUERIDO} &= 62.50\% \\ \text{VCR ALCANZADO} &= 61.39\% \end{aligned}$$

### Cálculo para exportar a UE:

$$\text{VCR} = \frac{\text{PFF} - \text{VMW}}{\text{PFF}} \times 100 = 70.89\%$$

$$\begin{aligned} \text{PFF} &= 167,659 \\ \text{VMW} &= 48,810 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{VCR MÍNIMO REQUERIDO} &= 60.00\% \\ \text{VCR ALCANZADO} &= 70.89\% \end{aligned}$$

### Cálculo para exportar a Mercosur:

$$\text{VCR} = \frac{\text{VMO}}{\text{VB}} \times 100 = 51.33\%$$

$$\begin{aligned} \text{VB} &= 168,059 \\ \text{VMO} &= 86,260 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{VCR MÍNIMO REQUERIDO} &= 30.00\% \\ \text{VCR ALCANZADO} &= 51.33\% \end{aligned}$$

### Cálculo para exportar a Chile:

$$\text{VCR} = \frac{\text{CN} - \text{VMN}}{\text{CN}} \times 100 = 42.94\%$$

$$\begin{aligned} \text{CN} &= 154,740 \\ \text{VMN} &= 88,289 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{VCR MÍNIMO REQUERIDO} &= 32.00\% \\ \text{VCR ALCANZADO} &= 42.94\% \end{aligned}$$

## TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE CERTIFICADO DE ORIGEN

(Instrucciones al Reverso)

Llenar a máquina o con letra de molde. Este documento no será válido si presenta alguna raspadura, tachadura o enmendadura

1. Nombre y Domicilio del Exportador:  Número de Registro Fiscal:	2. Período que cubre:  De: <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">D</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">D</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">M</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">M</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">A</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">A</td></tr></table> A: <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">D</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">D</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">M</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">M</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">A</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">A</td></tr></table>					D	D	M	M	A	A	D	D	M	M	A	A
D	D	M	M	A	A												
D	D	M	M	A	A												
3. Nombre y Domicilio del Productor:  Número de Registro Fiscal:	4. Nombre y Domicilio del Importador:  Número de Registro Fiscal:																
5. Descripción del (los) bien(es):	6. Clasificación Arancelaria	7. Criterio para trato preferencial	8. Productor	9. Costo Neto	10. País de Origen												
11. Declaro bajo protesta de decir verdad que:																	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La información contenida en este documento es verdadera y exacta, y me hago responsable de comprobar lo aquí declarado. Estoy consciente que seré responsable por cualquier declaración falsa u omisión hecha o relacionada con el presente documento.</li> <li>- Me comprometo a conservar y presentar, en caso de ser requerido, los documentos necesarios que respalden el contenido del presente certificado, así como a notificar por escrito a todas las personas a quienes haya entregado el presente certificado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o validez del mismo.</li> <li>- Los bienes son originarios y cumplen con los requisitos que les son aplicables conforme al Tratado de Libre Comercio de América del Norte, y no han sido objeto de procesamiento ulterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, salvo en los casos permitidos en el artículo 411 o en el Anexo 401:</li> </ul>																	
Este certificado se compone de _____ hojas, incluyendo todos sus anexos.																	
Firma Autorizada:			Empresa:														
Nombre:			Cargo:														
Fecha: <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">D</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">D</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">M</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">M</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">A</td><td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px; text-align: center;">A</td></tr></table>	D	D	M	M	A	A	Teléfono:		Fax:								
D	D	M	M	A	A												

## TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE INSTRUCCIONES PARA EL LLENADO DEL CERTIFICADO DE ORIGEN

Con el propósito de recibir trato arancelario preferencial, este documento deberá ser llenado en forma legible y en su totalidad por el exportador del bien, y el importador deberá tenerlo en su poder al momento de formular el pedimento de importación. Queda a elección del productor llenar de manera voluntaria este documento, a fin de que sea utilizado por el exportador del bien. Favor de llenar a máquina o con letra de molde.

**CAMPO 1:** Indique el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo el país) y el número del registro fiscal del exportador. El número del registro fiscal será:

En Canadá: el número de identificación del patrón o el número de identificación del importador/exportador, asignado por el Ministerio de Ingresos de Canadá

En México: la clave del registro federal de contribuyentes (R.F.C.)

En los Estados Unidos de América: el número de identificación del patrón o el número del seguro social.

**CAMPO 2:** Deberá llenarse sólo en caso de que el certificado ampare varias importaciones de bienes idénticos a los descritos en el Campo 5, que se importen a algún país Parte del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en un periodo específico no mayor de un año (periodo que cubre). La palabra "DE" deberá ir seguida por la fecha (Día/Mes/Año) a partir de la cual el Certificado ampara el bien descrito en el Certificado. (Esta fecha puede ser anterior a la fecha de firma del Certificado). La palabra "A" deberá ir seguida por la fecha (Día/Mes/Año) en la que vence el periodo que cubre el Certificado. La importación del bien sujeto a trato arancelario preferencial con base en este Certificado deberá efectuarse durante las fechas indicadas.

**CAMPO 3:** Indique el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo el país) y el número de registro fiscal del productor, tal como se describe en el campo 1. En caso de que el Certificado ampare bienes de más de un productor, anexe una lista de los productores adicionales, incluyendo el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo el país) y número de registro fiscal, haciendo referencia directa al bien descrito en el campo 5. Cuando se desee que la información contenida en este campo sea confidencial, podrá señalarse de la siguiente manera: "disponible a solicitud de la aduana". En caso de que el productor y el exportado sea la misma persona, indique la palabra "mismo". En caso de desconocerse la identidad del productor, indicar la palabra "desconocido".

**CAMPO 4:** Indique el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo el país) y el número de registro fiscal del importador, tal como se describe en el campo 1. En caso de no conocerse la identidad del importador, indicar la palabra "desconocido". Tratándose de varios importadores, indicar la palabra "diversos".

**CAMPO 5:** Proporcione una descripción completa de cada bien. La descripción deberá ser suficiente para relacionarla con la descripción contenida en la factura, así como con la descripción que corresponda al bien en el Sistema Armonizado. En caso de que el Certificado ampare una sola importación del bien, deberá indicarse el número de factura, tal como aparece en la factura comercial. En caso de desconocerse, deberá indicarse otro número de referencia único, como el número de orden de embarque.

**CAMPO 6:** Declare la clasificación arancelaria a seis dígitos que corresponda en el Sistema Armonizado a cada bien descrito en el campo 5. En caso de que el bien esté sujeto a una regla específica de origen que requiera ocho dígitos, de conformidad con el anexo 401, deberá declararse a ocho dígitos la clasificación arancelaria del Sistema Armonizado que corresponda en el país a cuyo territorio se importa el bien.

**CAMPO 7:** Identifique el criterio aplicable (de la A a la F) para cada bien descrito en el campo 5. Las reglas de origen se encuentran en el capítulo 4 en el anexo 401 del TLCAN. Existen reglas adicionales en el anexo 703.2 (determinados productos agropecuarios), apéndice 6-A del anexo 300-B (determinados productos textiles) y anexo 308.1 (determinados bienes para procesamiento automático de datos y sus partes).

**ANEXO 4 (3/3) .**

NOTA: Para poder gozar del trato arancelario preferencial, cada bien deberá cumplir alguno de los siguientes criterios.

**Criterios para trato preferencial:**

- A.** El bien es "obtenido en su totalidad o producido enteramente" en el territorio de uno o más de los países partes del TLCAN, de conformidad con el artículo 415. NOTA: La compra de un bien en el territorio de un país del TLCAN no necesariamente lo convierte en "obtenido en su totalidad o producido enteramente". Si el bien es un producto agropecuario, véase el criterio F y el Anexo 703.2 (Referencia: Artículo 401 (a) y 415).
- B.** El bien es producido enteramente en el territorio de uno o más de los países partes del TLCAN y cumple con la regla específica de origen establecida en el anexo 401, aplicable a su clasificación arancelaria, la regla puede incluir un cambio de clasificación arancelaria, un requisito de valor de contenido regional o una combinación de ambos. El bien debe cumplir también con todos los demás requisitos aplicables del capítulo IV. En caso de que el bien sea un producto agropecuario véase también el criterio F y el Anexo 703.2 (Referencia; Artículo 401(b)).
- C.** El bien es producido enteramente en territorio de uno o más de los países partes del TLCAN exclusivamente con materiales originarios. Bajo este criterio, uno o más de los materiales puede no estar incluido en la definición de "obtenido en su totalidad o producido enteramente", conforme al artículo 415. Todos los materiales usados en la producción del bien deben calificar como "originarios", al cumplir con alguna de las reglas de origen del artículo 401(a) a (d). si el bien es producto agropecuario, véase también el criterio F y el Anexo 703.2 (Referencia: artículo 401(c)).
- D.** El bien es producido en el territorio de uno o más de las países partes del TLCAN, pero no cumple con la regla de origen aplicable establecida en el Anexo 401, porque alguno de los materiales no originarios no cumplen con el cambio de clasificación arancelaria requerido. El bien sin embargo, cumple con el requisito de valor de contenido regional establecido en el artículo 401 (d). Este criterio es aplicable únicamente a las dos circunstancias siguientes:
  - 1.** El bien se importó al territorio de un país del TLCAN sin ensamblar o desensamblado, pero se clasificó como un bien ensamblado de conformidad con la regla de interpretación 2(a) del Sistema Armonizado; o
  - 2.** El bien incorpora uno o más materiales no originarios clasificados como partes de conformidad con el Sistema Armonizado, que no pudieron cumplir con el cambio de clasificación arancelaria porque la partida es la misma, tanto para el bien, como para sus partes y no se divide en subpartidas, o las subpartida es la misma, tanto para el bien, como para sus partes, y esta no se subdivide.

NOTA: Este criterio no es aplicable a los capítulos **61 a 63** del Sistema Armonizado [Referencia: Artículo 401(d)].

## Tratado de Libre Comercio entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos

### Certificado Automotriz

(Instrucciones al Reverso)

1. Exportador (Nombre, domicilio y Registro Fiscal)	2. Productor (Nombre, domicilio y Registro Fiscal)	3. Importador (Nombre, domicilio y Registro Fiscal)
4. Fracción Arancelaria	5. Descripción del bien	
6. Valor de Contenido Regional	7. Número de Unidades	
<p>8. Declaro bajo protesta de decir verdad que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La información contenida en este documento es verdadera y exacta y me hago responsable de comprobar lo aquí declarado. Estoy consciente que seré responsable por cualquier declaración falsa u omisión hecha en o relacionada con el presente documento.</li> <li>- Me comprometo a conservar y presentar, en caso de ser requerido, los documentos necesarios que respalden el contenido del presente certificado, así como a notificar por escrito a todas las personas a quienes entregue el presente certificado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o validez de la misma.</li> <li>- Los bienes son originario del territorio de una o ambas partes y cumplen con los requisitos de origen que les son aplicables conforme al Anexo 3.15 del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Chile, no han sido objeto de procesamiento ulterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, salvo en los casos permitidos en el artículo 4-17.</li> </ul> <p>(Esta declaración consta de _____ hojas, incluyendo todos sus anexos)</p>		
Firma autorizada:	Empresa:	
Nombre:	Cargo:	
Fecha:           D D M M A A _/_/_/_/_/_/_/_	Teléfono:	Fax:

## TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA REPUBLICA DE CHILE

### Instructivo para el llenado del Certificado Automotriz

Este documento será de libre reproducción y deberá ser llenado en forma legible y completa por el productor o exportador del bien y el importador deberá tenerlo en su poder al momento de presentar el pedimento o declaración de importación y proporcionar una copia a solicitud de la autoridad aduanera de la Parte importadora, a fin de que los bienes clasificados en la partida 8703 del Sistema Armonizado (SA) y que estén amparados por este certificado se importen libre de arancel aduanero conforme al artículo 3-15 del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Chile. Llenar a máquina o con letra de imprenta o molde.

**Campo 1:** Indique el nombre completo, la denominación o razón social, el domicilio (incluyendo ciudad y país), el número de teléfono, fax y el número del registro fiscal del productor. El número de registro fiscal será:

En México: la clave del registro federal de contribuyentes (RFC).

En Chile: el número de rol único tributario (RUT).

**Campo 2:** Indique el nombre completo, la denominación o razón social, el domicilio (incluyendo ciudad y país), el número de teléfono, fax y el número del registro fiscal del productor, tal como se describe en el Campo 1.

**Campo 3:** Indique el nombre completo, la denominación o razón social, el domicilio (incluyendo ciudad y país), el número de teléfono, fax y el número del registro fiscal del importador, tal como se describe en el Campo 1..

**Campo 4:** Para cada bien descrito en el Campo 5, identifique los 8 dígitos correspondientes a la clasificación arancelaria del SA.

**Campo 5:** Proporcione una descripción completa de cada bien. La descripción deberá ser lo suficientemente detallada para relacionarla con la descripción del bien contenida en factura, así como con la descripción que le corresponda al bien en el SA.

**Campo 6:** Para cada bien descrito en el Campo 5, indique "VT", si el VCR se calculó utilizando el método de valor de transacción, o "CN" si se utilizó el método de costo neto.

**Campo 7** Indique la cantidad de bienes que ampara el certificado de origen. El número deberá coincidir con la cantidad establecida en el documento de orden de embarque que deberá estar adjunto a este certificado.

**NOTA:** En el caso de exportaciones de Chile a México, la cantidad de unidades señalada deberá coincidir con la cantidad establecida en la orden de embarque.

**Campo 8** Este campo deberá ser llenado, firmado y fechado por el productor o exportador. La fecha deberá ser aquella en que el certificado se llenó y firmó.

**TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS  
Y LA REPUBLICA DE COSTA RICA  
CERTIFICADO DE ORIGEN**

(Instrucciones al Reverso)

(Este tipo de Certificado es muy similar al de Bolivia, Nicaragua e Israel)

Llenar a máquina o con letra de molde. Este documento no será válido si presenta alguna raspadura, tachadura o enmendadura

1. Nombre y domicilio del Exportador:		2. Período que cubre:		
Número de Registro Fiscal:		Día Mes Año	Día Mes Año	
		De	/    /    /    /    /    /	A:    /    /    /    /    /    /
3. Nombre y Domicilio del Productor:		4. Nombre y Domicilio del Importador:		
Número de Registro Fiscal:		Número de Registro Fiscal:		
5. Descripción del (los) bien(es):	6. Clasificación Arancelaria	7. Criterio para trato preferencial	8. Método Utilizado (VCR)	9. Otras Instancias
10. Declaro bajo protesta de decir verdad bajo juramento que:				
-La información contenida en este documento es verdadera y exacta, y me hago responsable de comprobar lo aquí declarado. Estoy consciente que seré responsable por cualquier declaración falsa u omisión hecha o relacionada con el presente documento.				
-Me comprometo a conservar y presentar, en caso de ser requerido, los documentos necesarios que respalden el contenido del presente certificado, así como a notificar por escrito a todas las personas a quienes entregue el presente certificado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o validez del mismo.				
-Los bienes son originarios y cumplen con los requisitos que les son aplicables conforme al Tratado de Libre Comercio entre Los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica, y no han sido objeto de procesamiento ulterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, salvo en los casos permitidos en el artículo 5-17.				
Este certificado se compone de _____ hojas, incluyendo todos sus anexos.				
Firma Autorizada:		Empresa:		
Nombre:		Cargo:		
Fecha:      Día Mes Año /    /    /    /    /    /		Teléfono:		fax:

## TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA REPUBLICA DE COSTA RICA

### INSTRUCTIVO PARA EL LLENADO DEL CERTIFICADO DE ORIGEN

Con el propósito de recibir trato arancelario preferencial, este documento deberá ser llenado en forma legible y en su totalidad por el exportador del bien y el importador deberá tenerlo en su poder al momento de formular el pedimento de importación o declaración de importación. Cuando el exportador no sea el productor del bien, deberá llenar y firmar este documento con fundamento en una declaración de origen que ampara el bien, llenada y firmada por el respectivo productor. Favor de llenar a máquina o con letra de molde o letra de imprenta.

Para los efectos del llenado de este certificado de origen, se entenderá por:

Bien: Cualquier mercancía, producto, artículo o materia.

Número de Registro: En los Estados Unidos Mexicanos; la clave del registro federal de contribuyentes (R.F.C.)  
En la República de Costa Rica, la cédula jurídica para personas jurídicas o cédula de identidad para personas físicas.

Partes: Los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica.

Tratado: El Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica.

Campo N°. 1: Indique el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo ciudad y país), número de teléfono, fax y el número de registro del exportador.

Campo N°. 2: Deberá llenarse solo en caso de que el certificado ampare varias importaciones de bienes idénticos a los descritos en el campo 5, que se importen a alguna de las partes en un período específico no mayor de un año a contado a partir de la fecha de su firma (período que cubre). La palabra "DE" deberá ir seguida por la fecha (DIA/MES/AÑO) a partir de la cual el certificado ampara el bien descrito (esta fecha podrá ser posterior a la de la firma del certificado). La palabra "A" deberá ir seguida por la fecha (DIA/MES/AÑO) en la que vence el período que cubre el certificado. La importación del bien sujeto a trato arancelario preferencial con base en este certificado deberá efectuarse dentro de las fechas indicadas.

Campo N°. 3: Indique el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo ciudad y país), número de teléfono, fax y el número de registro del productor. En caso de que el certificado ampare bienes de más de un productor, anexe una lista de los productores adicionales, indicando para cada uno de ellos los datos anteriormente mencionados y haciendo referencia directa al bien descrito en el campo 5. Cuando se desee que la información contenida en este campo sea confidencial, podrá señalarse de la siguiente manera: "disponible a solicitud de la autoridad competente". En caso de que el productor y el exportador sean la misma persona, indique la palabra "mismo".

Campo N°. 4: Indique el nombre completo, denominación o razón social, domicilio (incluyendo ciudad y país), número de teléfono, fax y el número de registro del importador. En caso de no conocerse la identidad del importador, indicar la palabra "desconocido". Tratándose de varios importadores, indicar la palabra "diversos".

Campo N°. 5: Proporcione una descripción completa de cada bien. La descripción deberá ser suficiente para relacionarla con la descripción contenida en la factura, así como la descripción que corresponda al bien en el Sistema Armonizado. En caso de que el certificado ampare una sola importación, deberá indicarse la cantidad y unidad de medida de cada bien, incluyendo el número de serie, cuando éste exista, así como el número de factura, tal como aparece en la factura comercial. En caso de desconocerse, deberá indicarse otro número de referencia único, como el número de orden de embarque.



## ANEXO 6 (3/3).

- Campo N°.  
6: Declare la clasificación arancelaria a seis dígitos que corresponda en el Sistema Armonizado a cada bien descrito en el campo 5. En caso de que el bien esté sujeto a una regla específica de origen que requiera ocho dígitos de conformidad con el anexo al artículo 5-03 del Tratado, deberá declararse a ocho dígitos la clasificación arancelaria que corresponda en el país a cuyo territorio se importa el bien.
- Campo N°.  
7: Indique el criterio (de la A a la F) para cada bien descrito en el campo 5. Para poder gozar del trato arancelario preferencial, cada bien deberá cumplir con alguno de los siguientes criterios. (Las reglas de origen se encuentran en el capítulo V y en el anexo al artículo 5-03 del Tratado).

## Criterios para trato preferencial:

- A. Sea un bien obtenido en su totalidad o producido enteramente en territorio de una o ambas Partes,
  - B. sea producido en el territorio de una o ambas Partes a partir exclusivamente de materiales que califican como originarios de conformidad con el capítulo V del Tratado,
  - C. sea producido en el territorio de una o ambas Partes a partir de materiales no originarios que cumplan con un cambio de clasificación arancelaria y otros requisitos, según se especifica en el anexo al artículo 5-03 y se cumplan las demás disposiciones aplicables del capítulo V del Tratado,
  - D. sea producido en el territorio de una o ambas Partes a partir de materiales no originarios que cumplan con un cambio de clasificación arancelaria y otros requisitos y el bien cumpla con un requisito de valor de contenido regional, según se especifica en el anexo al artículo 5-03 del Tratado y se cumplan con las demás disposiciones aplicables del capítulo V del Tratado,
  - E. sea producido en el territorio de una o ambas Partes y cumpla con un requisito de valor de contenido regional, según se especifica en el anexo al artículo 5-03 del Tratado, se cumplan las demás disposiciones aplicables del capítulo V del Tratado; o
  - F. excepto para los bienes comprendidos en los capítulos 61 al 63 del Sistema Armonizado, el bien sea producido en el territorio de una o ambas Partes, pero uno o más de los materiales no originarios utilizados en la producción del bien no cumplan con un cambio de clasificación arancelaria debido a que:
    - i) el bien se ha importado a territorio de una parte sin ensamblar o desensamblado, pero se ha clasificado como un bien ensamblado de conformidad con la Regla General 2(a) del Sistema Armonizado; o
    - ii) la partida para el bien sea la misma tanto para el bien, como para sus partes y esa partida no se divida en subpartidas o la subpartida sea la misma tanto para el bien como para sus partes; siempre que el valor de contenido regional del bien, determinado de acuerdo con el artículo 5-04 del Tratado, no sea inferior, salvo que se disponga otra cosa en el artículo 5-27 o en el artículo 5-15 del Tratado, al 50% cuando se utilice el método de valor de transacción o al 41.66% cuando se utilice el método de costo neto y se cumplan las demás disposiciones aplicables del capítulo V del Tratado.
- Campo N°.  
8: Para cada bien descrito en el campo 5, indique "VT" cuando el valor de contenido regional (VCR) del bien haya sido calculado con base en el método de valor de transacción, o "CN" cuando el VCR del bien haya sido calculado con base en el método de costo neto. Si el VCR se calculó de acuerdo al método de costo neto, indique las fechas de inicio y conclusión (DIA/MES/AÑO) del periodo de cálculo. (Referencia párrafo 4, sección B, anexo al artículo 5-01 del Tratado).
- Campo N°.  
9: Este campo deberá ser llenado únicamente cuando el exportador sea el productor del bien. Si para el cálculo del origen del bien se utilizó alguna de las otras instancias para conferir origen, indique lo siguiente "DMI" (*de minimis*), "MAI" (materiales intermedios), "ACU" (acumulación) y "BMF" (bienes y materiales fungibles). En caso contrario, indique "NO".
- Campo N°.  
10: Este campo deberá ser llenado, firmado y fechado por el exportador. La fecha deberá ser aquella en que el certificado se llenó y firmó.

**CERTIFICADO DE CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS****(Este tipo de Certificado se utiliza para la Unión Europea y es muy similar para la AELC)**

<b>1. Exportador</b> (nombre, apellidos, dirección completa y país)	<b>EUR. 1 No A</b>		
	Véanse las notas del reverso antes de llenar el impreso		
<b>3. Destinatario</b> (nombre, apellidos, dirección, completa y país) (mención facultativa)	<b>2. Certificado utilizado en los intercambios preferenciales entre</b>		
	<b>y</b>		
	(indíquense los países, grupos de países o territorios a que se refiera)		
	<b>4. País, grupo de países o territorio de donde se consideran originarios los productos.</b>	<b>5. País, grupo de países o territorio de destino</b>	
<b>6. Información relativa al transporte</b> (mención facultativa)	<b>7. Observaciones</b>		
<b>8. Número de orden; marcas, numeración; número y naturaleza de los bultos (1); Designación de las mercancías (2)</b>	<b>9. Masa bruta (kg) u otra medida (litros, m3, etc.)</b>	<b>10. Factura</b> (mención facultativa)	
<b>11. VISADO DE LA ADUANA O DE LA AUTORIDAD GUBERNAMENTAL COMPETENTE</b> Declaración certificada conforme..... Documento de exportación (3):..... Modelo .....No..... Aduana o Autoridad gubernamental competente:..... País o territorio de expedición .....,..... En....., a..... ..... (Firma)	<b>Sello</b>	<b>12. DECLARACIÓN DEL EXPORTADOR</b> El que suscribe declara que las mercancías arriba designadas cumplen las condiciones exigidas para la expedición del presente certificado. En....., a..... ..... (Firma)	

(1) En caso de que las mercancías no estén embaladas, indíquese el número de artículos o escríbase "a granel" según sea el caso.

(2) Incluye la clasificación arancelaria de la mercancía al nivel de partida (4 dígitos).

(3) Rellénesse únicamente si la normativa del país o territorio de exportación lo exige.

**ANEXO 7 (2/3) .**

<b>13. SOLICITUD DE CONTROL, con destino a:</b>	<b>14. RESULTADO DEL CONTROL</b>
	<p>El control efectuado ha demostrado que este certificado(1)</p> <p><input type="checkbox"/> Ha sido efectivamente expedido por la aduana o la autoridad gubernamental competente indicada y que la información que contiene es exacta.</p> <p><input type="checkbox"/> No cumple las condiciones de autenticidad y exactitud requeridas (véanse notas adjuntas)</p> <p>En.....a.....</p> <p>Sello ..... (Firma)</p> <hr/> <p>(1) Márquese con una X el cuadro que corresponda.</p>
<p>Se solicita la verificación de la autenticidad y de la regularidad del presente certificado.</p> <p>En ....., a .....</p> <p>Sello</p> <p>..... (Firma)</p>	

**Notas**

- (1) El certificado no deberá llevar raspaduras ni correcciones superpuestas. Cualquier modificación deberá hacerse tachando los datos erróneos y añadiendo, en su caso, los correctos. Tales rectificaciones deberán ser aprobadas por la persona que haya extendido el certificado y ser visadas por las autoridades aduaneras o la autoridad gubernamental competente del país o territorio de expedición.
- (2) No deberán quedar renglones vacíos entre los distintos artículos indicados en el certificado y cada artículo irá precedido de un número de orden. Se trazará una línea horizontal inmediatamente después del último artículo. Los espacios no utilizados deberán rayarse de forma que resulte imposible cualquier añadido posterior.
- (3) Las mercancías deberán designarse de acuerdo con los usos comerciales y con el detalle suficiente para que puedan ser identificadas.

## DECLARACIÓN DEL EXPORTADOR

El que suscribe, exportador de las mercancías designadas en el reverso,

DECLARA que estas mercancías cumplen los requisitos exigidos para la obtención del certificado anexo;

PRECISA las circunstancias que han permitido que estas mercancías cumplan tales requisitos:

.....  
 .....  
 .....

PRESENTA los documentos justificativos siguientes (1):

.....  
 .....  
 .....

SE COMPROMETE a presentar, a petición de las autoridades competentes, todo justificante suplementario que éstas consideren necesario con el fin de expedir el certificado anexo, y se compromete a aceptar, si fuera necesario, cualquier control por parte de tales autoridades, de su contabilidad y de las circunstancias de la fabricación de las anteriores mercancías.

SOLICITA la expedición del certificado anexo para estas mercancías.

En ..... a .....

.....  
 (Firma)

---

<sup>1</sup> Por ejemplo: documentos de importación, certificados de circulación, facturas, declaraciones del fabricante, etc., que se refieran a los productos empleados en la fabricación o a las mercancías reexportadas sin perfeccionar.

**CERTIFICADO DE ORIGEN**  
 ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN  
 ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO  
 (Este formato se utiliza para MERCOSUR)

PAÍS EXPORTADOR: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

PAÍS IMPORTADOR: .....

Nº. de Orden (1)	NALADISA	DENOMINACIÓN DE LAS MERCADERÍAS

## DECLARACIÓN DE ORIGEN

DECLARAMOS que las mercaderías indicadas en el presente formulario, correspondientes a la Factura Comercial Núm.: \_\_\_\_\_ cumplen con lo establecido en las normas de origen del Acuerdo (2) \_\_\_\_\_ de conformidad con el siguiente desglose:

Nº. de Orden (1)	NORMAS (3)
Fecha ..... Razón social, sello y firma del exportador o productor:	

OBSERVACIONES: .....  
 .....  
 .....

CERTIFICACIÓN DE ORIGEN
Certifico la veracidad de la presente declaración, que sello y firmo en la ciudad de ..... a los .....  <div style="text-align: right;">             .....              Nombre, sello y firma Entidad Certificadora           </div>

- Notas: (1) Esta columna indica el orden en que se individualizan las **mercaderías** comprendidas en el presente certificado.  
 En caso de ser insuficiente, se continuará individualizando las **mercaderías** en ejemplares suplementarios de este certificado, numerados correlativamente.  
 (2) Especificar si se trata de un Acuerdo de alcance regional o de alcance parcial, indicando número de registro.  
 (3) En esta columna se identificará la norma de origen con que cumple cada **mercadería** individualizada por su número de orden.

## RESUMEN DE LOS TRATADOS DE LIBRE COMERCIO VIGENTES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

	INICIO	REGLA DE ORIGEN DE VEHÍCULOS		DESGRAVACIÓN ARANCELARIA	CANTIDAD PERMITIDA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS
		MÉTODO	PORCENTAJES	Arancel	
MÉXICO, CANADÁ Y E.U.A.	1994.01.01	En base Costo Neto	1994-1997: 50% 1998-2001: 56% 2002 - en adelante: 62.5%	<u>Importación a México:</u> 1994: 10.0%, 1995: 8.8%, 1996: 7.7%, 1997: 6.6%, 1998: 5.5%, 1999: 4.4%, 2000: 3.3%, 2001: 2.2%, 2002: 1.1%, 2003: 0.0% en adelante. <u>Exportación de México:</u> De 1994 en adelante: 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> De 1994 a 2003: Solo pueden importar armadoras con planta de fabricación en México, la cantidad que requieran. De 2004 en adelante: Mercado libre.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> De 2004 en adelante: Mercado libre.
MÉXICO – UNION EUROPEA	2000.04.01	En base a precio franco fabrica	2000-2001: 45% 2002-2004: 50% 2005 - en adelante: 60%	Arancel recíproco entre los países.  2000: 3.3%, 2001: 2.2%, 2002: 1.1%, 2003: 0.0% en adelante. 2000- 2006: 10% extra-cuota 2008 en adelante: 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> Para armadoras con planta en México, de 2000 a 2003: 10% de las ventas totales en el mercado doméstico. Para armadoras sin planta en México de 2000 a 2003: 4% de las ventas totales en el mercado doméstico. Cuota única (para armadoras con o sin planta en México) de 2004 a 2006: 15% de las ventas totales en el mercado doméstico. De 2000 a 2006: Se permite una extra-cuota. De 2007 en adelante: Mercado libre.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> Sin restricción de cuota.
MÉXICO – CHILE	1992.01.01 Modif.: 1999.08.01	En base Costo Neto  En base a valor de transacción:	26%  32%	Arancel recíproco entre los países. De 1991 en adelante: 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> De 1992 a 2003: Solo para armadoras con planta en México, con excepción de 5,000 unidades. De 2004 en adelante: Mercado libre.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> Sin restricción de cuota.
MÉXICO – BOLIVIA	1995.01.01	En base Costo Neto	40%	Arancel recíproco entre los países.  De 1991 en adelante: 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> De 1995 a 2003: Solo armadoras establecidas en México. 2004 en adelante: No hay limitante.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> Sin restricción de cuota.
MÉXICO – NICARAGUA	1998.07.01	En base Costo Neto	40%	Arancel recíproco entre los países.  2000 (Ene-Jun: 3% Jul-Dic): 2%, 2001 (Ene-Jun: 2% Jul-Dic): 1%, 2002 (Ene-Jun: 1% Jul en adelante): 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> De 1998 a 2003: Solo armadoras establecidas en México. 2004 en adelante: No hay limitante.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> Sin restricción de cuota.

**ANEXO 9 (2/3)**

MÉXICO – COSTA RICA	1995.01.01	En base Costo Neto	40%	Arancel recíproco entre los países. De 1999 en adelante: 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> De 1995 a 2003: Solo armadoras establecidas en México. 2004 en adelante: No hay limitante. <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> Sin restricción de cuota.
MÉXICO _ ISRAEL	2000.07.01	En base Costo Neto  En Base a Valor de Transacción	30%  40%	Arancel recíproco entre los países.  De 2000 en adelante: 0%.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO:</u> De 2000 a 2003: Solo armadoras establecidas en México. 2004 en adelante: No hay limitante.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO:</u> Sin restricción de cuota.
MÉXICO – BRASIL	2003.01.01	México: En base a costo partes. Brasil: En base a valor de transacción.	México: 30% Brasil: 60%.	Arancel recíproco entre los países.  2003: 1.1% 2004: 1.1% 2005 en adelante: 0%	<u>IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN:</u> Cuotas recíprocas de importación de vehículos. El Acuerdo incluye automóviles y camiones hasta 8.8 toneladas. Las cuotas son: Automóviles: ----A--- ---B--- 1° Año 112,000 7,000 unidades 2°. 131,900 8,400 3°. 153,000 4°. 174,300 5°. Mercado libre Camiones: ----A--- ---B--- 1° Año 19,000 1,300 unidades 2°. 22,500 2,200 3°. 31,400 4°. 35,700 5°. Mercado Libre A: Para armadoras con planta en el país. B: Para armadoras sin planta en el país.
MÉXICO – ARGENTINA	2003.06.01	México: En base a costo partes. Argentina: En base a valor de transacción.	México: 30% Argentina: 60%.	Arancel recíproco entre los países.  2003: 1.1% 2004 en adelante: 0%	<u>IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN:</u> Cuotas recíprocas de importación de vehículos. El Acuerdo incluye automóviles y camiones hasta 8.8 toneladas. Las cuotas para automóviles y camiones son: ----A--- ----B--- 1° Año 45,000 5,000 unidades 2°. 45,000 5,000 3°. 50,000 4°. 50,000 5°. 50,000 6°. Mercado Libre A: Para armadoras con planta en el país. B: Para armadoras sin planta en el país.

Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, México, 2003.

	INICIO	REGLA DE ORIGEN DE VEHÍCULOS		DESGRAVACIÓN ARANCELARIA	CANTIDAD PERMITIDA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS																																																																																																																								
		MÉTODO	PORCENTAJES	Arancel																																																																																																																									
MÉXICO - URUGUAY	2003.07.01	México: En base a costo partes. Uruguay: En base a valor de transacción.	México: 30% Uruguay: 60%.	Arancel recíproco entre los países. 2004 en adelante: 0%	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO DE URUGUAY:</u> 2003 7,000 unidades 2004 9,000 unidades 2005 10,000 unidades <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO A URUGUAY:</u> 2003 2,800 unidades 2004 3,600 unidades 2005 4,000 unidades																																																																																																																								
G3 MÉXICO – COLOMBIA VENEZUELA	1995.01.01  Inicio Sector automotor: 2005.01.01	En base valor de transacción	40%	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO DE COLOMBIA Y VENEZUELA:</u> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Cupo</td> <td>Extra cupo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>7%</td> <td>30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>5%</td> <td>25%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>3%</td> <td>20%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>0%</td> <td>15%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td></td> </tr> </table> <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO A COLOMBIA Y VENEZUELA:</u> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Cupo</td> <td>Extra cupo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>10%</td> <td>30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>8%</td> <td>25%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>6%</td> <td>20%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>4%</td> <td>15%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>0%</td> <td>5%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td></td> </tr> </table>		Cupo	Extra cupo		2005	7%	30%		2006	5%	25%		2007	3%	20%		2008	0%	15%		2009	0%	10%		2010	0%	0%			Cupo	Extra cupo		2005	10%	30%		2006	8%	25%		2007	6%	20%		2008	4%	15%		2009	0%	10%		2010	0%	5%		2011	0%	0%		<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO DE:</u> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Colombia</td> <td>Venezuela</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>6,000</td> <td>6,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>7,000</td> <td>7,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>8,000</td> <td>8,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>9,000</td> <td>9,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>10,000</td> <td>10,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td colspan="3">Mercado Libre</td> </tr> </table> <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO A:</u> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Colombia</td> <td>Venezuela</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>3,000</td> <td>3,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>4,000</td> <td>4,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>5,000</td> <td>5,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>6,000</td> <td>6,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>7,000</td> <td>7,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>8,000</td> <td>8,000</td> <td>unidades</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td colspan="3">Mercado Libre</td> </tr> </table>		Colombia	Venezuela		2005	6,000	6,000	unidades	2006	7,000	7,000	unidades	2007	8,000	8,000	unidades	2008	9,000	9,000	unidades	2009	10,000	10,000	unidades	2010	Mercado Libre				Colombia	Venezuela		2005	3,000	3,000	unidades	2006	4,000	4,000	unidades	2007	5,000	5,000	unidades	2008	6,000	6,000	unidades	2009	7,000	7,000	unidades	2010	8,000	8,000	unidades	2011	Mercado Libre		
	Cupo	Extra cupo																																																																																																																											
2005	7%	30%																																																																																																																											
2006	5%	25%																																																																																																																											
2007	3%	20%																																																																																																																											
2008	0%	15%																																																																																																																											
2009	0%	10%																																																																																																																											
2010	0%	0%																																																																																																																											
	Cupo	Extra cupo																																																																																																																											
2005	10%	30%																																																																																																																											
2006	8%	25%																																																																																																																											
2007	6%	20%																																																																																																																											
2008	4%	15%																																																																																																																											
2009	0%	10%																																																																																																																											
2010	0%	5%																																																																																																																											
2011	0%	0%																																																																																																																											
	Colombia	Venezuela																																																																																																																											
2005	6,000	6,000	unidades																																																																																																																										
2006	7,000	7,000	unidades																																																																																																																										
2007	8,000	8,000	unidades																																																																																																																										
2008	9,000	9,000	unidades																																																																																																																										
2009	10,000	10,000	unidades																																																																																																																										
2010	Mercado Libre																																																																																																																												
	Colombia	Venezuela																																																																																																																											
2005	3,000	3,000	unidades																																																																																																																										
2006	4,000	4,000	unidades																																																																																																																										
2007	5,000	5,000	unidades																																																																																																																										
2008	6,000	6,000	unidades																																																																																																																										
2009	7,000	7,000	unidades																																																																																																																										
2010	8,000	8,000	unidades																																																																																																																										
2011	Mercado Libre																																																																																																																												
MÉXICO – JAPÓN	2005.01.01	En base valor de transacción	65%	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO DE JAPÓN:</u> Del 1° al 6° año Con certificado: Para cuota 0% Fuera de cuota: 23% Sin Certificado: 50% Del 7° año en adelante: Con certificado: 0% Sin Certificado: 50% <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO A JAPÓN:</u> 2005 en adelante: 0% No se requiere certificado de origen.	<u>IMPORTACIÓN A MÉXICO DE JAPÓN:</u> Del 1° al 6° año la cuota será hasta el 5% del mercado doméstico (aproximadamente 50,000 unidades). Del 7° año en adelante: Mercado libre.  <u>EXPORTACIÓN DE MÉXICO A JAPÓN:</u> Mercado Libre																																																																																																																								



## RESUMEN DE LAS REGLAS DE ORIGEN PARA VEHÍCULOS, ESTABLECIDAS EN LOS TLC's

TRATADOS DE LIBRE COMERCIO DE MÉXICO	MÉTODOS DE CÁLCULO DE REGLAS DE ORIGEN	CONTENIDO REGIONAL MÍNIMO REQUERIDO	ARANCEL	
			IMPORT. A MÉXICO	
			CON	SIN
			CERTIFICADO	
TLCAN	$\text{VCR} = \frac{\text{CN} - \text{VMN}}{\text{CN}} \times 100$	62.5%	0%	50%
CHILE	<p>VCR: Valor del Contenido Regional.            CN: Costo Neto del Vehículo.            VMN: Valor de Materiales No Originarios.</p>	26%		
BOLIVIA	<p>➤ El costo neto (CN) de un producto se define como el "Costo Total" menos los costos de comercialización y promoción de ventas, servicios posteriores a la venta, regalías, embarque y empaque, y costos financieros no admisibles.</p> <p>➤ Costos financieros no admisibles:            Intereses pagados por el productor que excedan de 700 PUNTOS BASE sobre la tasa pasiva de interés del gobierno federal (rendimiento de obligaciones de la deuda del gobierno federal).</p> <p>➤ Valor de los Materiales no originarios (VMN) se define como la suma de los valores de los materiales no originarios que forman parte de un bien hasta su último ensamble.</p>	40%		
COSTA RICA				
NICARAGUA				
ISRAEL				
TLCUEM (Unión Europea)	$\text{VCR} = \frac{\text{PFF} - \text{VMW}}{\text{PFF}} \times 100$	60%		
AELC (EFTA: Noruega, Islandia, Suecia, Liechtenstein)	<p>VCR: Valor del Contenido Regional.            PFF: Precio Franco Fábrica del Vehículo.            VMW: Valor CIF de los Materiales No Originarios.</p> <p>➤ Precio Franco Fábrica (ex-fábrica) es el precio final del producto en cuya empresa haya tenido lugar la última elaboración o transformación, siempre que el precio incluya el valor de todos los materiales utilizados, antes de todo gravamen o impuesto.</p> <p>➤ Valor de los materiales no originarios es el valor en aduana en el momento de la importación de los materiales no originarios, incluyendo costos seguros y fletes (CIF).</p>			

<b>TLC MERCOSUR</b> (Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay)	<b>PARA: PAÍSES DEL MERCOSUR</b>	$\text{VCR} = \left\{ 1 - \left( \frac{\text{VMW}}{\text{VEF}} \right) \right\} \times 100$	<b>MERCOSUR: 60%</b>	<b>0%</b>	<b>50%</b>
	<p>VCR: Valor del Contenido Regional. VEF: Valor del Producto Ex-fábrica. VMW: Valor CIF de los Materiales No Originarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Precio ex-fabrica es el precio final del producto en cuya empresa haya tenido lugar la última elaboración o transformación, siempre que el precio incluya el valor de todos los materiales utilizados, antes de todo gravamen o impuesto.</li> <li>➤ Valor de los materiales no originarios es el valor en aduana en el momento de la importación de los materiales no originarios, incluyendo costos seguros y fletes (CIF).</li> </ul>	<b>PARA: MÉXICO</b>	$\text{VCR} = \frac{\text{VMO}}{\text{VB}} \times 100$		
	<p>VCR: Valor del Contenido Regional. VMO: Valor CIF de los Materiales Originarios. VB: Valor del Producto Ex fabrica.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El valor de transacción de un bien (VB) se define como el precio efectivamente pagado ajustado sobre la base LAB (libre abordó desde el punto de embarque directo del vendedor al comprador), siempre que el precio incluya el valor de todos los materiales utilizados, antes de todo gravamen o impuesto.</li> <li>➤ Valor de los materiales originarios es el valor factura de los materiales adquiridos en territorio nacional, incluyendo costos seguros y fletes (CIF).</li> </ul>				

Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, México, Diciembre, 2003.

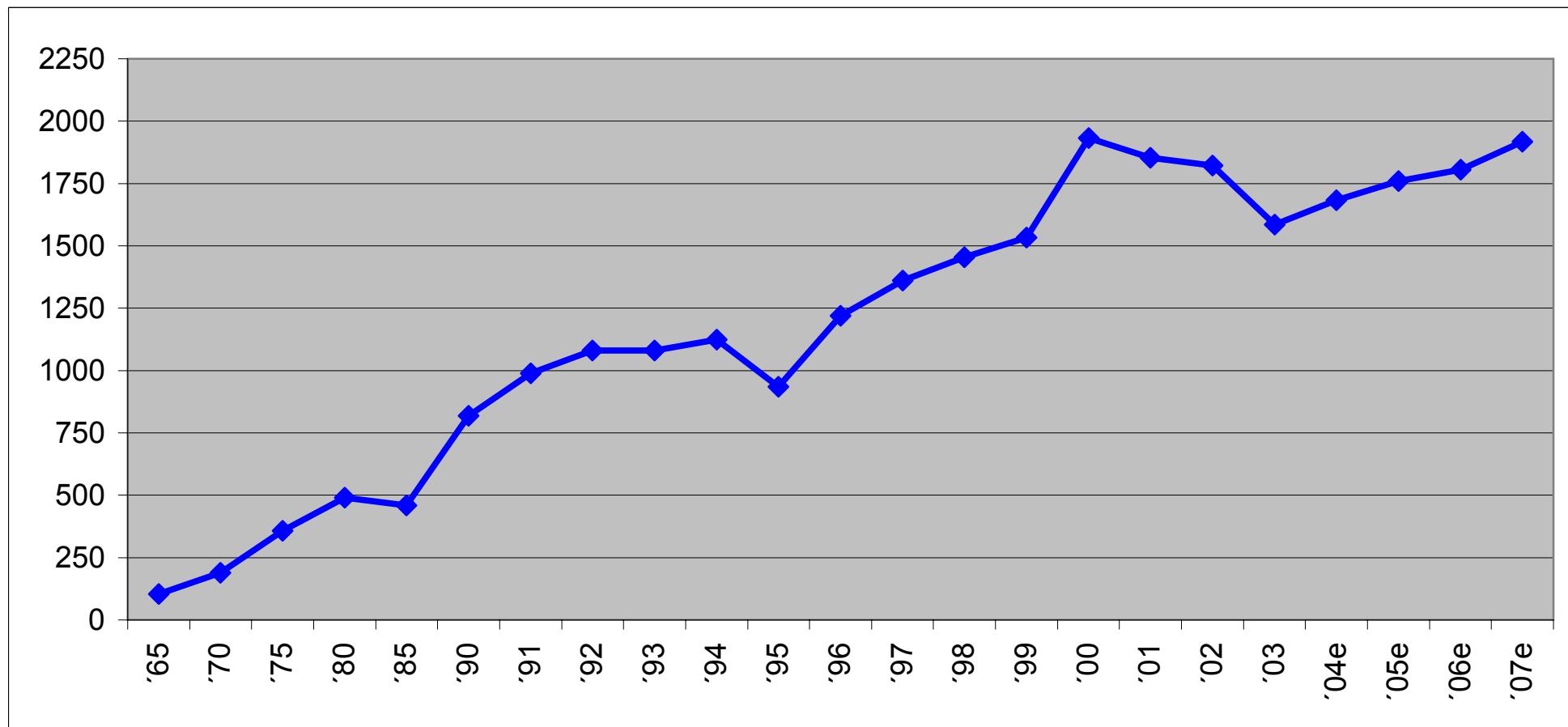
## NEGOCIACIONES EN PROCESO DE APROBACIÓN POR LOS CONGRESOS DE CADA PAÍS

TRATADOS DE LIBRE COMERCIO DE MÉXICO	MÉTODOS DE CÁLCULO DE REGLAS DE ORIGEN	CONTENIDO REGIONAL MÍNIMO REQUERIDO	ARANCEL	
			IMPORT. A MÉXICO	
			CON	SIN
			CERTIFICADO	
TLC G3 (México, Colombia y Venezuela)	$VCR = \left[ \frac{VT - VMN}{VT} \right] \times 100$ <p>VCR: Valor del Contenido Regional. VT: Valor del Bien o Producto. VMN: Valor CIF de los Materiales No Originarios.</p>	40%	0%	México 50%
JAPÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El valor de un bien (VB) se define como el precio efectivamente pagado ajustado sobre la base LAB (libre abordó desde el punto de embarque directo del vendedor al comprador), siempre que el precio incluya el valor de todos los materiales utilizados, antes de todo gravamen o impuesto.</li> <li>➤ Valor de los materiales no originarios es el valor en aduana en el momento de la importación de los materiales no originarios, incluyendo costos seguros y fletes (CIF).</li> </ul>	65%		

Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, México, Septiembre, 2004.

## PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

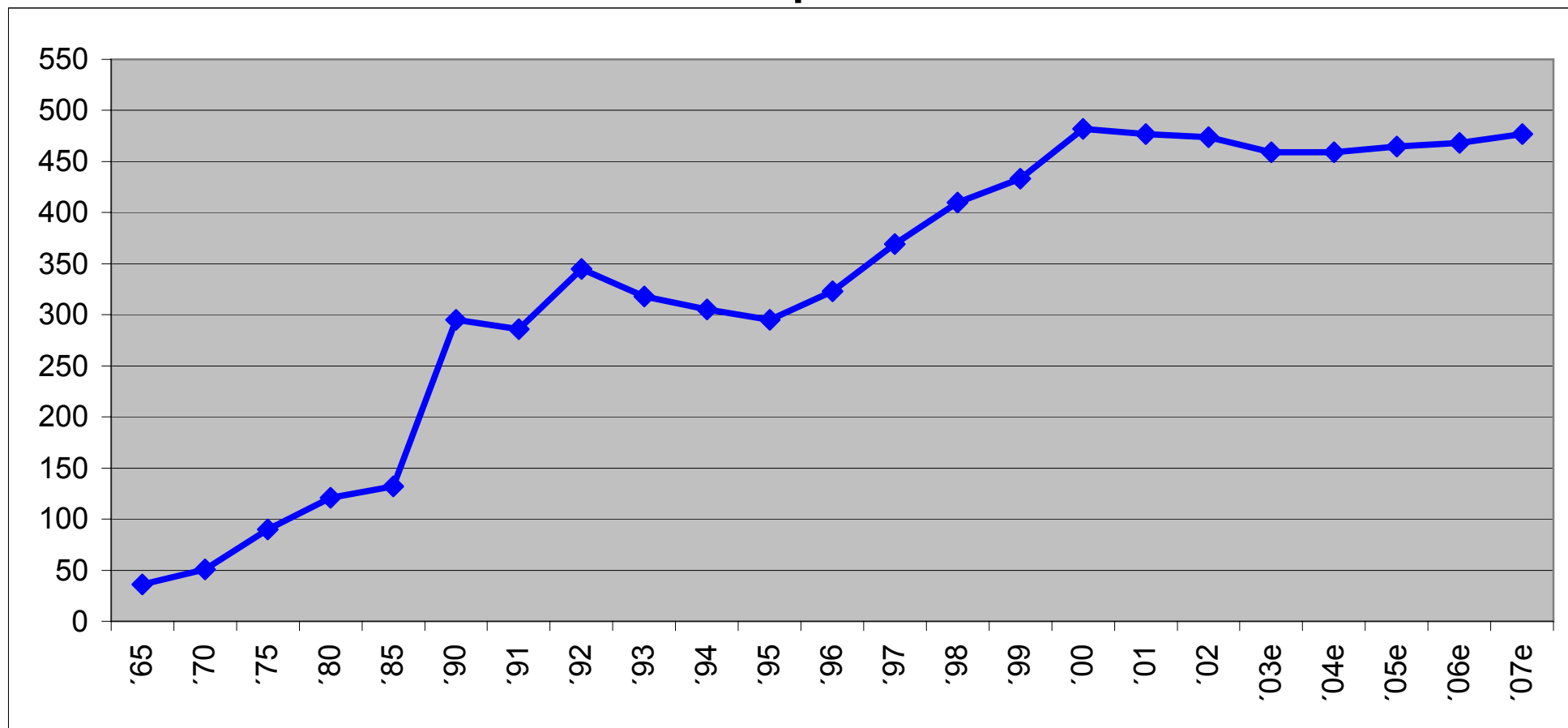
miles de unidades



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Enero, 2004

## EMPLEO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

miles de personas

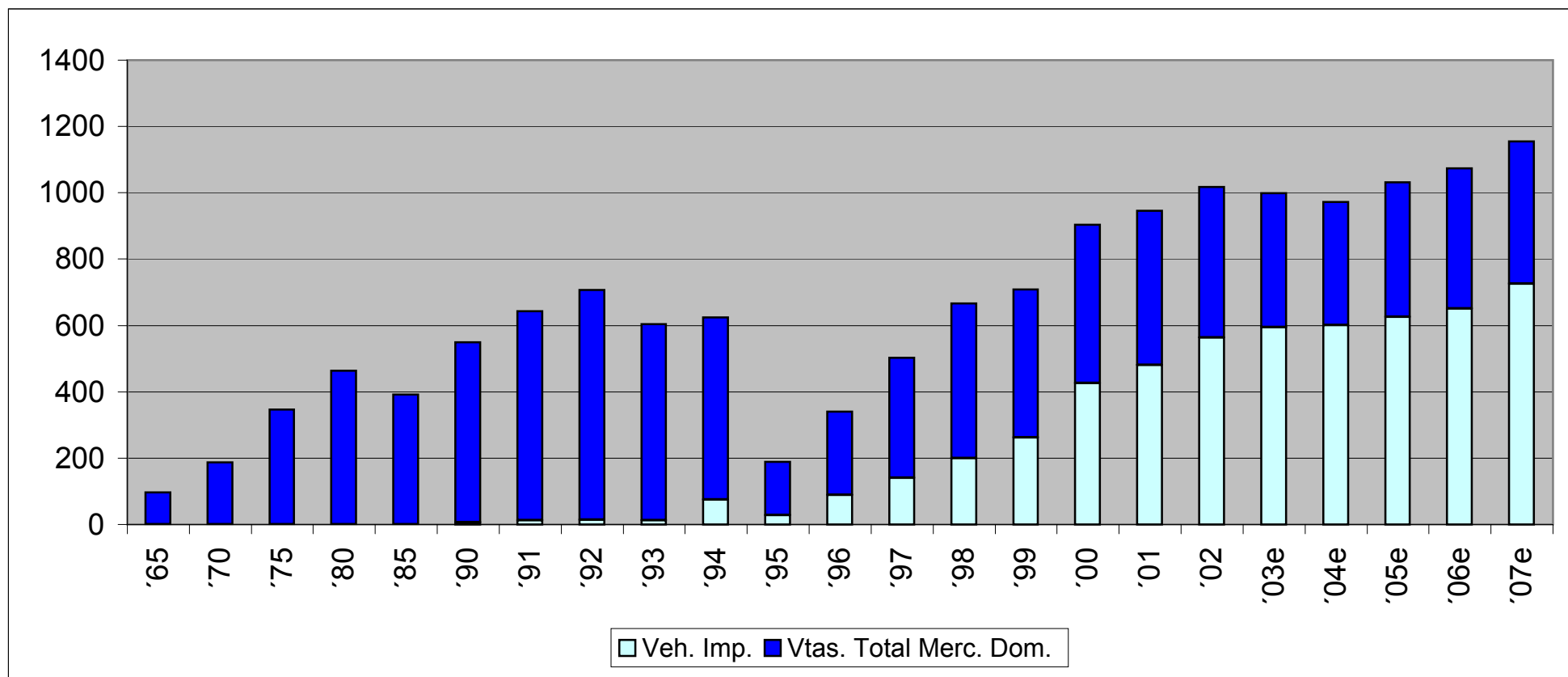


AÑO	'65	'70	'75	'80	'85	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03e	'04e	'05e	'06e	'07e
Empleo	36	51	90	121	132	295	286	345	318	305	295	323	369	410	433	482	477	474	458.9	458.9	464.6	468.4	476.9

Fuente: INEGI, elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Diciembre, 2002

## VENTAS DE LA IND. AUTOMOTRIZ EN EL MERCADO DOMESTICO

miles de unidades

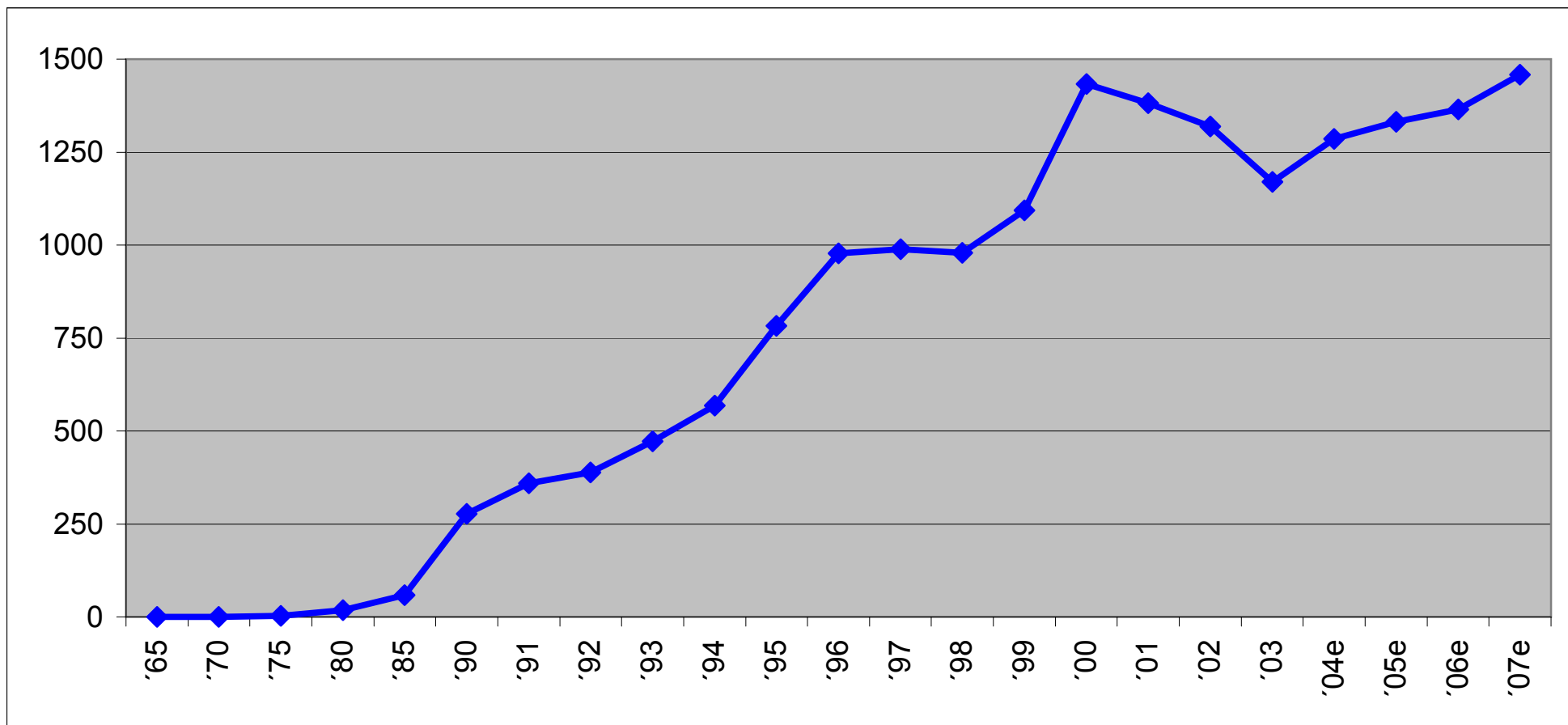


AÑO	'65	'70	'75	'80	'85	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04e	'05e	'06e	'07e
Vtas. Total Merc. Dom.	97	188	346	464	392	550	643	707	604	624	189	340	503	667	708	904	946	1,018	999	973	1,032	1,074	1,155
Veh. Nals. %	100	100	100	100	100	99	98	98	98	88	85	74	72	70	63	52	49	45	40	38	38	39	37
Veh. Imp. %	0	0	0	0	0	1	2	2	2	12	15	26	28	30	37	48	51	55	60	62	61	61	63

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Enero, 2004

## EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

miles de unidades

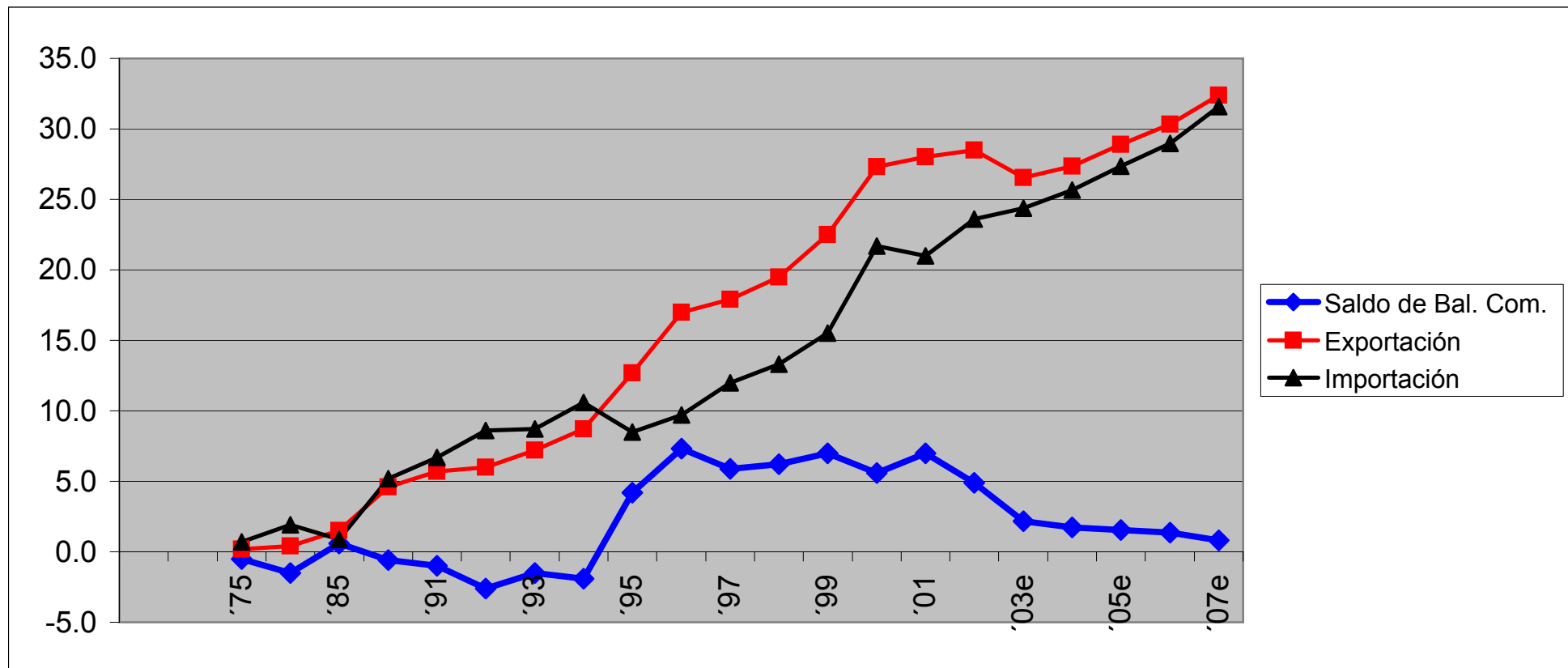


AÑO	'65	'70	'75	'80	'85	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04e	'05e	'06e	'07e
Exportación	0	0	3	18	58	277	359	389	472	568	783	978	989	979	1,093	1,433	1,382	1,319	1,170	1,286	1,332	1,365	1,458

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Enero, 2004

## BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

miles de millones de dólares



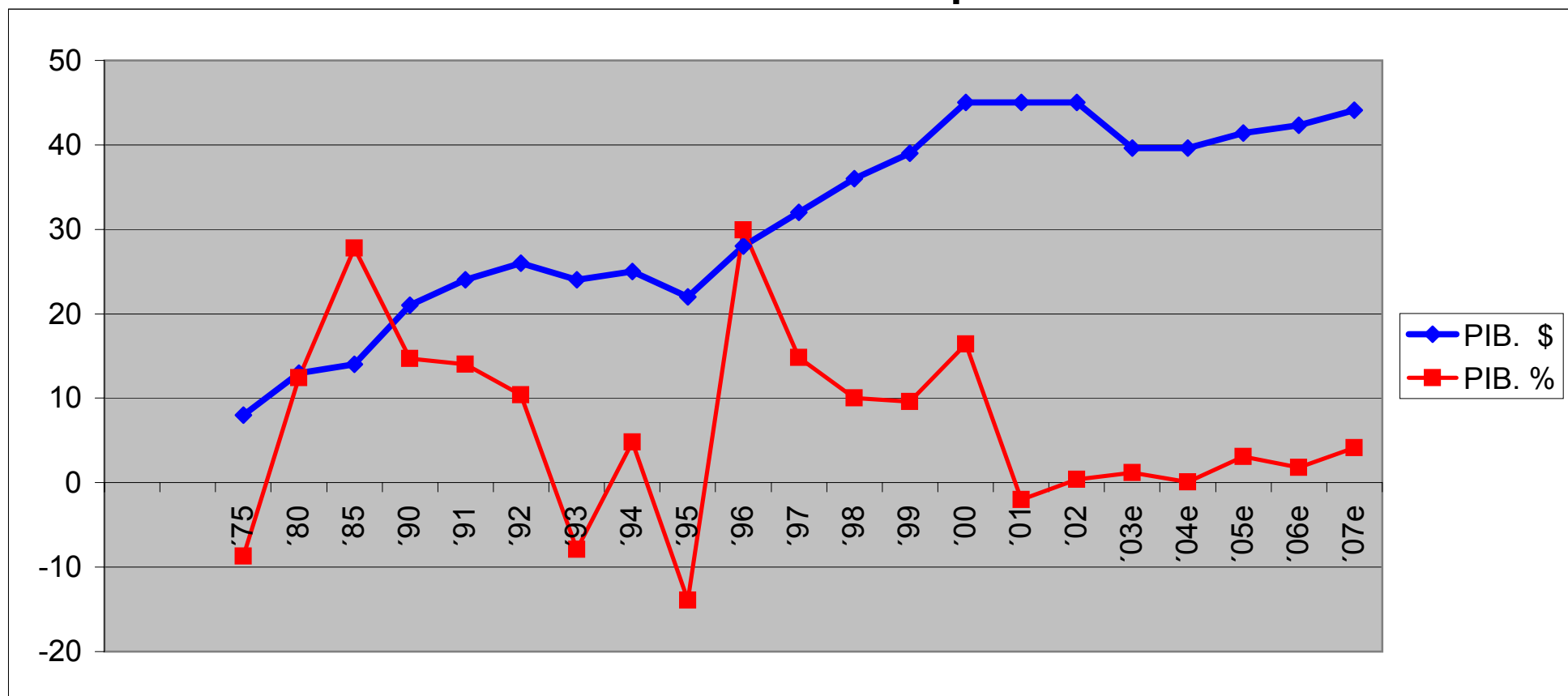
AÑO			'75	'80	'85	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03e	'04e	'05e	'06e	'07e
Saldo de Bal. Com.			-0.5	-1.5	0.6	-0.6	-1.0	-2.6	-1.5	-1.9	4.2	7.3	5.9	6.2	7.0	5.6	7.0	4.9	2.2	1.7	1.5	1.4	0.8
Exportación			0.2	0.4	1.5	4.6	5.7	6.0	7.2	8.7	12.7	17.0	17.9	19.5	22.5	27.3	28.0	28.5	26.6	27.4	28.9	30.3	32.4
Importación			0.7	1.9	0.9	5.2	6.7	8.6	8.7	10.6	8.5	9.7	12.0	13.3	15.5	21.7	21.0	23.6	24.4	25.7	27.4	29.0	31.6

Fuente: INEGI, elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Diciembre, 2002



## PRODUCTO INTERNO BRUTO DE LA IND. AUTOMOTRIZ

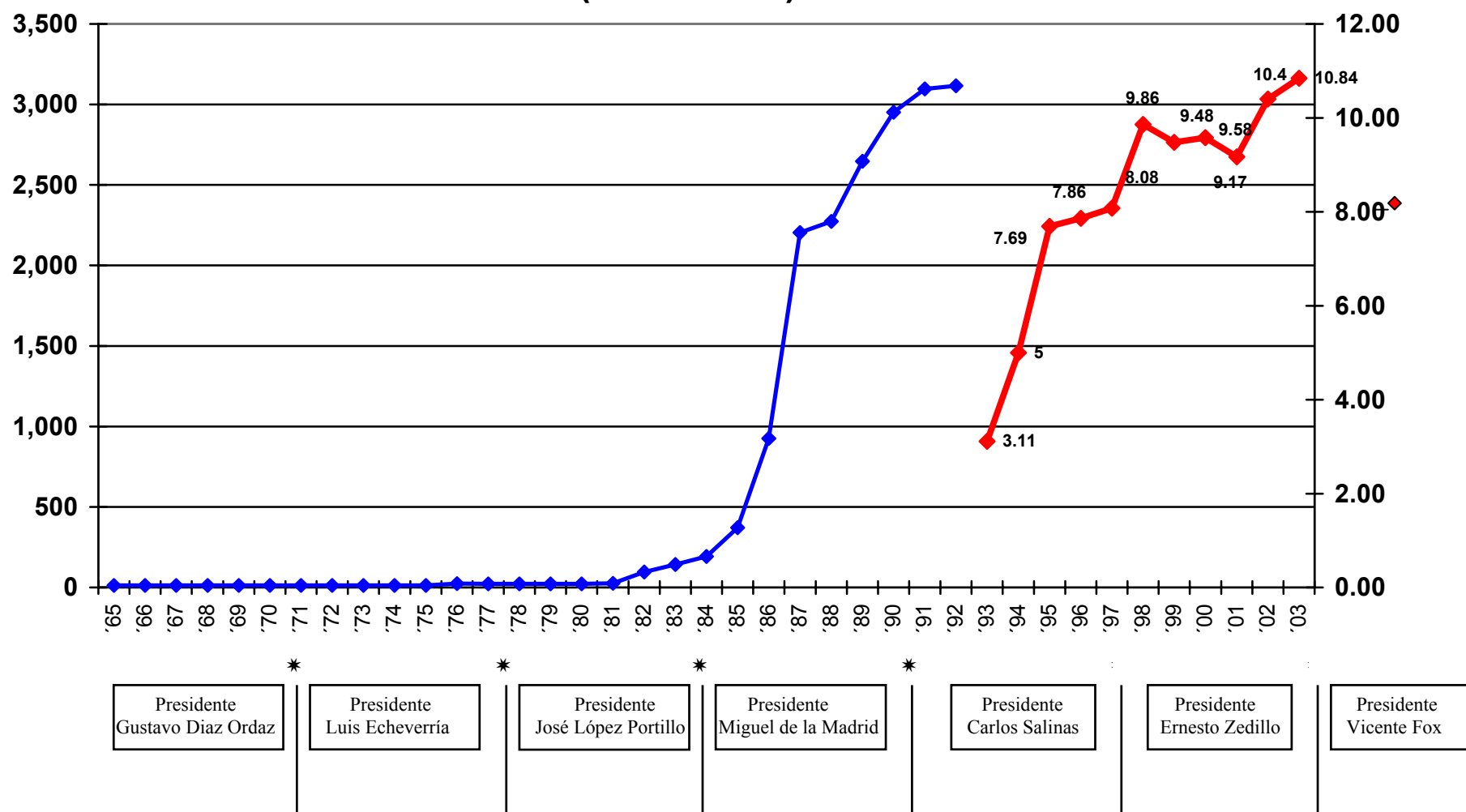
miles de millones de pesos



AÑO			'75	'80	'85	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03e	'04e	'05e	'06e	'07e
PIB. \$			8	13	14	21	24	26	24	25	22	28	32	36	39	45	45	45	40	40	41	42	44
PIB. %			-8.7	12.4	27.8	14.7	14.0	10.4	-7.9	4.8	-13.9	29.9	14.8	10.0	9.6	16.4	-2.0	0.4	1.2	0.1	3.1	1.8	4.1

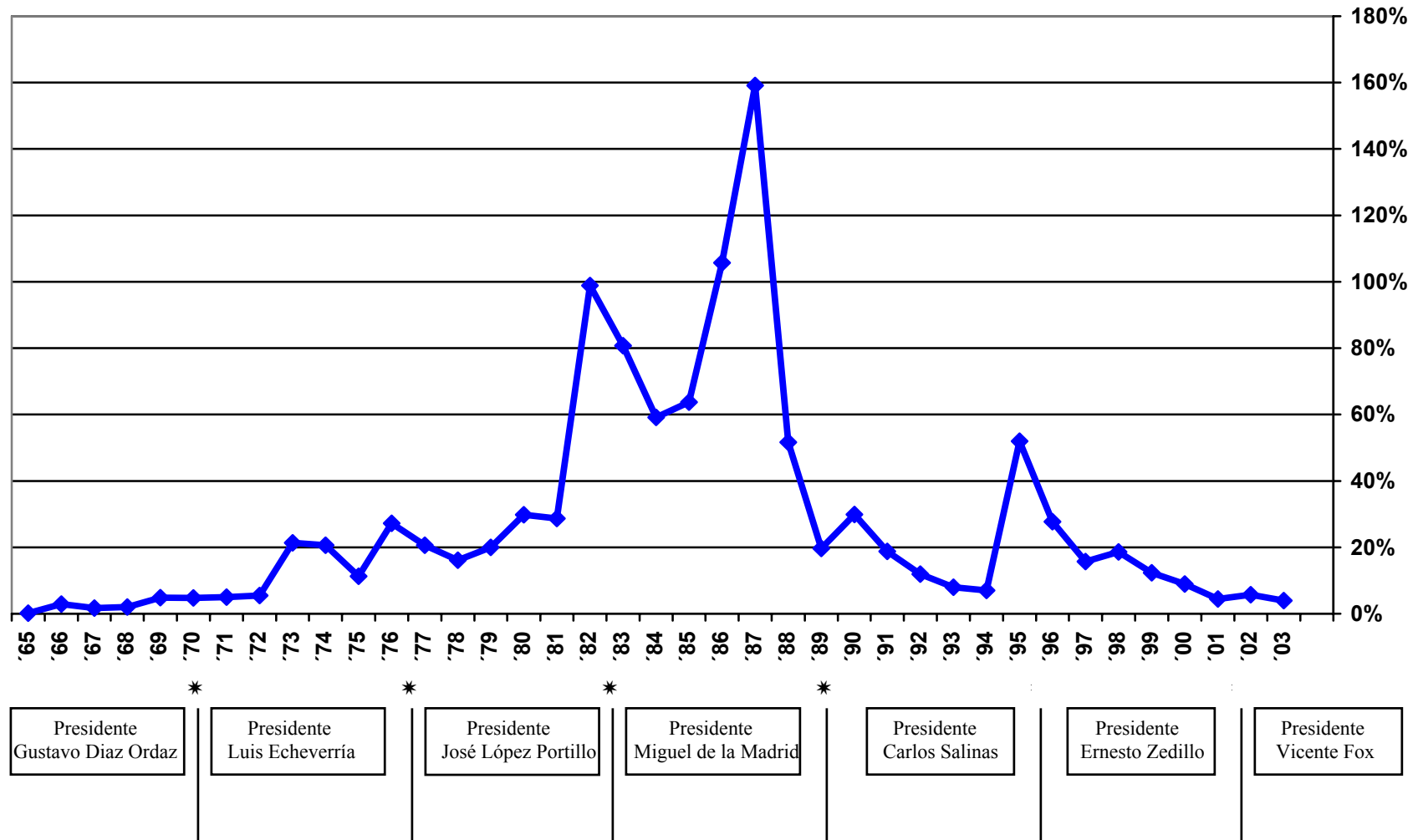
Fuente: INEGI, elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Diciembre, 2002

## TIPO DE CAMBIO 1965 – 2003 (PESO/US\$)



Fuente: Banco de México. Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Febrero, 2004

# INFLACIÓN 1965 – 2003



Fuente: Banco de México. Elaborado por Gabriel Lemus Hidalgo, Febrero, 2004.