



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE  
MEXICO**

---

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**LAS RELACIONES MEXICO-ESTADOS UNIDOS DE AMERICA EN EL  
TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE, EL  
CASO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

**T E S I S I N A**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :**

**L I C E N C I A D A E N :  
R E L A C I O N E S I N T E R N A C I O N A L E S**

**P R E S E N T A :**

**M A R I C E L A L O P E Z F L O R E S**



**MEXICO D.F.**

**2006**



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.

Con todo mi afecto y agradecimiento:

A Dios con sincero agradecimiento y humildad por la oportunidad que me brinda en concluir este trabajo.

A la memoria de mi Padre; por lo que somos y por el legado moral que nos ha dejado.

A mi Madre; por su invaluable apoyo incondicional y atención sin medida.

A mi hermosa familia, con el deseo sincero de que también alcancen las metas que se hayan propuesto, por su apoyo y cariño.

A mis amigos; por permitirme contar con su confianza y aprecio.

A mis maestros; por su orientación y formación que me brindaron

Y a todas las personas que ocupan un lugar en mi vida, también participes en mi motivación; dedico lo que representa la conclusión de una de las etapas de mi formación académica.

Maricela López Flores.

# INDICE

	Página
<b>INTRODUCCION.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO 1. México, Apertura económica y Tratado de Libre Comercio de América del Norte .....</b>	<b>3</b>
1.1. Antecedentes.....	3
1.2. Los fundamentos de la apertura económica.....	8
1.3. El tratado de libre comercio de América del Norte.....	13
1.3.1. Negociación.....	15
1.3.2. Firma.....	17
1.3.3. Estructura: contenido del TLCAN.....	20
<b>CAPITULO 2. La industria automotriz en el TLCAN con México.....</b>	<b>22</b>
2.1. Antecedentes de la industria automotriz.....	23
2.2. El control mundial de la industria automotriz.....	28
2.3. Visión de la industria automotriz en México.....	29
2.3.1. Desarrollo y localización regional de la industria terminal en México....	40
2.3.2. Ubicación regional de la industria automotriz en México.....	41
2.3.3. Equipo original.....	44
2.4. La industria automotriz mexicana ante el TLCAN.....	47
2.5. La producción automotriz en México frente al TLCAN.....	52
2.6. La participación de la industria automotriz en el comercio exterior de México...	59
2.7. El auge automotriz en México frente al TLCAN.....	66
<b>CAPITULO 3. La reglamentación y medidas a la industria automotriz en el marco del TLCAN.....</b>	<b>72</b>
3.1. Reglas de origen.....	73
3.1.1. Las reglas de origen para la industria automotriz en el marco del TLCAN.....	77
3.2. Eliminación arancelaria .....	79
3.2.1. Medidas de cumplimiento arancelario.....	84
3.2.2. La doble tributación.....	89

<b>PERSPECTIVAS</b>	<b>DE</b>	<b>LA</b>	<b>INDUSTRIA</b>	
<b>AUTOMOTRIZ.....</b>				<b>92</b>
<b>CONSLUSIONES.....</b>				<b>99</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>				<b>106</b>
<b>HEMEROGRAFIA .....</b>				<b>107</b>

## INTRODUCCIÓN

En la actualidad México se encuentra en una etapa en la cual sus relaciones internacionales son cada vez más el punto de atención para poder entender los cambios y el futuro de los grandes negocios globalizados, tal es el caso del significado del Tratado de Libre Comercio con América del Norte que representa para México, junto con los Estados Unidos y Canadá que forman parte.

De ahí que surgiera la idea y el interés de formalizar sus relaciones comerciales y formar parte de una serie de numerosos tratados comerciales en los que México ya es miembro formal.

El Tratado de Libre Comercio con América del Norte, rebaso lo que en principio ya existía, la amplia comercialización de los productos nacionales hacia los Estados Unidos, hecho que sentó las bases de la importancia de México para el mercado americano, así como la apertura del proceso de desregulación arancelaria que se aceleró para permitir a los Estados Unidos mantener su hegemonía económica, por cierto ya deteriorada.

De manera específica, esta investigación se centra en el sector automotriz mexicano y con ello se intenta demostrar que las relaciones comerciales y financieras entre dos estados que establecen un acuerdo de libre comercio se

incrementan tanto en su cantidad como su calidad a causa de una mayor seguridad, transparencia y eficiencia en la logística de sus operaciones que realiza.

Como hipótesis particular y específica de la presente investigación es que las relaciones comerciales y más particularmente de la industria automotriz entre México y Estados Unidos, se ha incrementado tanto en su cantidad como calidad a causa de la regulación, mayor transparencia y eficiencia en la realización de las operaciones y procesos comerciales y entre los dos países.

El objetivo primero de esta investigación es analizar los fundamentos de la apertura económica de las relaciones comerciales de México a partir del TLCAN.

Un segundo objetivo consiste en explicar el TLCAN en cuanto a su proceso de negociación, estructura, contenido y firma.

Otro objetivo es establecer el nuevo marco jurídico que rige el crecimiento y exportación de la industria automotriz mexicana hacia los Estados Unidos a partir del TLCAN.

Un último objetivo es el planteamiento de conclusiones y observaciones para incrementar el comercio y la integración de la industria automotriz mexicana al mercado de Estados Unidos.

## CAPITULO 1

### 1. México: apertura económica y Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

#### 1.1. Antecedentes

Al concluir la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos se convirtió en el principal acreedor del mundo y comienza a promover sus recursos para consolidar su hegemonía.

Su economía se encontraba en crecimiento lo cual le permitió impulsar su expansión. Encaminó su política hacia la consolidación de su hegemonía en el sistema mundial, coadyuvando a la creación de una estructura internacional caracterizada por la bipolaridad.

Para su consolidación, la expansión del capital estadounidense demandó dos requisitos:<sup>1</sup>

- a) La habilitación permanente de los países latinoamericanos como elementos dinámicos del mercado para los productos de la metrópoli; es decir, la economía estadounidense estableció un mecanismo para impedir que los países periféricos del continente cayeran en desequilibrios de balanza de

---

<sup>1</sup> Labra, Armando. Para entender la economía mexicana, México, UNAM, 1987, p. 36.



pagos que les limitará la importación de productos provenientes del mercado norteamericano.

b) Garantías para repatriar su capital, intereses y utilidades sin sufrir demérito financiero. Se exigió la estabilización de las monedas de los países latinoamericanos respecto al dólar.

Ambos requisitos se transformaron en la estrategia de expansión capitalista a partir de los años cuarenta y conformaron la columna vertebral de la política económica en el continente americano y, por supuesto, en México.

En este mismo período en que los Estados Unidos consolida su hegemonía en el mundo occidental, a finales de la segunda guerra mundial, México adoptaría una estrategia de desarrollo capitalista.

En este contexto, México desplegó una política económica, en la cual se planteó “sustentar una elevada tasa de utilidades generada por un proceso dinámico de formación de capital privado, estimulando el propio crecimiento económico de cuya fuerza inicial y sostén se encargaría el Estado.”<sup>2</sup>

El objetivo de la política económica de sustitución de importaciones fue de promover la industrialización en México.

---

<sup>2</sup> Idem.

El Estado mexicano también procuró mantener la estabilidad política para contener a los sectores no favorecidos por esta estrategia, como fue el caso de la agricultura.

Con base en la llamada sustitución de importaciones se argumentó que los países como México eran pobres debido a que importaban más de lo que exportaban y, por tanto, se endeudaban y carecían de recursos para financiar su desarrollo interno. Se comenzó entonces a sustituir con producción nacional aquellas importaciones de productos cuya tecnología no fuera demasiado complicada, con la pretensión de que gradualmente se aprendería a realizar actividades industriales cada vez más complejas. De esta manera, se contrarrestaría el desequilibrio externo, la inestabilidad cambiaria y la inflación, ya que al importar menos se ahorrarían divisas y los precios tenderían a bajar, la oferta interna no aumentaría y se impediría el alza inflacionaria. Con estos objetivos, se estimuló la inversión privada y comenzó a fluir la inversión así como a aumentar el gasto público.

El modelo de sustitución de importaciones no sólo prevaleció en México, sino en gran parte de América Latina, en donde predominó el llamado Estado Benefactor y la producción se orientó a cubrir básicamente las necesidades del mercado interno.

A lo largo del período sustitutivo de importaciones, se generó un conjunto de rezagos y desequilibrios en el aparato productivo, en gran parte debido a la

excesiva intervención y protección del Estado. Esta estrategia devino en un proceso modernizador desequilibrado y excluyente en el cual una parte de la economía progresó a expensas de otras, ocasionando retraso económico y social: “El afán industrializador fomentado por la llamada ‘sustitución de importaciones’ absorbió la atención y los escasos recursos para invertir en el sector industrial principalmente, a tal grado que se dejó de lado al resto de los sectores como el de la agricultura.”<sup>3</sup>

El proceso económico iniciado a partir de la sustitución de importaciones tuvo las siguientes características:

- a) Crecimiento con inflación, de 1940 a 1956
- b) Crecimiento con estabilidad y desempleo, de 1957 a 1970
- c) Crecimiento con inflación y desempleo, de 1971 a 1981

En este proceso “ el Estado desplegó una política excesivamente proteccionista y subsidiaria de los capitales nacionales y transnacionales, los cuales, justamente al amparo de este proteccionismo, obtuvieron grandes ganancias y mantuvieron una planta industrial frágil e ineficiente.”<sup>4</sup>

El sector industrial de la economía mexicana se desarrolló desigualmente (no se profundizó en la sustitución de bienes de capital) y los mercados de exportación quedaron limitados en su expansión. “La planta productiva

---

<sup>3</sup> Labra, Armando Op. Cit., p. 37.

<sup>4</sup> Abella Armengol, Gloria. “La política exterior en la administración de Carlos Salinas de Gortari: la propuesta del cambio estructural”, Relaciones Internacionales, CRI, FCPyS, UNAM, No. 62 Abr/Jun 1994, p. 54.

mexicana dependió por décadas del gasto y protección del gobierno para no tener que competir con importaciones del exterior. La protección de la industria impidió que se modernizara la planta productiva y la hizo incapaz de exportar.”<sup>5</sup>

Es con el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado, cuando se empieza a hablar sobre la modernización de México en el sentido de desarrollo nacional, “... que la modernización del país implicaba el cambio en la estructura del pacto y del proyecto social... El nuevo proyecto de De la Madrid hace explícito que la responsabilidad de la dirección, de la rectoría del desarrollo nacional, recae en el Estado”.<sup>6</sup>

Buscó la legitimidad y el consenso social para poder consolidar su proyecto. “era urgente restablecer la confianza y la credibilidad de los sectores sociales a fin de instrumentar la reordenación nacional”.<sup>7</sup>

Si bien es cierto que con el ingreso de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), comenzó el proceso de apertura comercial de México, ya que la mayor parte de los aranceles se redujeron al 50%,<sup>8</sup> fue hasta la década de los noventa cuando se profundizaron las medidas económicas para

---

<sup>5</sup> Rubio, Luis. “El TLC: Sin lágrimas ni risas”, Nexos, México, septiembre 1999, p. 42.

<sup>6</sup> Pérez Fernández del Cartillo, German, “Miguel de la Madrid: el nuevo proyecto nacional”, en “López Portillo: un sexenio de auge y crisis”, Miron Ponce, Rosa Maria (coordinadora), Evolución del Estado Mexicano, consolidación 1940-1983, Tomo III, Ediciones el Caballito, México, 1998, p. 256-257.

<sup>7</sup> Ibidem, p. 259.

<sup>8</sup> Córdoba Montoya, José. Nexos, México, febrero 1991 en Gloria Abella “La política exterior en la administración de Carlos Salinas de Gortari: la propuesta del cambio estructural”, Relaciones Internacionales, CRI, FCPyS, UNAM, No. 62 Abr/Jun 1994, p. 58.

instrumentar un modelo acorde con los lineamientos del libre mercado predominante en la economía internacional. Los mayores cambios que se introdujeron en México se registraron durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, tema del siguiente apartado.

## 1.2. Los fundamentos de la apertura económica: modernización

En la administración de Carlos Salinas de Gortari se planteó que México debería participar más activamente en la economía internacional ante los cambios que se estaban originando en el mundo.<sup>9</sup> La caída del socialismo real en los países de Europa del Este, el surgimiento del neoliberalismo, la globalización y la formación de bloques regionales fueron algunos de los acontecimientos que condujeron a reorientar la tradicional política exterior de México en el gobierno de Carlos Salinas. “El desplome de la Unión Soviética y la desaparición del Bloque del Este es otro de los elementos fundamentales de la crisis mundial, en la medida en que modificó al anterior contexto internacional, en por lo menos dos de sus pilares fundamentales: a) la desaparición del orden bipolar de posguerra ya alterado por la decadencia de Estados Unidos; y b) la desaparición de bloque mundial de fuerzas políticas, sociales e ideológicas, que aglutinó por más de medio siglo la principal expresión de crítica y lucha organizada contra el capitalismo.”<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Salinas de Gortari, Carlos. “Segundo Informe de Gobierno”, Excelsior, 2 de noviembre de 1990 en Gloria Abella “La política exterior en la administración de Carlos Salinas de Gortari: la propuesta del cambio estructural” , Op. Cit., p. 54.

<sup>10</sup> Dabat, Alejandro. (Coordinador), “Las transformaciones de la economía mundial”, México y globalización, México, UNAM, 1994, p. 20.

En ese contexto, en México se puso en práctica una serie de reformas que “... transformaron la economía... que salió de una etapa de proteccionismo, con una fuerte intervención del Estado, para iniciar otra de amplia apertura bajo la iniciativa del sector privado.”<sup>11</sup>

Carlos Salinas de Gortari, tras haber tomado posesión como presidente de México para el período 1989-1994, planteó los lineamientos de su administración en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Los objetivos fundamentales que se propusieron en ese documento fueron: “... mantener el crecimiento económico y promover la justicia social, a través de la modernización de la economía y la redefinición del papel del Estado.”<sup>12</sup>

Los ejes principales de la política de Carlos Salinas de Gortari se centraron en la reforma del Estado y la modernización. Esta última se planteó en todos los niveles: social, política y económicamente. Para la administración de Carlos Salinas, México necesitaba cambiar y adaptarse a los cambios mundiales, a raíz tanto de la caída del llamado socialismo real, como de la aparición de una nueva etapa en la globalización y el surgimiento de los bloques económicos: “La modernización sería la vía fundamental para superar la crisis económica, para fortalecer el Estado y ubicar su actividad económica como centro regulador – no productor – de la actividad económica, para consolidar la

---

<sup>11</sup> Vega Cánovas, Gustavo. “México, 1988-1994: Restructuración económica, crisis y evolución futura del Libre Comercio en América del Norte”, Foro Internacional, México, El Colegio de México, 1994, p. 729.

<sup>12</sup> Reyes Frausto, Sonia. Op. Cit., p. 21.

democracia, garantizar las libertades individuales y defender el interés nacional y la soberanía.”<sup>13</sup>

La reforma y modernización del Estado se planteó con base en la Constitución de 1917. Según el Presidente Salinas, “el Estado no había cumplido con los propósitos originarios del movimiento revolucionario de 1910.”<sup>14</sup> Además, se había agotado el modelo adoptado: “... el Estado mexicano cumplió una función que a la luz de los resultados – manifiestos en la crisis económica, política y social que se ha expresado desde la década de los setenta hasta la actualidad – se agotó, además de demostrar la inviabilidad del Estado como regulador de la economía.”<sup>15</sup>

“El ‘Estado reformado’ se asoció con la justicia, el progreso, el bienestar y la democracia. El planteamiento del ejecutivo se orientó a intentar demostrar que su propuesta estaba fundamentada en los principios originales de la Constitución”.<sup>16</sup>

La modernización se tradujo en privatizaciones de empresas paraestatales, desregulación y apertura económica hacia el exterior: “México cambia su estrategia económica 20 años después de que se agota el modelo de sustitución de importaciones, en el cual se sustentaba su desarrollo económico y político. México intenta reproducir el éxito del modelo asiático, que los cuatro

---

<sup>13</sup> Ibidem, p. 56

<sup>14</sup> Abella Armengol, Gloria. “La política exterior en la administración de Carlos Salinas de Gortari: la propuesta del cambio estructural”, Op. Cit., p. 55.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Ibidem, p. 56.

tigres (Corea del Sur, Hong Kong, Taiwán y Singapur) adoptaron a principios de los sesenta”.<sup>17</sup>

En cuanto a la apertura comercial se instrumentó el Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior (PRONAMICE) 1990-1994, el cual consideró los siguientes planteamientos:

- “Consolidar la apertura económica como un cambio estructural y no coyuntural
- Insertar al país en la economía mundial, como actor dinámico de la misma.
- Lograr la diversificación de los mercados.
- Reconocer y consolidar sus relaciones con el mercado más grande del mundo
- Instrumentar la desregulación económica.
- Promover las exportaciones.”<sup>18</sup>

Al igual que se agotó el modelo de sustituciones de importaciones, también se agotó el esquema de política exterior que México había mantenido desde el movimiento revolucionario de 1910: “nuestro país abandona su tradicional actitud antiestadounidense y deja de ser rival para convertirse en socio de Estados Unidos. Se pasa del conflicto a la cooperación con ese país.”<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Garza Elizondo, Humberto. “Los cambios de la política de México: 1989-1994, Foro Internacional, México, El Colegio de México, 1994, p. 541.

<sup>18</sup> Reyes Frausto, Sonia. Op.Cit., p. 21.

<sup>19</sup> Garza Elizondo, Humberto. Op. Cit., p. 535.



En este sentido, la administración de Carlos Salinas justificó una nueva visión de la relación de México con el exterior: “la política exterior buscaba ser un instrumento de trabajo para defender los intereses nacionales y para hacer negocios en beneficio de México... La nueva política exterior se constituye sobre criterios objetivos, se basa en teorías, análisis, cálculos y mediciones.”<sup>20</sup>

Según Carlos Salinas, en la medida en que la economía mostraba su vulnerabilidad la capacidad de negociación del Estado disminuía, la política exterior se basó en las siguientes consideraciones: <sup>21</sup>

- a) El Estado proteccionista era responsable de la crisis, por lo que se propuso un Estado orientador, promotor.
- b) La estrategia económica de la posguerra condujo a una pérdida de soberanía; propuso defenderla a partir de las mejoras materiales de la sociedad, del crecimiento de la economía y de la promoción de la justicia social.
- c) México debería insertarse a la economía mundial en condiciones de competitividad y complementación con los principales centros de poder económico internacional como medio para fortalecer la soberanía nacional.
- d) El Ejecutivo, teniendo como referencia los cambios mundiales que precipitaron el fin de la estructura de poder internacional de la posguerra, sostuvo la necesidad de impulsar un nuevo nacionalismo que respondiera a

---

<sup>20</sup> Ibidem, p. 538.

<sup>21</sup> Abella Armengol, Gloria. “La política exterior de México en el gobierno de Carlos Salinas de Gortari: ¿una nueva concepción?”, Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, México, UNAM, No. 148, abr-jun, 1992, p.69.

los retos impuestos por la dinámica internacional. Asimismo mantener la defensa de los principios tradicionales de la política exterior, con una nueva interpretación en las formas concretas de aplicación.

El acercamiento con Estados Unidos se justificaba fundamentalmente en la necesidad de formar alianzas regionales para mejorar las posibilidades de competir a nivel mundial: "...En efecto, la competencia de los nuevos centros de poder económico mundial no sólo afecta a México sino también – y de manera fundamental- a los norteamericanos. La ya prolongada crisis que atraviesa su economía, sumada a la imposibilidad que hasta entonces ha mostrado su planta productiva para competir con Japón y Alemania, están propiciando que Estados Unidos comience a considerar a América Latina en algo más que su zona natural de influencia. *La iniciativa para la Américas y el Plan Brady* se inscriben en esta lógica, en la cual, México, ocupa un papel de primera importancia.”<sup>22</sup>

Con esa lógica en el período de 1989 a 1994, las relaciones de México con el exterior se centraron fundamentalmente hacia Estados Unidos y, en el tema del Tratado de Libre Comercio.

### 1.3. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte

---

<sup>22</sup> Ibidem, p. 72.

Entre los fundamentos de la propuesta de la administración de Carlos Salinas de Gortari para firmar un Tratado de Libre Comercio con América del Norte, argumentó que México ampliaría sus flujos comerciales, tendría mayor acceso a los mercados de Estados Unidos y Canadá, promovería la inversión y se crearían nuevos empleos.

Asimismo, se sostenía que Estados Unidos representaba para México "... el mercado de destino de las tres cuartas partes de nuestras exportaciones y el mercado de origen de las dos terceras partes de nuestras importaciones,"<sup>23</sup> constituyendo el primer socio comercial.

Se consideró la importancia de incrementar la participación de México en los mercados de aquellos países o regiones con los que resultaba más factible alcanzar una complementación productiva: "...el TLCAN, se procuró como un seguro político para todos los grupos involucrados en la nueva coalición gobernante,... ante todo representaba un instrumento para despolitizar la economía, y así fortalecer el camino de los cambios".<sup>24</sup>

Carlos Salinas de Gortari planteó la negociación del TLCAN no sólo bajo una justificación económica sino como parte de su estrategia política para lograr credibilidad y viabilidad a sus propuestas de gobierno. "La magnitud del cambio fue tal que en 1991 la economía mexicana era ya una de las más abiertas del mundo...Al cambio del modelo de desarrollo económico se sumó la voluntad

---

<sup>23</sup> Vega Canovas, Gustavo. Op. Cit., p. 733.

<sup>24</sup> Rubio, Luis. Op. Cit., p. 38.

política de diseñar una estrategia de vínculos con el exterior que fuera congruente con el proceso de cambio económico interno”.<sup>25</sup>

Pese a las grandes asimetrías entre México y Estados Unidos, “el TLCAN ocurre cuando ambos se encuentran muy debilitados... Tanto para México como para Estados Unidos, el TLCAN es un proyecto político más que económico, el TLCAN habrá de proporcionar ‘continuidad’ tanto a la política exterior como a la interna ... Para México, el Tratado representa un ‘seguro’ frente a la incertidumbre internacional. El TLCAN le ofrecía a México credibilidad, lo volvía confiable y atractivo para los actores importantes del sistema internacional.”<sup>26</sup>

Con el TLCAN, en concreto, se pretendía obtener credibilidad y continuidad para las reformas planteadas al inicio del gobierno de Carlos Salinas de Gortari: “El gobierno comenzó a redefinir su función en la economía y en la sociedad, y dejó de asumir que su propósito central era el de manejar y controlar el desarrollo de la economía ... si el gobierno quería tener éxito en la consolidación de sus reformas domésticas, tendría que dar garantías creíbles, a largo plazo, de que no se cambiarían fácilmente dichas reformas.”<sup>27</sup>

En opinión de Luis Rubio, se recurrió al TLCAN para darle viabilidad a la economía y mantener el orden político inalterable: “El gobierno mexicano nunca se propuso reformar al país en su conjunto: más bien recurrió a las reformas

---

<sup>25</sup> Macouzet N. Ricardo. “Política económica externa y diplomacia multilateral en el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari”, Foro Internacional, México, El Colegio de México, 1994, p. 700.

<sup>26</sup> Humberto Garza Elizondo, Op. Cit., p. 540.

<sup>27</sup> Luis Rubio, Op. Cit., p. 36.

económicas y, con ellas, al TLCAN, para dar viabilidad y mantener, en lo posible, el orden político inalterable.”<sup>28</sup>

### 1.3.1. Negociación

Las negociaciones para firmar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte tuvieron una evidente connotación política, la cual se mantuvo a lo largo de todos el proceso: “Aunque las negociaciones mismas, así como el contenido del acuerdo, tuvieron una naturaleza estrictamente económica, lo que el gobierno buscaba con el tratado era la permanencia en el largo plazo de las reformas de libre mercado implantadas en la primera parte de los noventa... La decisión del gobierno mexicano de proponerle a Estados Unidos, en 1989, negociar un acuerdo comercial general tuvo una naturaleza profundamente política.”<sup>29</sup>

Para todos los sectores económicos y fuerzas políticas en México, el tema del tratado fue evidentemente polémico por todo lo que implicaba: “Las negociaciones en el Tratado de Libre Comercio fueron un tema muy controvertido, en particular en México, donde se convirtió en una de las piedras angulares tanto de debate político interno como de la estrategia de desarrollo económico interno y de modernización social.”<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Ibidem, p. 37.

<sup>29</sup> Ibidem, p. 36

<sup>30</sup> Ernesto Emmerich, Gustavo. (Coordinador), El Tratado de Libre Comercio texto y contexto, “Desigualdades y libre comercio en América del Norte, UAM, México, 1994, p.17.

Después de una declaración conjunta de los gobiernos de México y Estados Unidos, el 11 de junio de 1990 en Washington, se iniciaron las negociaciones, en ocasión de una visita del presidente mexicano a aquel país. Carlos Salinas y su homólogo estadounidense, George Bush, anunciaron la intención de negociar un acuerdo de libre comercio entre sus respectivos países. Posteriormente, en septiembre de 1990, el primer ministro canadiense, Brian Mulroney, solicitó oficialmente participar en el proceso.

Para agilizar la firma del Tratado de Libre Comercio, el gobierno de los Estados Unidos utilizó la llamada Vía Rápida, *Fast Track*; y las negociaciones comenzaron oficialmente el 12 de junio de 1991 en Toronto, Canadá.

El 5 de febrero de 1991, los mandatarios de los tres países emitieron un comunicado conjunto, en el que se señalaba: “un Tratado de Libre Comercio fomentará un crecimiento económico sostenido a través de mayores flujos de comercio e inversión, dentro de un mercado de 360 millones de personas y un producto regional de 6 billones de dólares. Así pues el TLC se convertía en un reto dentro del proceso de globalización económica.”<sup>31</sup>

### 1.3.2. Firma

El 12 de agosto de 1992 se anunciaba que los tres países habían logrado un acuerdo, aunque el texto final del tratado debería ser sometido a examen y

---

<sup>31</sup> Idem.

redacción por expertos juristas. En octubre terminaron oficialmente las negociaciones: “El texto final fue firmado el 7 de octubre de 1992 en Austin, Texas, por el Secretario de Comercio de México, Jaime Serra Puche, y los ministros de comercio de Canadá, Michael Wilson y la representante de Estados Unidos, Carla Hills.”<sup>32</sup>

Los presidentes de México, Estados Unidos y el Primer Ministro de Canadá, el 17 de diciembre de 1992 en ceremonias simultáneas, firmaron el texto final, quedando pendiente la ratificación.

Con la llegada de Willian Clinton al gobierno de los Estados Unidos, se establecieron dos Acuerdos Paralelos: uno en materia laboral y, el otro, sobre protección ecológica: “Fue gracias a negociaciones, insistencias, presiones y concesiones del propio Clinton, que el TLCAN quedó finalmente aprobado por la Cámara de Representante el 17 de noviembre de 1993, por 234 votos a favor (de los cuales 132 fueron republicanos y sólo 102 de los demócratas) y 200 en contra.”<sup>33</sup>

Estados Unidos ratificó el TLCAN a finales de noviembre de 1993, seguido de México, que esperó la resolución del Congreso estadounidense antes de iniciar su propio proceso de ratificación legislativa. Canadá, sin esperar la conclusión de los acuerdos paralelos lo ratificó en junio de 1993.

---

<sup>32</sup> Ibidem, p. 18.

<sup>33</sup> Ibidem, p. 8

Con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, tal y como lo dispone su artículo 2003, 1º de enero de 1994, <sup>34</sup> se inicio el primero efecto de descontento social como lo fue el levantamiento del movimiento del Ejercito Zapatista de Liberación Nacional, a su vez una nueva forma dinámica del comercio de México con el Extranjero, específicamente con los Estados Unidos, así como un nuevo tratamiento en los variados temas tocados en las mesas de negociación del TLCAN, como lo es el de la Industria Automotriz, por su enorme peso económico en México.

Es bien sabido que las empresas estadounidenses y en especial las industrias automotrices han ejercido una gran influencia en la economía de México, mismas que se han apoderado del mercado automotriz a nivel mundial. “El oligopolio automotriz influyó notablemente en las negociaciones del TLCAN; en ellas se hizo evidente el peso de Estados Unidos y los intereses de sus corporaciones trasnacionales y empresas en franca desventaja competitiva, tecnológicamente rezagadas”.<sup>35</sup>

Son conocidos los efectos multiplicadores de la industria automotriz en otros sectores como son: petroquímica, el hierro y acero, hule y caucho, vidrio, entre otros. En 1985, este sector contribuyó con el 6.1% del P.I.B. manufacturero, y en 1984 proporcionó 108,507 empleos directos. A nivel internacional, en 1983 contribuyó con el 0.2 % de la exportación de productos automotrices. Es así

---

<sup>34</sup> Ibidem, p. 9.

<sup>35</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos. La integración de México al mercado de América del Norte, UAM, México, 1997, p. 215.



como a continuación analizaremos el tema de la industria automotriz en el siguiente capítulo.

### 1.3.3. Estructura: Contenido del TLCAN

El Tratado de Libre Comercio, en su forma general quedo estructurado de la siguiente manera:

- **PREAMBULO**
- **PRIMERA PARTE: ASPECTOS GENERALES**
  - Capítulo I      Objetivos
  - Capítulo II     Definiciones generales
- **SEGUNDA PARTE: COMERCIO DE BIENES**
  - Capítulo III     Trato nacional y acceso de bienes de mercado
  - **Anexo 300-A: Comercio e inversión en el sector automotriz**
  - **Anexo 300-B: Bienes textiles y del vestido**
    - Capítulo IV     Reglas de origen
    - Capítulo V     Procedimientos aduaneros
    - Capítulo VI     Energía y petroquímica básica
    - Capítulo VII    Sector agropecuario y medidas sanitarias y fitosanitarias
    - Capítulo VIII   Medidas de emergencia
- **TERCERA PARTE: BARRERAS TECNICAS AL COMERCIO**
  - Capítulo IX     Medidas relativas a normalización
- **CUARTA PARTE: COMPRAS DEL SECTOR PUBLICO**
  - Capítulo X     Compras del sector público

- **QUINTA PARTE: INVERSION, SERVICIOS Y ASUNTOS RELACIONADOS**

- Capitulo XI Inversión
- Capitulo XII Comercio transfronterizo de servicios
- Capitulo XIII Telecomunicaciones
- Capitulo XIV Servicios financieros
- Capitulo XV Política en materia de competencia, monopolios y empresas del Estado
- Capitulo XVI Entrada temporal de personas de negocios

- **SEXTA PARTE: PROPIEDAD INTELECTUAL**

- Capitulo XVII Propiedad intelectual

- **SEPTIMA PARTE: DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS INSTITUCIONALES**

- Capitulo XVIII Publicación, notificación y administración de leyes
- Capitulo XIX Revisión y solución de controversias en materia de cuotas antidumping y competencia
- Capitulo XX Disposiciones institucionales y procedimientos para la solución de controversias

- **OCTAVA PARTE: OTRAS DISPOSICIONES**

- Capitulo XXI Excepciones
- Capitulo XXII Disposiciones finales
- **Anexo 401: Reglas de origen específicas**
- Notas
- Anexos

## CAPITULO 2

### 2 La industria automotriz en el TLCAN con México

En las condiciones en que se ha desarrollado industria automotriz en la última década y junto con sus grandes aportaciones tecnológicas, la industria automotriz y en especial la estadounidense, es dueña directa del mercado de dicho sector. Con base en esta nueva tecnología, la industria automotriz relocaliza parte, o todas sus actividades de ensamble, más cerca de los centros de demanda final para el bien terminado, precisamente dentro de las economías de mercado desarrolladas. A través de técnicas de producción masiva, las Empresas Transnacionales procuraron abastecerse de insumos y mano de obra barata. Formándose así zonas fragmentarias de libre comercio que importan, sin aranceles ni barreras, insumos que después exportan ensamblados con mano de obra barata. Este proceso caracterizó a las industrias de ensamble de vehículos y de producción de partes automotrices, en los últimos años.<sup>1</sup>

Son conocidos los efectos multiplicadores que la industria automotriz tiene sobre otros sectores como son: petroquímica, el hierro y acero, hule y caucho, vidrio, entre otros. A nivel internacional, en 1983 contribuyó con el 0.2 % de la exportación de productos automotrices. En 1985, este sector contribuyó con el 6.1% del P.I.B. manufacturero, y en 1984 proporcionó 108,507 empleos

---

<sup>1</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos. La integración de México al mercado de América del Norte, UAM, México, 1997, p. 216-217.

directos. A nivel internacional, en 1983 contribuyó con el 0.2 % de la exportación de productos automotrices.

Un cambio significativo para las plantas automotrices de Estados Unidos se ha condicionado conforme a dos criterios: el acceso a mano de obra barata (en producción masiva), especialmente en labores de ensamble, y la proximidad del mercado de consumidores (en producción adelgazada). El cambio de la producción masiva a la adelgazada está redibujando el mapa de la industria automotriz en América del Norte.

En este sentido la industria automotriz se ha convertido en una potencia mundial. Las condiciones estructurales de su producción hacen propicio de la industria automotriz mundial un conglomerado oligopólico.

## 2.1. Antecedentes de la industria automotriz

La industria automotriz está conformada por dos sectores: la industria terminal y por la industria de autopartes.

El inicio de la industria automotriz data del siglo XIX y hasta la fecha ha pasado por diferentes etapas de desarrollo. A principios de este siglo se caracterizó por ser una industria cuya escala de producción era muy baja, con

requerimientos de capital muy pequeños, con una tecnología relativamente sencilla y un número reducido de productores y de vehículos producidos.<sup>2</sup>

1908 es el año en el que Henry Ford construye el modelo "T" , marcándose así el inicio de una de las etapas fundamentales en el desarrollo de la industria automotriz: la introducción de los sistemas de producción en cadena. Estas innovaciones adoptadas tanto en Estados Unidos como en Europa, "permitieron poner en práctica la producción en gran escala, reducir el tiempo de ensamble así como los costos de producción y, en consecuencia, el precio de venta de los automóviles."<sup>3</sup>

Esto ocasionó una mayor competencia entre las diferentes plantas automotrices y originó el inicio de un notable proceso de concentración que, al término de la Segunda Guerra Mundial, estaría ya plenamente consolidado. En los Estados Unidos, gradualmente, fue reduciéndose el número de empresas en la industria automotriz. En 1941 sólo 12 firmas controlaban el total de la producción automotriz norteamericana; y tres empresas – General Motors, Chrysler y Ford- concentraban el 75% del mercado en 1929. Cifra que se incrementó al 90% en 1930.<sup>4</sup> En Europa el panorama no era distinto; el número de firmas tanto en Inglaterra, Francia y Alemania se redujo considerablemente.

---

<sup>2</sup> Abella Armengol, Gloria. Empresas transnacionales y economía nacional: La industria automotriz en México. Un estudio de caso. Tesis, FCPyS, UNAM, México, 1984. P.49.

<sup>3</sup> Ibidem, p. 50.

<sup>4</sup> Idem.

La crisis de 1929 influyó en el rumbo que llevaría a cabo la industria automotriz, ya que para la producción del auto en serie se requería de una infraestructura avanzada que sólo las grandes empresas transnacionales tenían y, por tanto varias empresas pequeñas fueron absorbidas, eliminadas o simplemente desaparecieron.

A partir de los años treinta, la industria automotriz se colocó como uno de los ejes más dinámicos de la acumulación a escala mundial.<sup>5</sup> De ahí deriva su impacto sobre el conjunto de la actividad económica que, al permitir el desarrollo de una cantidad de industrias conexas, posibilitan la movilización de fuertes cantidades de capital y de inversión.

Después de la Segunda Guerra Mundial la industria automotriz registró un crecimiento notable a cargo de las empresas transnacionales, principalmente de origen norteamericano. Así pues, el automóvil se convirtió en una pieza clave para la economía mundial.<sup>6</sup>

Desde 1919 hasta los años cincuenta, la industria automotriz tenía una base nacional con sus principales centros de producción en Canadá, Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania Occidental e Italia. Posteriormente pasó a ser una industria localizada en tres centros regionales: Japón, Estados Unidos

---

<sup>5</sup> Ibidem, p. 46.

<sup>6</sup> Diccionario Enciclopédico, Tomo 3, 16 ed. Salvat Editores, S.A. España, 1986, p. 187, en María de los Angeles Reyes Sánchez, Las empresas transnacionales automotrices en México, un estudio de la Regulación Jurídica, Tesis. UNAM, México, febrero 1999, p. 63.

y Europa Occidental, a la vez que sus operaciones se extendían a escala mundial, debido a que otros países comenzaron a producir. .

Durante los años cincuenta, el papel de las filiales de las empresas transnacionales en los países subdesarrollados se modificó, de ser importadores de componentes y ensambladores para sus mercados locales, pasaron a ser fabricantes de partes y componentes. Para la década de los setenta, se convirtieron en pequeña escala hacia otros mercados regionales.

Esta forma de internacionalización del capital automotriz del período que va de los años cincuenta a los setenta, modificó significativamente los patrones de producción, la competencia, los mercados y la organización de las empresas. La industria automotriz se caracterizó en este período por la interpenetración de mercados y capitales, y la estandarización de las normas internacionales.

Posteriormente se intensificó la competencia en el mercado así como la producción del llamado auto mundial, un producto altamente estandarizado en su estructura básica, cuyos componentes se producirían en paralelo en diversas plantas del mundo y cuyo ensamble se realizaría en diversos lugares del mundo. Se trataba de unir la producción en masa (economía de escala y estandarización) con la internacionalización (diversificación de la fuerza de trabajo).<sup>7</sup>

El alza de los precios del petróleo en 1973 impactó negativamente el desarrollo de la industria automotriz. Pese a que Estados Unidos fue durante muchos

---

<sup>7</sup>Arteaga G., Arnulfo. “La globalización en el sector automotriz y sus consecuencias en la industria automotriz de México”, en Alejandro Dabat (coordinador), México y la Globalización, UNAM, México, 1994, p. 242.

años el principal impulsor de la industria automovilística, los países europeos, principalmente Alemania, comenzaron a registrar las tasas de crecimiento más altas para, posteriormente, ser sustituidas por la industria japonesa, la cual no sólo creció gracias a la conquista de los mercados europeos y estadounidenses, sino también por el aumento de la demanda interna. La industria automotriz japonesa se situó como la primera productora de vehículos y, a partir de 1980, como líder mundial en la producción automotriz. Toyota Motor y Nissan Motor, son el resultado de varias fusiones, mismas que concentran el 60% de la producción.<sup>8</sup>

Durante los años ochenta, las condiciones del mercado cambiaron debido, en gran medida, a la crisis energética. La automatización comenzó a predominar y las empresas japonesas comenzaron a competir en los mercados tradicionales de occidente. El sustento central de la nueva fase de internacionalización fue la capacidad tecnológica y organizativa.<sup>9</sup> Se trataba de transformar el modelo social de producción, flexibilizar los procesos productivos de la organización del trabajo y de los productos. Si en el pasado el énfasis de las políticas estatales radicaba en crear espacios protegidos en función de intereses de desarrollo nacional, en la actualidad, la mejor política se mide por el grado de incentivos que del modo más directo e inmediato convoque a las firmas a establecer o mantener instalaciones productivas (manufacturera o ensamble) en un determinado territorio. Las firmas han mostrado ya una mayor capacidad que los gobiernos para definir el perfil productivo de los países.

---

<sup>8</sup> Reyes Sánchez, María de los Angeles. Op. Cit. p. 65.

<sup>9</sup> Arteaga G, Arnulfo . Op. Cit., p. 243.



En los años noventa, se observa una mayor automatización, innovaciones, internacionalización de los procesos productivos y una serie de políticas que apuntan hacia el liderazgo mundial de tres centros regionales: Japón, Estados Unidos y Europa Occidental, expandiendo la fabricación de autos hacia Sudáfrica y Australia, y en América Latina hacia México, Brasil y Argentina.

## 2.2. El control mundial de la industria automotriz.

A nivel mundial el sector de la industria automotriz se ha repartido el mercado de mayores ventas de producción de automóviles. En sólo tres regiones se genera el 86% de la producción mundial. De dicho porcentaje, cada una controla casi el 30%:

Asia del Este	29.0%,
Europa Occidental	29.0%,
América del Norte	28.0%.

A nivel regional predomina un país en el sector automotriz:

Japón	28.5%.
EU	22.0%
Alemania	12.3%.

Estas tres grandes potencias controlan el 62.8% de la producción automotriz a nivel mundial. Las empresas más importantes de la industria automotriz son:

En los Estados Unidos (3G) Chrysler, Ford y General Motors; en Japón Toyota, Nissan, Mazda y Honda; y en Alemania Volkswagen y Mercedes Benz.

El 70% de las ventas mundiales de vehículos lo realizan 10 empresas que son: Chrysler, Ford, General Motors, Toyota, Nissan, Peugeot-Citroën, Renault, Fiat, Vaz y Volkswagen.<sup>10</sup>

### 2.3. Visión de la industria automotriz en México

México no ha sido excluyente de la fuerza oligopólica estadounidense, así también de las empresas japonesas como la Nissan y la alemana Volkswagen, ya que han ejercido una enorme influencia, debido al predominio que ha ejercido el capital extranjero.

El desarrollo de la industria automotriz en México puede dividirse en cinco grandes etapas, como describiremos a continuación:

La primera etapa se inició en los años veinte con la instalación de la primera planta ensambladora. Sucesivamente, otras empresas fueron atraídas por las facilidades que el gobierno concedió para la importación de partes y componentes en contraposición a las tarifas más altas que aplicaba a la importación de vehículos armados totalmente. A finales de los años cincuenta

---

<sup>10</sup> Idem.

existían 19 empresas importadoras de vehículos y 12 ensambladoras. La industria automotriz presentaba los siguientes problemas:<sup>11</sup>

- Las importaciones de juegos completos de partes sueltas y vehículos ensamblados constituían un porcentaje muy elevado en las cifras nacionales de importación; durante los años cincuenta y sesenta representó más del 10% del total.
- La propiedad extranjera de las tres empresas más fuertes, eran factores que acrecentaban el porcentaje de salida de divisas.

Durante esta etapa se expidió el primer Decreto Automotriz, (14 de octubre de 1925), con el objetivo de dar un tratamiento fiscal especial a Ford Motor Company, primera empresa de ensamble que se estableció en México. Además, reducía el 50% de los impuestos de importación de los componentes para el ensamble de vehículos.

“A partir de 1944 con la promulgación de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, se intentó regular las actividades del sector automotriz. El Estado introdujo, el control de unidades ensambladoras e importadas a través del mecanismo de cuotas y sujetos al régimen de permisos de importación a los automóviles.”<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup>. Torres Vargas, Arturo. La reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial y la expansión de las exportaciones, el caso de México, Tesis, El Colegio de México, México, 1983, p. 44.

<sup>12</sup>. Reyes Sánchez, María de los Angeles. Op. Cit., p. 126.

La segunda etapa inició en 1962, con la promulgación del Decreto sobre Integración de la Industria Automotriz, cuyo objetivo era incentivar la integración nacional de la industria, dado que los volúmenes de importación eran muy elevados y los niveles de integración muy bajos (no mayor al 30%). Las disposiciones gubernamentales prohibieron la importación de automóviles, camiones y conjuntos mecánicos armados para uso o ensamble. También se exigió a las empresas ensambladoras la incorporación de motores y transmisiones de fabricación nacional, estableciéndose el requisito de alcanzar un grado de integración no menor del 60% en los vehículos automotores ensamblados en México.

A pesar de las disposiciones del Decreto de 1962 las empresas transnacionales continuaron abasteciéndose de partes importadas. El 40% complementario al contenido nacional siguió importándose lo que ante el crecimiento acelerado de la producción y del consumo en el mercado interno, derivó en un mayor déficit en la balanza comercial. Desde entonces, esta ha sido un elemento básico para las diferentes medidas de política económica que se han adoptado en el intento de ajustar y controlar la dinámica del sector automotriz.

Este decreto tuvo efectos positivos; se autorizó la instalación de 9 empresas terminales, se elevó considerablemente la producción de automotores y autopartes, y se registró una acelerada generación de empleos y un ahorro de divisas: "El número de empleos generados por las plantas ensambladoras de

vehículos tuvo auge considerable ya que de 7, 072 personas empleadas en 1960 esta cifra asciende a 22,303 en 1969 lo que significó un incremento del 215%. En este mismo año la inversión realizada por la industria terminal fue de 5,692 millones de pesos, después de tener un crecimiento medio anual de 8.5% a partir de 1962.”<sup>13</sup>

El 21 de octubre de 1969 se publicó en el Diario Oficial de la Federación un acuerdo que introdujo la modalidad de condicionar las importaciones de partes automotrices correspondientes a la cuota básica, para ser compensadas con exportaciones de partes automotrices fabricadas en México. “Se trataba de eliminar el gasto de divisas provocado por importaciones, mejorar la balanza de pagos nacional y aprovechar en mayor grado las instalaciones de la industria auxiliar automotriz, elevar el consumo de materias primas y fomentar la ocupación de mano de obra.”<sup>14</sup>

Ante el agotamiento del modelo sustitutivo de importaciones, el Estado mexicano comenzó a fomentar con mayor énfasis la promoción de exportaciones. En esta tercera etapa, se publicó el Decreto que fija las Bases para el desarrollo de la industria automotriz (1972). Al igual que el anterior; se centró en apoyar la generación de empleos y buscar un equilibrio en la balanza comercial. Se redujeron el número de modelos para intentar conformar una estructura de oferta de vehículos conforme la necesidad de compra del consumidor mexicano.

---

<sup>13</sup> Ibidem, p. 130

<sup>14</sup> Ibidem, p. 131.

Con las disposiciones de 1969 y 1972, las medidas para promover la generación de divisas adquirieron un papel central lo que se demuestra con la magnitud de los fondos destinados a la promoción de exportaciones de automotores los cuales llegaron a representar el 40% del sacrificio total del Estado con fines de promoción.<sup>15</sup>

Recuérdese que el esquema de esta época establecía que las empresas debían de compensar una parte creciente de sus importaciones con exportaciones; en caso de que no se cumpliera con la obligación de exportar partes automotrices, su cuota básica de producción les era reducida: “La participación de la industria de autopartes en la actividad exportadora era también considerada en este Decreto (1972), puesto que obligaba a la industria automotriz terminal a que un mínimo del 40% de las divisas necesarias para compensar sus cuotas de producción por tipo de vehículo y por empresa, fuera generado por exportaciones de la misma.”<sup>16</sup>

En el período comprendido de 1972-1977 la tasa promedio anual de crecimiento de las exportaciones fue del 40%. La mayoría de las ventas al exterior fueron de partes automotrices. En 1975, las exportaciones equivalían sólo el 16% de las importaciones, muy por debajo del objetivo de 50% fijado por la legislación. Cabe decir que los productores no son exportadores directos, sino que existe una triangulación con las empresas terminales. “La amplia

---

<sup>15</sup> Torres Vargas, Arturo. Op. Cit., p. 47.

<sup>16</sup> Reyes Sánchez, María de los Angeles. Op. Cit., p. 136.

mayoría son operaciones entre subsidiarias y sus matrices, destinadas a incorporarse en los equipos originales.”<sup>17</sup>

Los mayores incrementos de importaciones se debieron, en gran medida, al incremento de la producción que ocasionó el consumo de grandes volúmenes de material para ensamble. El crecimiento promedio anual de las importaciones fue de 9.1%, en 1976 y 1977.

En el período 1970- 1975, la producción de vehículos aumentó 86.9%. Pese a este crecimiento, la economía nacional y, por ende, el sector automotriz empezaron a tener una serie de problemas que originaron el decrecimiento de esta industria, a tal grado que en 1976 ocurrió la primera devaluación de la moneda mexicana. En 1977 se registró un déficit de 386 millones de dólares, que representó el 36.6% del déficit de la balanza comercial.<sup>18</sup>

Pese a que la industria automotriz mexicana se expandió aceleradamente, no fue capaz de generar un ingreso considerable de divisas: “la obtención de ingresos y divisas más o menos considerables para el país fue uno de los objetivos que se pretendía al estimular el crecimiento de esta industria.”<sup>19</sup> El agotamiento del modelo sustitutivo de importaciones impactó al sector automotriz, reduciéndose su tasa de crecimiento. Las carencias tecnológicas, las deficiencias de abastecimiento de insumos intermedios y materias primas, y las insuficiencias en las escalas de producción, fueron elementos que

---

<sup>17</sup> Torres Vargas, Arturo. Op. Cit., p. 47.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 66

<sup>19</sup> Ibidem, p. 49.

impidieron que el valor agregado nacional contrarrestara la fuerte demanda de importaciones de un mercado cada vez más grande. Asimismo, la exigencia de compensar las importaciones con exportaciones y de aumentar las cuotas de producción a medida que se alcanzaran índices de integración más altos, condujo al fortalecimiento de las empresas extranjeras y, a su vez, al debilitamiento de la competitividad de las compañías con participación de inversión nacional.

Durante la cuarta fase de desarrollo de este sector se produjo una reestructuración productiva privilegiándose la orientación exportadora. La crisis económica de la década de los ochenta, resultado del agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, así como del crecimiento de la deuda externa sirvieron para justificar la instrumentación de un conjunto de políticas tendientes a la apertura económica y el fomento a las exportaciones.

El 15 de septiembre de 1983, se publicó el Programa de racionalización para la industria automotriz, cuyo objetivo expreso era regular el desarrollo de la industria automotriz, consolidar los avances obtenidos, lograr una balanza de pagos equilibrada y adecuar la producción a las necesidades del país. Por otro lado, se trataba también, de lograr mayores niveles de integración nacional, fomentar las exportaciones de las empresas automotrices para evitar el saldo negativo en la balanza comercial, fomentar la competitividad de la industria alcanzando escalas de producción mayores.



Con tales propósitos, se limitó el número de modelos y líneas de automóviles cuya reducción se planeó en forma gradual: de 3 líneas en 7 modelos en 1984, se pasó a una sola línea con 5 modelos. El esquema fue flexible ya que se autorizaba la fabricación de líneas adicionales de vehículos, cuando se destinara principalmente a la exportación y fuese autosuficiente en divisas.

Se pretendía integrar la producción para el mercado mexicano y cubrir cuotas de exportación. Se exigía alcanzar un grado de integración de partes nacionales del 30%. Para determinar el contenido nacional de los vehículos sólo se consideraron componentes automotrices y las materias primas producidas en México, por empresas registradas ante la Secretaría de Economía y Fomento industria (hoy Secretaría de Economía). De esta forma, “el sector automotriz se conforma en un sector moderno de alta productividad caracterizada como plataforma de exportaciones.”<sup>20</sup>

Al capital extranjero le convenía la estrategia de reestructuración de la industria, profundizándose el proceso de vinculación como el mercado internacional, sobre todo con Estados Unidos.

De 1982 a 1985 las exportaciones de la industria automotriz mostraron un dinamismo importante, incrementándose en 57%. “Las empresas terminales (industria terminal automotriz) empiezan a impulsar programas específicos para exportaciones de unidades armadas, Chrysler en 1984 inicia sus exportaciones

---

<sup>20</sup> Ibidem, p. 50.

de sus automóviles K, al mercado estadounidense, General Motors inicia un programa de exportación para tres años, Nissan impulsa un programa de exportación hacia, Centro, Sudamérica y el Caribe.”<sup>21</sup>.

En 1983 prácticamente todas las empresas de la industria terminal había ya establecido nuevas plantas para fabricar motores de exportación, contando con una capacidad instalada de alrededor de 2.5 millones al año; sólo el 80% fue destinado a Estados Unidos.<sup>22</sup>

Volkswagen reestructuró su planta en Puebla para fabricar 400 mil motores; General Motors y Chrysler iniciaron el Complejo Automotriz de Ramos Arizpe, Coahuila. General Motors inauguró dos plantas, una de ensamble de automóviles destinados al mercado interno y externo y la otra eminentemente para la producción para exportación. Chrysler construyó un planta para la producción de motores de 4 cilindros para el mercado de exportación. Ford Instaló una planta de ensamble y estampado en Hermosillo, Son, para la producción de automóviles compactos para exportación destinados hacia Estados Unidos y Canadá. Nissan inició operaciones en Aguascalientes, con la producción de motores y estampados de carrocerías.

En la década de los noventa, en que ubicamos la quinta etapa, el gobierno de Carlos Salinas de Gortari justificó la reforma del Estado para profundizar la apertura económica, desregular la economía y privatizar varias empresas. El

---

<sup>21</sup>. Ibidem, p. 53.

<sup>22</sup>. Idem.

Programa Nacional de Desarrollo 1989-1994, estableció los lineamientos de política económica así como sus estrategias para lograrlo e instrumentó el Programa de Política y Comercio Exterior 1989-1994.

Con el propósito de alcanzar la “modernización” derogó todos los instrumentos legales referentes al sector automotriz; se publicaron el Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz, (11 de diciembre de 1989) y el Decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte (11 de diciembre de 1990).

En las nuevas disposiciones, se introdujo el concepto del Valor Agregado Nacional, el cual “se contempló con la finalidad de fomentar la utilización de componentes y partes producidos por la industria de autopartes y proveedores nacionales; el VAN, no podía ser menor del 36%.”<sup>23</sup>

Con esta disposición desapareció el concepto de integración nacional, eliminándose así el uso de parte y componentes fabricados en México para incorporarlos a los diversos vehículos.

Se pretendió promover una mayor participación de las empresas nacionales en la industria de autopartes, las cuales debían tener un 60% de capital nacional, pero con esto lo único que se logra es la aparición de proveedores nacionales

---

<sup>23</sup>. Ibidem, p. 197.

al no llenarse los requisitos y ni tampoco se le impuso otro tipo de restricciones en materia de aportación tecnológica, inversión, exportaciones.<sup>24</sup>

En 1989 se vendieron el extranjero 198 999 vehículos y para 1990 la cifra alcanzó los 278 589 vehículos.

Con el objetivo de eliminar posibles obstáculos para que esta industria alcanzara los niveles de competitividad, se publicó el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Carga, el cual permitía la apertura de fronteras para la importación de tractocamiones, a partir de enero de 1991 y de camiones pesados en 1994.

Con estas nuevas medidas se incrementaron aún más las inversiones extranjeras, cuyo valor ascendió a 4,000 mdd. en el año 1990.

El proceso de apertura económica no ha logrado revertir el problema del deterioro en la balanza comercial: “Los requerimientos de divisas para atender la demanda interna se han elevado considerablemente y no pueden equilibrarse con exportaciones cuyo contenido nacional es mucho menor, además de ser inferiores en volumen a las ventas internas.”<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Ibidem, p. 199.

<sup>25</sup> Ibidem, p. 205.

### 2.3.1. El desarrollo y localización regional de la industria terminal en México.

En México, el origen de la industria terminal se ubica en los años veinte cuando se instaló la primera planta ensambladora establecida por Ford Motor Company, la cual comenzó la construcción de automóviles en el país con piezas y partes producidas en el extranjero.<sup>26</sup> A partir del término de la Segunda Guerra Mundial, el contexto del proceso de industrialización vía la sustitución de importaciones, la industria automotriz se desarrollo aceleradamente, convirtiéndose en el sector más dinámico de la economía.

En 1985, la industria automotriz estaba integrada por 12 empresas establecidas en el país. En mayor parte de ellas predominaba el capital extranjero. El sector terminal está totalmente controlado por la inversión extranjera: "Fue durante 1985 que la participación en la inversión extranjera en este sector representó el 25% de la inversión total."<sup>27</sup>

Para 1990 ya son 15 empresas las que constituyen el sector terminal de la industria automotriz en México: Chrysler, BMW, Ford, General Motors, Honda, Nissan, Volkswagen, Mercedes Benz, Dina, Kenworth, Mexicana de Autobuses, Navistar, Volvo, Scania, Oshmex.

---

<sup>26</sup> Torres Vargas, Arturo. Op. Cit., p. 39.

<sup>27</sup> Ibidem, p. 40.

### 2.3.2. Ubicación regional de la industria automotriz en México

Las principales empresas de la industria terminal dedicadas a la producción y venta de automóviles son: Chrysler, Ford, General Motors, Nissan, Volkswagen, Honda, Mercedes Benz y BMW. Las empresas que integran el sector de vehículos medianos, pesados, autobuses y tractocamiones lo conforman: Dina, Kenworth, Tramosa, Scania, Volvo Navistar, Omnibus Integrales, Masa y Ruvesa, cada una con una actividad y función muy representativa para sus líneas de producción, estas empresas demuestran la presencia de sus principales compañías productoras, un total de 39 plantas distribuidas en toda la República Mexicana, como se muestra en la gráfica siguiente:

<b>CIUDAD</b>	<b>TERMINAL</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
Hermosillo, Son	FORD	Ensamble de autos y estampado
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ramos Arizpe, Coah.</li> <li>• Saltillo, Coah.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CHRYSLER</li> <li>• GENERAL MOTORS</li> <li>• CHRYSLER</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motores a gasolina</li> <li>• Ensamble de autos, estampado y motores a gasolina</li> <li>• Ensamble de camiones, condensadores y estampado</li> </ul>
Gómez Palacio, Dgo.	RENAULT	Motores gasolina
Aguascalientes, Ags.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GENERAL MOTORS</li> <li>• MOTO DIESEL</li> <li>• NISSAN</li> <li>• OMNIBUSES INTEGRALES</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motores a gasolina</li> <li>• Motores a gasolina</li> <li>• Ensamble de autos, estampado y motores a gasolina</li> <li>• Ensamble de autobuses integrales</li> </ul>
San Luis Potosí, S.L.P.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CUMMINS</li> <li>• SCANIA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motores a diesel</li> <li>• Ensamble de tractocamiones</li> </ul>
Silao, Gto.	GENERAL MOTORS	Ensamble de camiones
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Guadalajara, Jal.</li> <li>• El Salto, Jal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GENERAL MOTORS</li> <li>• HONDA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suspensiones</li> <li>• Ensamble de autos</li> </ul>
Toluca, Edo. De Méx.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BMW</li> <li>• CHRYSLER</li> <li>• GENERAL MOTORS</li> <li>• MERCEDES-BENZ</li> <li>• NEOBUS</li> <li>• NESSAN</li> <li>• PERKINS</li> <li>• VOLVO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensamble de autos</li> <li>• Ensamble de autos, motores a gasolina y estampados</li> <li>• Ensamble de camiones, motores a gasolina y fundición</li> <li>• Ensamble de autos, camiones, tractocamiones y motores a diesel</li> <li>• Autobuses integrales</li> <li>• Fundición</li> <li>• Motores a diesel</li> <li>• Ensamble de tractocamiones</li> </ul>

<b>CIUDAD</b>	<b>TERMINAL</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuautitlán, Edo. De Méx.</li> <li>• Tultitlán, Edo. De Mex.</li> <li>• Los Reyes, Edo. De Mex.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FORD</li> <li>• MEXICANA DE AUTOMOTORES</li> <li>• CARTERPILLAR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensamble de autos y camiones, motores a gasolina y fundición</li> <li>• Ensamble de autobuses integrales</li> <li>• Motores a diesel</li> </ul>
Cuernavaca, Mor.	NISSAN	Ensamble de autos, camiones y motores a gasolina
México, D.F.	CHRYSLER	Ensamble de camiones
Puebla, Pue.	VOLKSWAGEN	Complejo industrial. Ensamble de autos, fundición, estampado y motores a gasolina
Cd. Sahagun, Hgo.	DINA	Ensamble de camiones, tractocamiones, y autobuses integrales, transmisiones y suspensiones
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Matamoros, Tamps.</li> <li>• Nuevo Laredo, Tamps.</li> </ul>	GENERAL MOTORS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mponentes mecánicos y partes eléctricas</li> <li>• Autopartes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escobedo, N.L.</li> <li>• Garza García, N.L.</li> <li>• Monterrey, N.L.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NAVISTAR</li> <li>• MERCEDES-BENZ</li> <li>• TRAILERS DE MONTERREY</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensamble de camiones y tractocamiones</li> <li>• Ensamble de autobuses integrales</li> <li>• Ensamble de camiones y tractocamiones</li> </ul>
Chihuahua, Chih.	FORD	Ensamble de camiones y motores a gasolina
Cd. Juárez, Chih.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FORD</li> <li>• CHRYSLER</li> <li>• GENERAL MOTORS</li> </ul>	Fabricación de autopartes y partes eléctricas.
Mixicali, Baja California Norte	KENWORTH	Ensamble de camiones y tractocamiones

Elaboración personal del cuadro para este trabajo.



### 2.3.3. El desarrollo de la industria de autopartes en México

Por lo que se refiere a la industria de autopartes en México, está constituida por las empresas establecidas en el país, cuya facturación anual de componentes destinados al uso automotriz, sea mayor del 50% en relación a sus ventas totales: “es una empresa que opera y produce autopartes en México constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana.”<sup>28</sup>

Si bien el número de proveedores nacionales se ha incrementado de acuerdo a los registros contados en la Secretaría de Economía, éstos a raíz del Tratado de Libre Comercio han modificado su estructura para mayor accesibilidad de insumos para las plantas de la industria terminal.

Pese a que la mayoría de las empresas son propiedad de inversionistas mexicanos, existe una gran participación de capital extranjero: “67 plantas con más del 25% de capital extranjero contribuyeron en 1975 con el 53% del valor agregado total del sector de autopartes; 46 de ellas exportaron el 54% del total exportado por la industria de autopartes.”<sup>29</sup>

Para lograr una buena posición como proveedoras de equipo original, las empresas de autopartes han buscado la especialización en algunos productos

---

<sup>28</sup> Reyes Sánchez, María de los Angeles. Op. Cit., p. 94.

<sup>29</sup> Torres Vargas, Arturo. Op. Cit., p. 41.

vía la asociación con empresas extranjeras que poseen tecnología de punta,<sup>30</sup> como se muestra en el siguiente cuadro:

EMPRESA MEXICANA	SOCIO EXTRANJERO
NEMAK	FORD, TEKSID
SPICER	DANA, KELSEY-HANES, GKN PERFECT, CIRCLE, STANDYNE, VICTOR, PRESTOLITE, AC-GMC, TRW Y MAHLE
GRUPO TEBO	FORD, TEKSID
ICA AUPARTES	CLARK, BUDD, BORG, WARNER
CISA MEXICANA	LEAR SEATING
CONDUMEX	SEALED POWER, PACKARD
GRUPO RASSINI	ELECTRONIC, MAREMONT, CORPO NHK (JAPON)
PROEZA/METALSA	A.O. SMITH, SOLVAY, AUTOMOTIVE.

Fuente:SECOFI, TLC, Sector Automotriz, Monografía 10.

“Entre los principales accesorios automotrices que México exporta se encuentran: cables para bujías, radios, cinturones de seguridad, tanques para gasolina, asientos, mofles, limpiadores, acumuladores, etc.”<sup>31</sup>. Los insumos que se requieren para la fabricación de estos bienes finales en su mayoría son importados por los proveedores nacionales de la industria automotriz, con aranceles reducidos o exentos de acuerdo a los períodos de desgravación marcados en el TLCAN, con aranceles reducidos o ya exentos, según las etapas de desgravación.

La industria de autopartes durante la década de los noventa vivió un a gran época transformadora, industria que ha permitido una inversión superior mil

<sup>30</sup> Reyes Sánchez, María de los Angeles. Op. Cit., p. 95

<sup>31</sup> Idem.

millones de dólares al año, genera un promedio de 273 mil empleos directos, con un infraestructura de 800 empresas dedicadas a esta actividad, ha logrado saldos muy favorables donde los acontecimientos más importantes ha sido los siguientes:<sup>32</sup>

- Pasó de ser un industria que sustentaba sus operaciones en el mercado doméstico a ser exportadora.
- Con un incremento de participantes, nuevos productores se colocaron en México, en los rubros de partes de motor, asientos, amortiguadores, rines, sistemas de escape, vidrios, plásticos, automotrices, tanques para combustible y carrocerías.
- Durante la última década contó con escalas de producción más significativas para abastecer Equipo original.
- Se han consolidado y establecido nuevos parques industriales, exclusivamente de empresas de autopartes, casos como el de Aguascalientes y el más reciente en Puebla.
- Adicionalmente, entidades como Morelos, Tlaxcala y Guanajuato se incorporaron a la producción de autopartes.
- Se consolidó un mercado totalmente aperturado para esta industria, en el que se ha contribuido con Tratados comerciales en los que México ha firmado.
- Se ha realizado la mayor inversión de la historia automovilística en México.

Las productoras de autopartes son clasificadas por las plantas de ensamble conforme a la complejidad de los productos que elaboran, van desde aquellos

---

<sup>32</sup>. Rojas Cruz, Feliz .“La Industria de Autopares en México” en Alianza Automotriz, México, 2000, p. 3.

con escaso contenido tecnológico (calaveras, cinturones, manijas, etc.), hasta piezas de alta complejidad (transmisiones duales, suspensiones).

A pesar del alto desarrollo alcanzado por la industria de autopartes nacional, aún se identifican necesidades en la Industria terminal (GM, Chrysler, Volkswagen y Ford) de partes como: motor, sistemas de aire acondicionado, frenos, sistema eléctrico, plásticos, transmisión, dirección y de suspensión.<sup>33</sup>

De acuerdo a Bancomext la estructura del mercado de Autopartes se está modificando de 600 proveedores que desde 1994 han abastecido a 8 armadoras se están reorganizados de manera tal para cubrir la demanda automotriz de las 8 armadora, según la importancia en 150 proveedores de primer piso, 250 proveedores segundo piso y 50 proveedores de tercer piso.

#### 2.3.4. Equipo original

“El mercado de equipo original es que se al que se destina la mayor parte de la producción (60%). Actualmente el “Decreto Automotriz” constituye un apoyo importante en el fortalecimiento de la industria, ya que regula el contenido nacional de la producción de automóviles que se venden en el mercado local”.<sup>34</sup>

El mercado de equipo original en el país representa el 70% del mercado total de autopartes, las ventas de equipo original en el mercado nacional, realizadas

---

<sup>33</sup> Reyes Sánchez, María de los Angeles. *Op. Cit.*, p. 118.

<sup>34</sup> [http://www. Banamex.com/banamex/esem/153958.htm](http://www.Banamex.com/banamex/esem/153958.htm), *Estudios Económicos y Sociales*, p. 2.

por aproximadamente 600 proveedores establecidos en México, suman cerca de \$3,000 millones de dólares. A esto se suma un total de \$3,600 millones de exportaciones directas de autopartes. El 80% de las ventas de equipo original en el país corresponden a las realizadas por 360 empresas que están registradas en la Secretaría de Economía (antes SECOFI).

#### 2.4. La industria automotriz mexicana ante el TLCAN

El funcionamiento de la industria automotriz en México se ha caracterizado por una serie de regulaciones que la han hecho posible para su crecimiento y desarrollo.

En México se ha mantenido la producción de automóviles a costa de la implementación de varias políticas gubernamentales a fin de mantener su participación en este proceso mundial. “Se gestó un proceso de continentalización de la producción y el mercado de automóviles y autopartes, fruto de la interrelación entre las políticas estatales y las estrategias corporativas de producción de mercado y comercio de la triada oligopólica de Detroit”<sup>35</sup>.

En México, aún antes del TLCAN con Estados Unidos ha mantenido su margen de participación automovilística en la que su única preocupación ha girado en torno a la realización de ensamblado y la producción de autopartes en territorio

---

<sup>35</sup> Idem.

nacional con la subsecuente incorporación de valores nacionales, que con la integración al TLCAN se amplió notablemente.

La industria automotriz en México ha sido desde los ochenta líder en el desarrollo exportador del país. Es la principal fuente industria de divisas de México, participa con cerca del 20% de las exportaciones totales de México. El comercio anual del sector automotriz oscila entre \$25,000 y \$30,000 millones de dólares, 90% del cual se realiza con Estados Unidos y Canadá. El comercio de la Industria mexicana representa una cuarta parte del comercio automotriz total entre los miembros del TLCAN.<sup>36</sup>

De acuerdo a Juan Manuel Mancilla López las cifras registradas en la industria automotriz mexicana antes de entrar en vigor el TLCAN, eran las siguientes:<sup>37</sup>

En 1993 la producción total de la industria automotriz rebaso el millón de unidades, el 61% se destino al mercado interno y el 39% al mercado del exterior.

Se destinaron alrededor de 670,000 unidades al mercado nacional, representando los automóviles y camiones con motor el 94% total de ventas.

En términos de unidades vendidas, la participación por empresas registro los siguientes porcentajes:

---

<sup>36</sup> Ramos, Guadalupe. "Industria automotriz: evalúa riesgos del TLC", El Financiero, México, 21 de febrero de 2000, p. 9.

<sup>37</sup> Mancilla López, Juan Manuel. "El Tratado de Libre Comercio y el sector automotriz", en Eliezer Morales Aragón y Consuelo Dávila Pérez (Coordinadores), La Nueva Relación de México con América del Norte, UNAM, México, 1994, p. 530.

*Volkswagen	38.0%
*Nissan	21.0%
*Chrysler	15.0%
*Ford	13.0%
*General Motors	13.0%

Asimismo, las empresas Chrysler, Ford y General Motors abarcan el 41% del mercado nacional, en tanto que el 59% restante lo cubren la Volkswagen y la Nissan.

Las ventas al exterior fueron aproximadamente de 431,000 unidades.<sup>38</sup>

*Automoviles	90%
*Camiones y autobuses	10%

La participación por empresa fue la siguiente:

*Chrysler	30.0%
*Ford	25.0%
*General Motors	20.0%
*Volkswagen	15.0%
*Nissan	10.0%

Por número de unidades las empresas Chrysler, Ford y General Motors controlan el 75% del mercado de exportación, y el 25% restante lo controlan la Volkswagen y la Nissan.

Se importaron cerca de 10,000 unidades, distribuidas de la siguiente forma:<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Ibidem, p. 531.

<sup>39</sup> Idem.

*Chrysler	50.0%
*Ford	15.0%
*G. M.	14.0%
*Otras	21.0%

Para México en 1993 el mercado de exportación del sector automotriz fluctuó entre 12,000 y 14,500 millones de dólares: 93.3% de Estados Unidos y el 0.7% a Canadá.

Las exportaciones del sector automotriz representaron los siguientes porcentajes:

*Autopartes	46.7%
*Maquila	31.0%
*Vehículos	22.3%

De acuerdo a estos datos México se muestra como un país eminentemente autopartero y maquilador, áreas en las cuales Estados Unidos adquiere de México entre 10,000 y 11,200 millones de dólares. Para 1991 México ocupó el tercer lugar como principal proveedor de autopartes hacia Estados Unidos. Sector que se ha mantenido en aumento.

Debido a la crisis entre 1994 y 1995 las ventas de automóviles en México cayeron más del 70%, su producción aumentó 15%.

La producción mexicana de autos y camiones para el mercado interno se redujo en 70% en 1995, parte de lo cual fue compensado por el aumento de



38% de las exportaciones, en gran parte a los Estados Unidos. La única razón de que la situación de la industria mexicana en ese año no fuera peor fue el aumento de las exportaciones a los Estados Unidos: México vendió más productos de la industria automotriz a los Estados Unidos en 1995 de los que importó. El empleo en las industrias terminal y de autopartes en México se redujo en 1995, de 199,000 a 188,000, pero luego se recuperó al menos al nivel anterior, a mediados de 1996.

“Las compañías estadounidenses en 1995 utilizaron su producción mexicana para complementar la producción estadounidense de vehículos de gran demanda en los Estados Unidos, en especial, automóviles de uso deportivo”<sup>40</sup>.

Las empresas automotrices estadounidenses han ejercido una gran influencia en la economía de México, mismas que han logrado apoderarse del mercado automotriz a nivel mundial, además de mantener el gran oligopólio en el que han convertido. “El oligopolio automotriz influyeron notablemente en las negociaciones del TLCAN; en ellas se hizo evidente el peso de EU y la impronta de los intereses de sus corporaciones transnacionales y empresas en franca desventaja competitiva, tecnológicamente rezagadas”<sup>41</sup>.

## 2.5. La producción automotriz en México frente al TLCAN

---

<sup>40</sup> Weintraub, Sydney, El TLC cumple tres años, FCE, México, 1997, p. 80.

<sup>41</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marco. Op. Cit., 215.

La evolución de la producción y venta de vehículos tanto nacional como extranjera. En los últimos diez años, México logró una producción total de más de un millón de unidades al año, hecho que se da a partir de 1992, donde el aumento de la producción alcanzó las 1,080,553 unidades, la producción nacional fue de 689,503 y para el mercado de exportación fue de 391.050. y después de siete años logró superar los 1.5 millones.

PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS 1990 - 1999 (UNIDADES)					
AÑO	MERCADO INTERNO	PORCENTAJE CON RELACION A LA VENTA TOTAL	EXPORTACIONES	PORCENTAJE CON RELACION A LA VENTA TOTAL	VENTA TOTAL
1990	542,008	66.05%	278,568	33.95%	820,576
1991	624,014	63.07%	365,359	36.93%	989,373
1992	689,503	63.81%	391,050	36.19%	1,080,553
1993	586,949	54.32%	493,623	45.68%	1,080,572
1994	547,148	48.74%	575,552	51.26%	1,122,700
1995	155,571	16.64%	779,588	83.36%	935,159
1996	246,517	20.22%	972,907	79.78%	1,219,424
1997	371,150	27.30%	988,438	72.70%	1,359,588
1998	470,260	32.31%	985,100	67.69%	1,455,360
1999	435,954	28.44%	1,096,677	71.56%	1,532,631
TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 94/90	0.2		19.9		8.2
TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 99/95	29.4		8.9		13.1
TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 99/90	-2.4		16.4		7.2
INCLUYE AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES					
FUENTE: SECOFI. DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS					
DIRECCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DEL TRANSPORTE, CON INFORMACION DE AMIA Y ANPACT, A.C., BOLETIN INTERNO P.10					

**PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS**  
1990 - 1999  
(UNIDADES)

<b>AÑO</b>	<b>MERCADO INTERNO</b>	<b>PORCENTAJE CON RELACION A LA VENTA TOTAL</b>	<b>EXPORTACIONES</b>	<b>PORCENTAJE CON RELACION A LA VENTA TOTAL</b>	<b>VENTA TOTAL</b>
1990	542,008	66.05%	278,568	33.95%	820,576
1991	624,014	63.07%	365,359	36.93%	989,373
1992	689,503	63.81%	391,050	36.19%	1,080,553
1993	586,949	54.32%	493,623	45.68%	1,080,572
1994	547,148	48.74%	575,552	51.26%	1,122,700
1995	155,571	16.64%	779,588	83.36%	935,159
1996	246,517	20.22%	972,907	79.78%	1,219,424
1997	371,150	27.30%	988,438	72.70%	1,359,588
1998	470,260	32.31%	985,100	67.69%	1,455,360
1999	435,954	28.44%	1,096,677	71.56%	1,532,631
<b>TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 94/90</b>	<b>0.2</b>		<b>19.9</b>		<b>8.2</b>
<b>TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 99/95</b>	<b>29.4</b>		<b>8.9</b>		<b>13.1</b>
<b>TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 99/90</b>	<b>-2.4</b>		<b>16.4</b>		<b>7.2</b>

INCLUYE AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES

FUENTE: SECOFI. DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS

DIRECCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DEL TRANSPORTE, CON INFORMACION DE AMIA Y ANPACT, A.C., BOLETIN INTERNO P.10

Así también de 1990 a 1999 se han importado 821.024 mil unidades nuevas, de acuerdo al el Decreto Automotriz de 1989, se permitió a partir de ese año la importación de unidades nuevas, esto permitió que las armadoras traer a México diferentes modelos para su comercialización. Se ha observado un cambio en las características del parque vehicular mexicano, hecho se verá más acentuado en los próximos años sobre todo con el incremento de los volúmenes de unidades importadas y al ingreso de nuevas armadoras.

VENTAS TOTAL DE VEHICULOS 1990 - 1999 (UNIDADES)							
AÑO	MERCADO NACIONAL	IMPORTACION	MERCADO INTERNO	PORCENTAJE CON RELACION A LA VENTA TOTAL	EXPORTACIONES	PORCENTAJE CON RELACION A LA VENTA TOTAL	VENTA TOTAL
1990	544,939	5,376	550,315	66.53%	276,869	33.47%	827,184
1991	633,610	9,371	642,981	64.19%	358,666	35.81%	1,001,647
1992	695,136	11,710	706,846	64.52%	388,739	35.48%	1,095,585
1993	593,239	10,101	603,340	56.11%	471,912	43.89%	1,075,252
1994	547,645	76,356	624,001	52.37%	567,628	47.63%	1,191,629
1995	160,990	27,814	188,804	19.43%	782,766	80.57%	971,570
1996	251,437	88,987	340,424	25.82%	978,145	74.18%	1,318,569
1997	364,971	138,471	503,442	33.75%	988,305	66.25%	1,491,747
1998	469,435	197,396	666,831	40.50%	979,487	59.50%	1,646,318
1999	450,664	255,442	706,106	39.25%	1,092,989	60.75%	1,799,095
TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 94/90	0.1	94.1	3.2		19.7		9.6
TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 99/95	29.3	74.1	39.1		8.7		16.7
TASA MEDIA DE CRECIMIENTO 99/90	-2.1	53.6	2.8		16.5		9.0
INCLUYE AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES							
FUENTE: SECOFI. DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS							
DIRECCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DEL TRANSPORTE, CON INFORMACION DE AMIA Y ANPACT, A.C.							

Entre 1993 y 1996 la industria creció 17%, el sector de la industria terminal incremento su participación del 47% al 50% del PIB del sector, mientras que el de autopartes se mantuvo entre 44% y 45%. “Las importaciones hechas por las plantas maquiladoras en 1995 sumaron 26,000 millones de dólares, y las exportaciones enviadas por ellas fueron de 31,000 millones de dólares o sea, unas exportaciones netas de 5,000 millones de dólares”<sup>42</sup>.

DISTRIBUCION DEL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ 1991-1999 (DISTRIBUCION PORCENTAL)					
Año	Total (Miles de Empleado)	Industria Terminal	Industria de Autopartes	Distribuidores	Maquiladoras
1991	443.00	15.50	41.60	17.60	25.30
1992	478.00	15.00	42.10	16.90	26.00
1993	446.90	14.80	39.20	17.70	28.30
1994	446.90	14.70	38.40	17.90	29.00
1995	390.10	13.70	37.30	13.30	35.70
1996	410.00	11.00	36.70	13.90	38.70
1997	544.00	11.10	44.00	10.50	34.40
1998	574.60	10.70	42.80	11.80	34.60
1999/1	610.50	11.10	43.20	11.80	33.90

1/ DATOS PRELIMINARES  
FUENTE: DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS  
DIRECCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CON INFORMACION PROPORCIONADA POR LAS DIFERENTES  
SUBDIRECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

El personal ocupado en la industria automotriz también se ha visto modificado a lo largo de esta década, en 1991, el personal ocupado era de 443,000 y para

<sup>42</sup>. Weintraub, Sydney. Op. Cit. p. 76.

1995 debido a la crisis esta cantidad se redujo a 390,000. Para 1997 la cifra de número de empleados se ve recuperada en relación con 1994 que logra incrementarse a 544,000 debido en gran parte a la recuperación económica. En 1999 el número de empleados ya es muy representativo siendo para este año de 610,500 empleados, participando con el 33.90% del empleo total el sector manufacturero, el sector de autopartes contribuyó con el 43.20%, la industria terminal participó con el 11.10% y los distribuidores con el 11.80%. Aunque año con año las cifra del número de empleados en la industria automotriz ha ido en aumento esto en términos reales no ha significado que sus salarios hayan mejorado a nivel productivo.

En la actualidad esta industria enfrenta el riesgo de convertirse en un mercado dependiente de las condiciones de demanda de Estados Unidos. Con el TLCAN entre México, Estados Unidos y Canadá, las armadoras radicadas en el México obtuvieron reglas claras sobre inversión y comercio. El acuerdo ha permitido garantizar el acceso a mercados, así racionalizar y especializar la producción con base regional.

A pesar de que la industria automotriz ha alcanzado grandes logros de crecimiento y de inversión en México las industrias mexicanas no han logrado del todo beneficiarse de las ventajas que en su momento demostraba aportar el Tratado de Libre Comercio. México eminentemente ha crecido como un país maquilador y proveedor de autopartes, con lo cual sólo las grandes empresas transnacionales ha sacado provecho y ventaja al utilizarse la mano de obra

más barata del mundo a salarios muy por debajo de los que productivamente realizan, con ésto los niveles de vida que se les prometió con el Tratado no se han visto modificados, al contrario los índices a nivel general de desempleo se han incrementado.

Se han mantenido los altos niveles de inversión que desde los años ochenta se venían registrando. De acuerdo a datos de la Secretaria de Economía (antes SECOFI), entre 1993 y 1997 la inversión acumulada en la industria automotriz mexicana fue de 9,900 millones de dólares, El 48% (4,700 millones de dólares) se invirtieron en la industria terminal, y el resto en el de autopartes (en este sector la tercera partes de esos flujos fueron extranjeros).

<b>INVERSION EXTRANJERA DIRECTA POR SECTOR ECONOMICO 1990-1998</b>						
<b>(MILLONES DE DOLARES)</b>						
<b>PERIODO</b>	<b>TOTAL</b>	<b>INDUSTRIAL</b>	<b>SERVICIOS</b>	<b>COMERCIO</b>	<b>EXTRACTIVO</b>	<b>AGROPECUARIO</b>
1990	3,722.40	112.90	2,203.10	171.40	9.90	61.10
1991	3,565.00	963.60	2,138.00	387.50	31	44.90
1992	3,599.60	1100.80	1,700.00	750.90	8.60	39.3
1993	4900.70	2320.50	1,730.70	759.90	55.10	34.50
1994	10,493.10	6063.70	3,084.40	1,249.40	87.60	8.00
1995	8,077.10	4672.40	2,336.10	978.50	79	11.10
1996	7,396.40	4,508.80	2,072.20	704.10	82.80	28.50
1997	10,765.60	6,696.50	2,237.70	1,751.90	100.70	9.8
1998	4,470.60	3,530.00	485.60	438.40	12.20	4.40

FUENTE: Información en base de hojas de trabajo de SECOFI. Agosto 1998. p. 6.

Para 1997, las exportaciones en el sector automotriz alcanzaron un valor superior a los 20,000 millones de dólares, cantidad que represento el 19% de las ventas totales de México y el 22% de las manufacturas. Las importaciones crecieron a un ritmo menor, apenas a una tasa anual de 9%, para alcanzar en 1997 los 13,000 millones de dólares, es decir, 12% de las compras totales en México.

2.6. La participación de la industria automotriz en el comercio exterior de México.

El sector automotriz fue uno de los más afectados durante la crisis de 1982-1987, la contracción del mercado interno afectó principalmente a la venta de bienes duraderos, mientras que las de autos y autopartes se desplomaron en 1983, en los años subsiguientes se mantuvieron a niveles inferiores a los alcanzados durante 1981.

Las inversiones en el sector automotriz han sido constantes, principalmente en lo que se refiere a la industria de autopartes.



Año	Total	Industria Automotriz y de Autotransporte	Industria de Autopartes
1993	2,167	1,217	950
1994	2,232	1,363	869
1995	1,644	597	1,047
1996	1,975	852	1,123
1997	2,267	1,072	,1,195
1998	2,380	1,123	1,257
1999	3,344	1,855	1,489
2000	3,625	2,125	1,500
2001	3,573	1,903	1,670
<b>Total</b>	<b>23,207</b>	<b>10,891.217</b>	<b>11,100</b>

Inversión en activos fijos, dato en millones de dolares  
Fuente: Secretaría de Economía, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Bolentín Agosto 2001, p. 13.

Después de 1997 la industria automotriz empezó a tener un repunte espectacular a raíz del saneamiento de la economía nacional, como se puede observa en las siguientes gráficas:

BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ CON MAQUILA 1994 - 1999 (MILES DE DOLARES)							
CONCEPTO	1994	1995	1996	1997	1998	1999	VARIACION 1999/1998 (PORCENTUAL)
<b>EXPORTACIONES</b>	<b>10,796,059</b>	<b>15,235,049</b>	<b>19,643,000</b>	<b>20,781,900</b>	<b>23,621,794</b>	<b>27,549,100</b>	<b>16.6</b>
AUTOMOVILES PARA TRANSPORTE DE PERSONA	5,076,920	7,526,573	9,816,000	9,878,800	11,132,000	12,732,000	14.4
AUTOMOVILES PARA TRANSPORTE DE CARGA	827,152	1,855,448	3,462,000	4,007,600	3,613,684	4,138,300	14.5
CHASIS CON MOTOR	212,771	217,286	268,000	187,600	284,712	348,100	22.3
MOTOR PARA AUTOMOVIL	1,778,112	2,123,269	2,216,000	2,167,700	2,079,300	2,189,300	5.3
MUELLES Y SUS HOJAS PARA AUTOMOVILES	125,719	125,784	145,000	171,900	262,157	342,200	30.5
PARTES SUELTAS PARA AUTOMOVILES	2,106,949	2,298,118	2,735,000	3,300,800	3,913,143	4,770,800	21.9
PARTES O PIEZAS PARA MOTORES	404,798	467,616	553,000	610,400	873,498	1,112,300	27.3
OTROS	263,638	620,955	448,000	457,100	1,463,300	1,916,100	30.9
<b>IMPORTACIONES</b>	<b>11,438,430</b>	<b>9,471,346</b>	<b>10,418,300</b>	<b>12,982,274</b>	<b>14,448,123</b>	<b>16,746,200</b>	<b>15.9</b>
AUTOMOVILES PARA TRANSPORTE DE PERSONA	1,249,526	446,462	929,800	1,517,900	2,123,958	2,565,100	20.8
AUTOMOVILES PARA USO Y CON EQUIPO ESPECIAL	149,127	27,300	36,200	49,800	78,636	86,300	9.7
CAMIONES DE CARGA, EXCEPTO DE VOLTEO	23,732	10,340	11,600	608,700	780,728	624,200	-20
CAMIONES DE VOLTEO	10,722	4,695	28,800	27,874	58,963	24,800	-57.9
CHASIS PARA AUTOMOVILES	50,064	17,883	42,400	120,400	153,079	149,700	-2.2
MATERIAL DE ENSAMBLE PARA AUTOMOVILES	6,733,137	3,649,463	18,800	31,400	62,148	68,600	10.4
MOTORES Y SUS PARTES PARA AUTORMOVILES	565,446	997,736	2,251,900	2,348,300	2,438,807	2,904,300	19.1
REFACCIONES PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES	1,980,573	3,897,091	6,515,600	7,671,000	8,095,906	9,588,100	18.4
OTROS	676,103	420,376	583,200	606,900	655,898	735,100	12.1
<b>SALDO</b>	<b>(642,371)</b>	<b>5,763,703</b>	<b>9,224,700</b>	<b>7,799,626</b>	<b>9,173,671</b>	<b>10,802,900</b>	<b>17.8</b>

FUENTE: SECOFI, DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS  
DIRECCION DE LA INDUSTRIA CON INFORMACION DE LA DIRECCION GENERAL DE INVESTIGACION DEL BANCO DE MEXICO

A partir de 1993 la economía de México entró en una etapa de recesión, por la que se contrajo la venta de las empresas de la industria automotriz, siendo que para 1994 que se aún agravada con la crisis de finales de 1994, debido en gran parte a la devaluación del peso mexicano, repercutiendo en la alza de precios y en el poder adquisitivo, descencovando en la baja demanda de productos automotrices.<sup>43</sup>

BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ 1999 CON MAQUILA (MILLONES DE DOLARES)					
SECTOR	EXPORTACIONES (mmd)	%	IMPORTACIONES (mmd)	%	BALANZA (mmd)
ELECTRICO-ELECTRONICO	44,843.00	33%	41,905.00	29%	2,938.00
<b>AUTOMOTRIZ Y AUTOPARTES</b>	<b>27,550.00</b>	<b>20%</b>	<b>16,823.00</b>	<b>12%</b>	<b>10,727.00</b>
MAQUINARIA Y BIENES DE CAPITAL	11,947.00	9%	19,230.00	14%	(7,283.00)
TEXTIL Y CONFECCION	10,895.00	8%	8,213.00	6%	2,682.00
ALIMENTOS	3,845.00	3%	4,167.00	3%	(322.00)
OTROS	28,682.00	21%	51,590.00	36%	(22,908.00)
PETROLEO Y GAS	8,941.00	7%	139.00	0%	8,802.00
TOTAL	136,703.00	100%	142,064.00	100%	(5,361.00)

FUENTE: INFORMACION ELABORADA EN BASE A LAS HOJAS DE TRABAJO DEL BANCOMEXT, AGOSOTO 1998.

<sup>43</sup> Ibidem, p. 109.

El segmento automotriz es pieza clave en las estrategias de globalización y modernización a nivel mundial.”<sup>44</sup> En 1999 México la industria automotriz tuvo los siguientes datos económicos: participa con el 2.5 % del PIB y el 12% del total de la producción manufacturera nacional. Con las 30 plantas de ensamble de vehículos, la industria automotriz ha generado 460,000 empleo directos, 12% del total de la manufactura en el país, sin embargo el grueso de la economía mexicana.

<b>BALANZA COMERCIAL 1999</b>							
<b>IMPORTACIONES 16,823 mmd</b>				<b>EXPORTACIONES 27,550 mmd</b>			
Autos y camiones		20.0%		Autos y camiones		62.0%	
Motores y partes		17.0%		Motores y partes		8.0%	
Autopartes		63.0%		Autopartes		30.0%	
<b>ORIGEN</b>				<b>DESTINO</b>			
VEHICULOS 1/		AUTOPARTES 2/		VEHICULOS 1/		AUTOPARTES 2/	
E. U.A.	72.0%	E. U.A.	73.2%	E. U.A.	84.0%	E. U.A.	67.0%
Alemania	8.0%	Alemania	7.4%	Canadá	7.8%	Canadá	1.3%
Japón	19.0%	Japón	4.3%	Alemania	5.2%	Alemania	3.8%
		Italia	2.6%	Ctro. América	1.6%	Brasil	2.4%
		Brasil	2.0%	Sudamérica	1.3%	R. Unido	1.4%

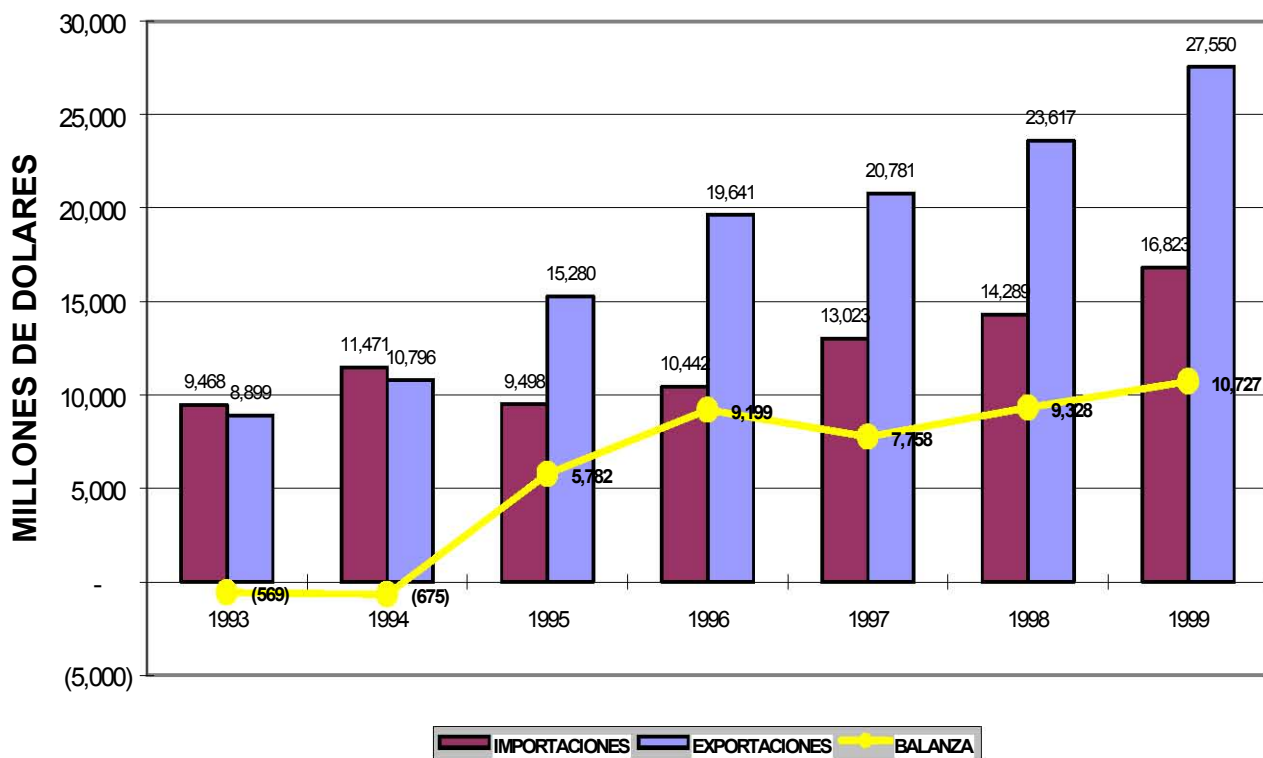
Fuente: Banxico (sin maquila) 1/AMIA, A.C. (unidades), 22/INA, A.C.

<sup>44</sup> Ibidem, p. 112.

Sin embargo la adquisición de autos en México no ha sido igual comparada con la de Estados Unidos o Canadá, por ser tan diferente el margen de vida. La producción de un coche en México no es tan caro como en otros países, el costo de mano de obra es relativamente más barata en número necesarios para producir un automóvil, los avances y equipos tecnológicos con que se cuentan para la fabricación han sido factores muy importantes, a diferencia en México.

Esta industria automotriz ha propiciado el mayor intercambio comercial con el exterior y se ha hecho comprobar la participación activa que México ha logrado desarrollar en las negociaciones comerciales.

### BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ 1993-1999



La participación en balanza comercial automotriz, México esta sumando sus esfuerzos en equilibrarla, en la medida que logra mayor participación en las exportaciones.

Según datos del Banco de México en 1998, el comportamiento de la demanda interna (de automóviles) es el resultado de una combinación de los factores siguientes:<sup>45</sup>

- a) *Precios de las unidades y tipo de cambio.*- La determinación del primero está muy influida por la paridad cambiaria,
- b) *Poder de compra.*-La mayor inflación reduce el salario real, el número de empleos sube 6.5% y el salario real 1.8%,
- c) *Disponibilidad de crédito y tasa de interés.*- El reciente incremento trae un mayor riesgo crediticio. La demanda de recursos a la banca será prácticamente nula, pues el nivel de aquéllas es elevado y variable. El crédito ofrecido por las distribuidoras y armadoras ha aumentado; se estima que explica la mitad de las ventas domésticas.

Los acuerdos del TLCAN establecen como ya se ha mencionado un período de transición de diez años a partir de 1994, que garantizan una proporción del mercado de equipo original a las empresas mexicanas. Este lapso tiene que ser aprovechado para lograr la calidad y eficiencia que exige la competencia internacional. En nuestro país los aranceles han disminuido aproximadamente 5%. En los próximos cinco años tres cuartas partes de las tarifas sobre equipo original y refacciones serán eliminadas, y al año 2004 se cancelan por

---

<sup>45</sup>. BANXICO, Industria de Automóviles 1998-1999, Banco de México, México, Num.876, Vol. LXXIV, noviembre 1998, p. 439-440.

completo, asimismo permitiéndose la participación del capital extranjero hasta el 100%”<sup>46</sup>

Las desgravaciones arancelarias han jugado un papel muy importante dentro del incremento de confianza de desarrollo productivo de la industria automotriz en particular en México, al considerarse sólo beneficiarias de dichas desgravaciones sólo a los productos de la y para la región que comprueben su origen. Así como hasta la fecha se visto las ventajas que dan la desgravación arancelaria a quedar libre de aranceles la mayor parte de los insumos automotrices para después del 2004, evidentemente se habrá alcanzado una apertura económica tan amplia pero con graves desventajas de beneficio para México,

## 2.7. El auge automotriz en México frente al TLCAN

Con o sin tratado trilateral, el oligopolio de las 3G de Detroit cuenta con la industria continental más integrada de la economía de los tres países norteamericano. Pese a ello, las providencias que se asumieron en el Anexo 300-A de su texto, hacen del TLCAN el documento que cohesionará de manera más ordenada a esta gran rama manufacturera. A juzgar por el producto de lo acordado, se consolidó una estructura proteccionista. El proceso de vinculación de la producción automotriz de las empresas de origen estadounidense en América del Norte ha sido el resultado de políticas estatales y decisiones

---

<sup>46</sup> <http://www.banamex.com/banamex/esem/132156.htm>, *Op. Cit.*, p. 4.

corporativas de inversión que han impactado, marcando la pauta a las corporaciones automotrices de origen extranjero.

Durante la década de los años noventa fue el auge del crecimiento de la producción y venta de automóviles en México y se han introducido nuevas armadoras, asimismo México se ha convertido en el único productor de algunos modelos y ha superado el millón de unidades exportadas y producidas. Como resultado se ha dado que México se haya convertido en el tercer país productor a nivel continental y un importante lugar a nivel mundial.

“General Motors se ha convertido en el líder del mercado doméstico desplazando así a Volkswagen y Nissan que durante los últimos 10 años habían dominado el mercado de subcompactos con sus modelos *Beetle* y

PRODUCCION DE VEHICULOS PARA EXPORTACION 1993-1999 (UNIDADES)							
<b>EMPRESA</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
DAIMLERCHRYSLER	138,182	161,738	179,797	325,300	298,170	299,948	293,746
FORD MOTOR	117,398	179,745	210,818	179,384	206,438	174,659	178,972
GENERAL MOTORS	90,760	70,383	164,269	202,858	209,462	200,593	206,056
HONDA	--	--	--	--	--	--	1,795
NISSAN	49,593	64,293	68,663	85,359	82,224	55,959	55,036
VOLKSWAGEN	97,250	98,872	155,131	177,973	188,136	247,599	341,306
<b>TOTAL</b>	<b>493,183</b>	<b>575,031</b>	<b>778,678</b>	<b>970,874</b>	<b>984,430</b>	<b>978,758</b>	<b>1,076,911</b>

FUENTE: <http://www.amia.com.mx>



*Tsuru* respectivamente”<sup>47</sup>.

Las principales empresas automotriz de origen en México han dominado las ventas y la producción de automoviles con los son desde 1965 General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen y Nissan.

En la actualidad ya México es sede única de producción de algunos modelos mundiales, como el de la Suburban que es ensamblado en las plantas de GM en Silao Guanajuato, el cual es exportado principalmente a Australia y el Beetle de Volkswagen para el mercado de Europa y los Estados Unidos.

Lo anterior debido en gran parte por la reducción gradual de algunos aranceles y así como a los costos de producción, que son inferiores en México.

PRODUCCION DE VEHICULOS PARA MERCADO INTERNO 1993-1999 (UNIDADES)							
EMPRESAS	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
BMW	--	--	245	487	970	1,932	1,596
DAIMLERCHRYSLER	90,246	81,963	25,778	35,912	57,744	59,474	36,544
FORD MOTOR	91,961	62,338	16,536	34,129	40,925	38,887	45,168
GENERAL MOTORS	101,519	90,716	34,554	64,275	91,438	115,435	124,965
HONDA	--	--	135	1,194	3,045	7,194	8,446
MERCEDES BENZ	230	590	814	1,043	955	722	190
NISSAN	136,329	129,298	38,131	50,278	90,539	133,828	130,538
VOLKSWAGEN	141,742	157,445	36,307	53,105	69,230	91,360	69,002
<b>TOTAL</b>	<b>562,027</b>	<b>522,350</b>	<b>152,500</b>	<b>240,423</b>	<b>354,846</b>	<b>448,832</b>	<b>416,449</b>

FUENTE: <http://www.amia.com.mx>

<sup>47</sup> Banco de México, “Industria de Automóviles 1998-1999”, Estudios Económicos y Sociales, Banxico, México, p. 440.

La evolución reciente de la industria de automóviles refleja dos patrones de comportamiento que la caracterizan desde hace varios años. En primer lugar existe una estrecha relación entre el ingreso y la demanda por automóviles y camiones. El mejor desempeño económico no solo apoya la demanda nacional de automóviles por la vía del efecto ingreso, sino también por medio de un precio relativo de las unidades. Es interesante señalar que el incremento del peso relativo de las unidades importadas en el consumo nacional de automóviles tiene un impacto no sólo sectorial, sino también macroeconómico. El segundo patrón de comportamiento característico de la industria de automóviles, radica en su gran flexibilidad para adaptarse a los diferentes circunstancias del mercado doméstico, es decir, cuando la demanda por producción para mercado interno cae, este comportamiento tiende a ser parcialmente compensado por incrementos en la elaboración de unidades de exportación. Algunas de las razones se puede dar del hecho que algunas armadoras pueden estar cerca del tope de su capacidad instalada, otra quizá la más importante es el menor dinamismo del consumo en los Estados Unidos, así pues el crecimiento de la industria no sólo dependera del consumo externo, sino también por la interna, cuyo buen desempeño exige estabilidad macroeconómica.<sup>48</sup>

La apertura de la economía al exterior jugó un papel muy importante para este sector, ya que 1990 el sector automotriz se convirtió en el segundo en importancia para México, contribuyendo con el 2.3% del PIB nacional y el 9%

---

<sup>48</sup>. <http://www.banamex.com/banamex/esem/132156.htm>, *Estudios Económicos y Sociales*, p. 3.

del PIB manufacturero, además de ser la fuente más grande de divisas por exportaciones de manufactura”<sup>49</sup>.

PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS POR INDUSTRIA TERMINAL 1993-1999 (UNIDADES)							
EMPRESAS	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
BMW	--	--	245	487	970	1,932	1,596
DAIMLERCHRYSLER	228,428	243,701	205,575	361,212	355,914	359,422	330,290
FORD MOTOR	209,359	242,083	227,354	213,513	247,363	213,546	224,140
GENERAL MOTORS	192,279	161,099	198,823	267,133	300,900	316,028	331,021
HONDA	--	--	135	1,194	3,045	7,194	8,849
MERCEDES BENZ	230	590	814	1,043	955	722	190
NISSAN	185,922	193,591	106,794	135,637	172,763	189,787	185,574
VOLKSWAGEN	238,992	256,317	191,438	231,078	257,366	338,959	410,308
<b>TOTAL</b>	<b>1,055,210</b>	<b>1,097,381</b>	<b>931,178</b>	<b>1,211,297</b>	<b>1,339,276</b>	<b>1,427,590</b>	<b>1,491,968</b>

FUENTE: <http://www.amia.com.mx>

“...en la lucha por la competitividad, las empresas de la industria terminal consolidando la estrategia de producción de altos volúmenes para alcanzar economías de escala, en cuyo proceso han aprovechado las ventajas comparativas que México ofrece, como: la habilidad de nuestra mano de obra barata, la ubicación geográfica, los tratados comerciales firmados, el desarrollo de los proveedores y la estabilidad política”<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> Idem.

<sup>50</sup> AMIA, “1999 Año de consolidación en la Industria Automotriz”, Organo Informativo Mensual, Boletín 409, AMIA, México, Diciembre 1999, p. 1.

“Para México el sector automotriz es muy importante porque contribuye con el 9.5% del PIB. Manufacturero y el 2.5% del PIB total, habiéndose constituido como el sector exportador del país. Genera alrededor de 500,000 empleos . Existen más de 30 plantas de ensamble con capacidad de producción de 1.3 millones de vehículos”<sup>51</sup>.

<b>VENTAS TOTALES 1999</b>			
<b>MERCADO DOMESTICO</b>		<b>MERCADO EXPORTACIÓN</b>	
General Motors	30.01%	Chrysler	27.28%
Nissan	31.35%	General Motors	19.13%
Ford	10.85%	Ford	16.62%
Volkswagen	16.57%	Volkswagen	31.69%
Chrysler	8.78%	Nissan	5.11%
Mercedes Benz	0.038%	Honda	0.17%
Honda	2.03%		

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Boletín Agosto 1999.

<sup>51</sup>. Mancilla López, Juan Manuel. Op. Cit. p. 529.

## CAPITULO 3

### 3. La reglamentación y medidas a la industria automotriz en el marco del TLCAN

Gran parte de la responsabilidad en el auge automotriz en México a partir de la entrada en vigor del TLCAN son las reglas de origen y las desgravaciones arancelarias acordadas.

Uno de los principales objetivos del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá es la eliminación de todas las tasas arancelarias para todos los bienes que sean originarios de cualquiera de estos tres países.

En su Artículo 102, el TLCAN señala como principios y reglas el trato de nación más favorecida y transparencia y especifica los siguientes propósitos:<sup>1</sup>

- A) Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de las partes,
- B) Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio;
- C) Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes;
- D) Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en el territorio de cada una de las partes;

---

<sup>1</sup> SECOFI, Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Secofi, México, 1993, p. 172.

- E) Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para las soluciones de controversias, y
- F) Establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios de este tratado.

### 3.1. Reglas de origen

Las reglas de origen fue uno de los temas más controvertidos en las negociaciones del TLCAN, en cuyo procedimiento se va a demostrar que el bien es originario de la región del TLCAN y con ello se solicita el tratamiento arancelario correspondiente cuando el bien sea exportado a Estados Unidos o Canadá o importado de esos países hacia México, es decir, las reglas de origen determinan que bienes son susceptibles a un trato arancelario preferencial. Este procedimiento está diseñado a partir de las fracciones arancelarias de la Tarifa de Importación de cada uno de los países y consiste en cambios de fracción arancelaria o bien en comprobar un contenido de valor regional. “A diferencia de otros tratados comerciales, en el TLCAN las reglas de origen no se definen en términos de procedencia nacional si no de componente regional.”<sup>2</sup>

Las reglas están diseñadas para cumplir con dos objetivos:

---

<sup>2</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos. Op. Cit., p. 196.

**PRIMERO:-** Asegurar que las ventajas que ofrece la reducción arancelaria sean aprovechadas únicamente por bienes producidos en la región de América del Norte.

**SEGUNDO.-** Reducir obstáculos administrativos para productores, importadores y exportadores que realicen actividades comerciales en el marco del TLCAN.

En términos generales, las reglas de origen consideran a un bien como originario siempre y cuando cumpla con ciertos requisitos, de acuerdo con el artículo 401 (d) del TLCAN:<sup>3</sup>

1. Que se produzca en su totalidad en los países de América del Norte, ó
2. Si los bienes contienen materiales no-originarios, no deberán sufrir un cambio en su clasificación arancelaria debido a cualquiera de las siguientes razones:
  - i) el bien fue importado desensamblado, pero fue clasificado como ensamblado.
  - ii) El encabezado de la tarifa del bien terminado abarque tanto al bien como a sus partes y no contenga subpartidas, ó que alguna subpartida abarque al bien como a sus partes.
3. El bien debe estar descrito específicamente por la nomenclatura del encabezado o subpartida y el contenido regional no puede ser menor al 50% por el método de costo neto, ó 60% por el método de valor de transacción.

Para que algún bien producido con materiales importados pueda ser considerado originario y susceptible de trato preferencial, debe probarse que ha sufrido un

---

<sup>3</sup> SECOFI, Op. Cit., p. 172.

proceso de elaboración sustancial. Es precisamente aquí en donde entran en juego las reglas de origen.

El origen de un producto se determina con base en criterios que permiten diferenciar los insumos de un bien elaborado o cuantificar el valor de la transformación sufrida por los materiales importados de países terceros.

Para determinar el origen de un producto el TLCAN adoptó como método principal el cambio en clasificación arancelaria y como método complementario el porcentaje de contenido regional, para el cual comprenden dos vías de cálculo:<sup>4</sup>

1. El método de valor de transacción (precio pagado o pagadero por un bien):

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

En donde:

VCR, es el valor de contenido regional expresado como porcentaje,

VT, es el valor de la transacción del bien ajustado sobre la base L.A.B (libre a bordo),

VMN, es el valor de los materiales no originarios utilizados por el productor en la producción del bien. Utilizando este método el contenido regional no debe ser inferior a 60%.

---

<sup>4</sup> SECOFI, Op. Cit... p. 173.



2. El método de costo neto (este se deberá utilizar cuando el valor de transacción sea aceptable conforme al Código de Valoración Aduanera del GATT):

**Fórmula:**  $VCR = \frac{CN-VMN}{CN} \times 100$

En donde:

VCR, es el valor de contenido regional expresado como porcentaje,

CN, es el costo del bien,

VMN, es el valor de los materiales no originarios utilizados por el productor en la producción del bien. Cuando se utilice este método el valor del contenido regional no deberá ser inferior al 50%.

De esta manera, según el procedimiento utilizado, el porcentaje de contenido regional no deberá ser inferior a 60%, de acuerdo al valor de la transacción o 50% si se considera el costo neto.

En opinión de Ricardo M. Buzo, las reglas de origen tienen tintes proteccionistas al endurecer las condiciones de ingreso de países ajenos al bloque, la condición de origen tiende a desvanecer el componente nacional diluido en el contenido regional, dislocando las cadenas productivas del sector manufacturero mexicano. En este sentido, para México se evita convertirlo en plataforma exportadora de terceros países, al mismo tiempo que se desalienta el contenido nacional como sostén y motor que garantice el desarrollo de su industria.<sup>5</sup>

### 3.1.1. Las reglas de origen para la industria automotriz en el TLCAN

---

<sup>5</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos. Op. Cit., p. 196-197.

En el caso de la industria automotriz se estableció que para calcular su contenido regional debe utilizarse únicamente el método de costo neto, de acuerdo con lo indicado en el artículo 402 (5) del TLCAN, lo cual implica que para que algún producto dentro de la rama automotriz y de autopartes pueda ser considerado como bien originario debe contener por lo menos un 50% de insumos regionales, en cuanto a su costo neto.

El inciso d, i) del mismo artículo 402 aclara que el método de costo neto es aplicable a todos los bienes identificados en los artículos 403 (1) y 403 (2). El artículo 403 del TLCAN especifica los elementos a considerar para el cálculo del valor del contenido regional según la fórmula del costo neto a la que deben sujetarse ciertos productos de la industria automotriz.

El artículo 403 (1) se refiere a automóviles de pasajeros y camiones ligeros, motores y transmisiones para este tipo de vehículos. El artículo 403 (2) se refiere a los demás vehículos y autopartes. El anexo 403.1 presenta una lista de las disposiciones arancelarias, la cual especifica los componentes que utiliza la industria, los cuales pueden ser importados por terceros países y, por tanto, sujetos al requisito de contenido regional; en el anexo 403.2 se incluye una lista de componentes y materiales de motores y cajas de cambio o transmisiones.

Así, la fórmula de costo neto utilizado para el sector automotriz determina el valor de contenido regional (VCR) de un producto terminado dividiendo el costo neto

(CN) del producto, después de restarle el valor de los materiales no originarios (VMN), entre CN. El porcentaje resultante equivaldrá al nivel de contenido regional del producto.

En términos sencillos, la fórmula dice que al menos X% del costo neto de producir un vehículo o parte deber ser originado en la región para calificar como producto de la región, libre de aranceles.

Para México el establecimiento de las reglas de origen tiene una gran importancia; su interés por lograr que en la negociación se adoptaran reglas de origen que no desalentaran la inversión de empresas extrarregionales de la rama automotriz, el porcentaje mínimo de contenido regional de 50% (según cálculo del costo neto), cae dentro de los límites que los inversionistas extranjeros consideran aceptable.

Cabe mencionar que la industria automotriz realiza el 25% del total de las exportaciones no petroleras, lo que explica la importancia de que el TLCAN se adoptaran reglas de origen que no obstaculizarán el acceso al mercado norteamericano."<sup>6</sup>

### 3.2. Eliminación arancelaria

---

<sup>6</sup> Del Alizal, Laura. "Las reglas de origen en el TLC", El Tratado de Libre Comercio texto y contexto, UAM, México, 1994, p. 73.

El TLCAN contempla la eliminación gradual de tasas arancelarias a lo largo de períodos de desgravación, y éstos varían según sea el material o bien del cual se trate.

En términos del TLCAN el concepto de arancel aduanero se refiere a cualquier impuesto o arancel a la importación y cualquier cargo de cualquier tipo aplicado en relación a la importación de bienes, incluido cualquier forma de sobre tasa o cargo adicional a las importaciones.<sup>7</sup>

En el artículo 300 del TLCAN se encuentran comprendidos los productos y subproductos clasificados en más de 11 mil fracciones de la Tarifa del Impuesto General de Importación, susceptibles de comercializarse. En cuanto a las sensibles áreas del petróleo y la Industria Maquiladora de Exportación, México obtuvo ventajas; evitó obligaciones de exportaciones del crudo y dispuso de siete años de gracia para efectuar importaciones temporales de la Industria Maquiladora de Exportación.

En el Anexo 300-A, se listan los bienes que por su importancia y peso económico reciben un tratamiento especial del sector automotriz.

En el rubro correspondiente al “Comercio e inversión en el sector automotriz” se estipulan los ritmos y los rubros sujetos a desgravación arancelaria. Para lo cual

---

<sup>7</sup> SECOFI, Op. Cit., p. 31.

se partió de los aranceles vigentes hasta 1993 para llegar a cero en el año 2003, como se observa en la siguiente gráfica:<sup>8</sup>

Automóviles	1993	1994	1995	1996	2003
México	20 %	10 %	9 %	8 %	0 %
Canadá	9 %	4.5 %	4 %	3.5 %	0 %
E. U.	2.5 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tractocamiones	1993	1994	1995	1996
México	20 %	18 %	14 %	0 %
Canadá	12.5 %	11.5 %	10 %	9 %
E.U.	4 %	3.7 %	3 %	0 %

Como se puede ver en los datos mostrados en la gráfica anterior se reduce del 20% al 10% los aranceles sobre vehículos automotores de pasajeros importados de EU. y Canadá. La tasa irá disminuyendo gradualmente eliminándose en 10 años. Se reduce en 50%, eliminándose gradualmente en 5 años, la tasa arancelaria a los camiones ligeros.

En el anexo 302.2 del TLCAN (desgravación arancelaria) define cinco categorías de desgravación arancelaria, las que se aplican a la eliminación de aranceles aduaneros de conformidad con la lista de desgravación de las partes. “Se establecen las reglas generales para la eliminación de aranceles definida en el Artículo 302 del Tratado, adicionalmente se establecen para cada producto

<sup>8</sup> SECOFI, Anexo 300-A, en Arnulfo Arteaga García, “Importancia de la Industria Automotriz dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, UAM, México, 1994, p. 55.

específico los plazos, y en su caso, las modalidades de desgravación especiales. La desgravación arancelaria sólo se aplicará a bienes originarios, es decir, a bienes que cumplan con las regla de origen correspondiente del Tratado”<sup>9</sup> .

<b>Categorías de desgravación</b>	
<b>“A”</b>	<b>Eliminación inmediata a partir del 1º. De enero de 1994</b>
<b>“B”</b>	<b>Eliminación de cinco etapas anuales iguales para finalizar el 1º. De enero de 1998</b>
<b>“C”</b>	<b>Eliminación de quince etapas anuales iguales para finalizar el 1º. De enero de 2003</b>
<b>“C+”</b>	<b>Eliminación en quince etapas anuales iguales para finalizar el 1º. De enero de 2008</b>
<b>“D”</b>	<b>Bienes que continuarán recibiendo trato de libre impuestos</b>

El TLCAN supone un período de transición de diez años 1994-2003, que en sectores como el de autopartes supone la supresión de la mayoría de las fracciones desde 1994, quedando algunas que se irán suprimiendo en 5 años y otras en 10 años.”<sup>10</sup>

Si bien es cierto que el principal objetivo del TLCAN es la eliminación de aranceles, se establece en el Artículo 302 que ninguna de las partes podrá incrementar ningún arancel aduanero existente, ni adoptar ningún arancel nuevo,

<sup>9</sup> SECOFI, Fracciones Arancelarias y Plazos de Desgravación. Secofi, México, 1994, p. 7.

<sup>10</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos. Op. Cit., p. 228.

sobre bienes originarios, y de acuerdo al anexo 302.2 se dice que cada una de las partes eliminará progresivamente sus aranceles aduaneros sobre bienes originarios.

Se anuncian cambios sustanciales en la legislación automotriz en lo que se refiere al Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y sus Reglas de Aplicación, México los podrá seguir utilizando hasta el 1º. De enero del 2004 y que sean compatibles con el Tratado. Así también, el Decreto Automotriz después de un período transitorio de 10 años desaparece; antes se suspende la cláusula del Decreto Automotriz que establece un tope máximo de 15% del total de ventas internas como condición para la importación de vehículos.

De acuerdo a lo anterior, México no podrá exigir a ninguna empresa que obtenga un nivel de Valor Agregado Nacional superior al 20% de sus ventas para ser consideradas como proveedor nacional a empresas de la industria de autopartes. “Se permite hasta en un 100% la inversión de EU. y Canadá en los ‘proveedores nacionales’ de autopartes y hasta en un 49% en otro tipo de empresas del ramo.”<sup>11</sup>

Como se puede ver Las maquiladoras automotrices independientes de las empresas automotrices terminales se consideran como proveedores nacionales, recibiendo los beneficios del Decreto Automotriz.

---

<sup>11</sup> Idem.

Así también el Valor Agregado Nacional va ir disminuyendo gradualmente, lo cual se traduce en menores contenidos regionales durante este período de transición en la siguiente proporción: a) 1994-1998: 34%;b) 33% 1999; 32% 2000; c) 31% 2001; d) 30% 2002; e) 29% 2003.<sup>12</sup>

		TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE											
CONCEPTO	DECRETO	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
<b>VALOR AGREGADO</b>													
1	INDUSTRIA TERMINAL												
2	PROVEEDOR NACIONAL	30%	20 %									0%	
3	ARMADORAS	36%	34%				33%	32%	31%	30%	29%		
<b>BALANZA COMERCIAL</b>													
4	ARMADORAS	100%	80%	77.20%	74.60%	71.60%	68.90%	66.10%	63.30%	60.50%	57.70%	55.00%	0%
<b>OTROS</b>													
5	IMPTO. AUTOS IMPORTADOS	20%	10%	9%	8%	7%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%
6	CONTENIDO REGIONAL		50%			56%			62.50%				
7	VTAS. NALS. MAQUILADORAS	20%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	100%			

Se irá reduciendo la regla del Valor Agregado Nacional, que obliga a las armadoras a incorporar un 36% mínimo de autopartes de fabricación nacional. Se abre paulatinamente a los individuos, y no sólo a las empresas, la importación de vehículos.

México no requerirá que una empresa de la industria terminal incluya en el cálculo de su saldo en balanza comercial un porcentaje del valor de importaciones de autopartes directas e indirectas que la empresa incorpore en su producción en México para su venta en México, en el año correspondiente superior a: a) 80.0% 1994; b) 77.2% 1995; c) 74.4% 1996; d) 71.6% 1997; e) 68.9% 1998; f) 66.1% 1999; g) 63.3% 2000; h) 60.5% 2001; i) 57.7% 2002; h) 55.0% 2003.

<sup>12</sup> SECOFI, Op. Cit., p. 71.



Mediante las nuevas disposiciones establecidas en este apéndice el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, inmediatamente quedó derogado. "...sustituyéndose por un programa de cuotas que duró 5 años, remplazándose a su vez por aranceles que se eliminarán al décimo año del TLCAN."<sup>13</sup>

### 3.2.1. Medidas de cumplimiento arancelario

En cumplimiento con el TLCAN, México se comprometió a que en el octavo año de vigencia del Tratado, debería modificar los programas de fomento a las exportaciones (PITEX y Maquila de exportación) con la finalidad de no extender las preferencias del Tratado a países no miembros de éste. Así que el 1º. De enero del año 2001, se cumplieron los 8 años del período de transición en que se deben modificar los programas de fomento a las exportaciones, por lo que de acuerdo a lo publicado en el Diario Oficial de la Federación del 13 de noviembre de 1998 ambos programas de fomento fueron modificados, en vigor desde el 1º. De noviembre de 2000.

En el marco del TLCAN, el derecho de importar temporalmente bienes tanto de insumo como maquinaria y equipo, sin el pago correspondiente de impuestos de importación, se acordó mantenerse hasta el año 2000, considerándose como una etapa de transición, dado que se realizan importaciones de otros países que no forman parte del TLCAN. Para el resto de los países se establece un tratamiento

---

<sup>13</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos, Op. Cit., p. 231

diferencial dependiendo del destino de los productos de exportación, esto así, debido a que las reglas comerciales acordadas en el TLCAN y evitar que México sea utilizado para triangular exportaciones, así:

- a) para exportaciones fuera de la región del TLCAN, se mantiene la importación temporal sin pago de arancel,
- b) para exportación dentro de la región se exentará el pago de impuestos que resulte menor entre:
  - 1) el arancel que aplica México a la importación del insumo
  - 2) el arancel que aplica Estados Unidos o Canadá a la importación del producto final.

Ahora bien, lo que nos indica el Artículo 303 del tratado es establecer restricciones a la devolución de aranceles aduaneros a los programas de diferimiento de aranceles aduaneros para bienes o insumos no originarios que se introduzcan a México y que sean posteriormente exportados a Estados Unidos o Canadá.

“La formula para devolver los aranceles de los insumos que se incorporen a mercancías exportadas a Estados Unidos o Canadá y consiste en reembolsar o exentar de aranceles aduaneros de importación al menor de dos montos: el que se aplicaría en México para la importación definitiva de los insumos, y el establecido para el producto exportado en el país de destino final, ya sea Estados Unidos o Canadá.

Dicha formula se aplicará a las importaciones temporales provenientes de terceros países que se incorporen a mercancías de exportación cuyo destino sea alguno de los socios del TLCAN. Cuando las exportaciones se dirijan hacia terceros países, la importación temporal de materias primas e insumos seguirá sujeta al tratamiento actual, es decir, no pagarán impuestos al comercio exterior y tendrán que retornarse al exterior.”<sup>14</sup>

De acuerdo al Artículo 2º. de la Ley Aduanera reformada el 31 de diciembre de 2000, se entiende por “programas de diferimiento de aranceles, los regímenes de importación temporal para la elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación; de depósito fiscal y de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado.

En términos del TLCAN un programa de diferimiento de aranceles se entenderán las medidas como las que rigen zonas libres, impuestos temporales bajo fianza, almacenes de depósito fiscal, maquiladoras y programas de procesamiento para exportación.<sup>15</sup>

En opinión de Gustavo Ernest Emmerich, lo que está presente en este artículo (303) es la eliminación de los programas de Importación Temporal para producir Artículos de Exportación (PITEX), Programas de Fomento y Operación de la

---

<sup>14</sup> SECOFI, Programa de Política Industrial y Comercio Exterior, Secofi, México, 1996, p. 150.

<sup>15</sup> SECOFI, Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Op. Cit., 34.

Industria Maquiladora de Exportación (Maquiladora de Exportación), Programas de Devolución de Impuestos a los Exportadores (Drawback).”<sup>16</sup>

Los esquemas actuales de fomento al comercio exterior serán “sustituidos por la devolución de la diferencia entre impuestos de importación del país que fabrica el producto final y el impuesto de importación que se pagaría por los insumos importados en el país donde se va a vender (exportar) este producto, siempre que sea mayor.”<sup>17</sup>

Considérese la importancia que tienen el gran número de empresas maquiladoras del ramo automotriz en México, que cuentan con algún programa de exportación, según cifras de la Secretaría de Economía (antes SECOFI), representan el 80%.

De acuerdo a datos e la Secretaría de Economía, el 42.1% de los programas autorizados para operar actividades de maquiladora es de nacionales, el 41.1% es de Estados Unidos, el 12% es de empresas con capital México-Estados Unidos, el 16% es de Japón y el 3.2% de otros países. La importaciones de maquiladora provenientes de Estados Unidos y Canadá en 1998 fueron de 39.3 md lo que representa un 92% del total, considerando que la mayor parte de las importaciones son de Estados Unidos y Canadá, por lo que se ha de suponer que la mayoría de los productos pueden acceder a las preferencias arancelarias del TLCAN.

---

<sup>16</sup> Ernest Emmerich, Gustavo. “Desigualdades y libre comercio en América del Norte”, en El tratado de Libre Comercio texto y contexto, UAM, México, 1994, p. 45.

<sup>17</sup> Idem, p. 45.

En México para disminuir el impacto que representa el defirimiento del pago de impuestos de acuerdo al Artículo 303 del TLCAN se implementó el Programa de Promoción Sectorial publicado en el Diario Oficial el 13 de noviembre de 1998 y reformado subsecuentemente, el cual le permite a las empresas al amparo de este programa la importación de bienes con arancel que va del 2.5% a 0%.

Asimismo, para que no se viera afectado el proceso de flujo de mercancías y la eliminación de barreras arancelarias entre los miembros del TLCAN se estableció que a partir del 1º. De enero de 2001, México deberá igualar el tratamiento arancelario que otorga a insumos y maquinaria no norteamericano empleados para la producción de mercancías destinados a los tres países que integren el mercado norteamericano.

La Industria Maquiladora de Exportación del período 1994 a 2000, ha tenido los beneficios de a) desgravación gradual; b) eliminación de requisitos de balanza de pagos equilibrada y de cumplimiento de grados de integración, permitiéndosele ventas en el mercado nacional hasta el 55% de sus exportaciones en México, margen que se deja liberado desde el octavo año (2001), c) supresión de cuotas. A partir del 2001 se estará beneficiando de devolución de impuestos y la plena liberalización.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Buzo de la Peña, Ricardo Marcos. Op. Cit., p. 331-332.

Con el objeto de determinar el impacto arancelario, las empresas deberán tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- Destino de los productos terminados
- Origen de los insumos
- Tasa de la Tarifa del Impuesto General de Importación
- El producto terminado califica como originario del TLCAN
- Tasa del impuesto de importación en Estados Unidos o Canadá

### 3.2.2. La doble tributación

La doble tributación, doble imposición fiscal, es un régimen fiscal para evitar que se paguen dobles impuestos de importación, aranceles, en los productos finales de exportación, los cuales deben ser gravados en un sólo territorio.<sup>19</sup>

La problemática surge a consecuencia de que las industrias pagan impuestos por la producción en el país, lo que conduce a una doble tributación; ya que las industrias de acuerdo a las leyes mexicanas tiene que cumplir con sus responsabilidades fiscales de pago de Impuestos Sobre la Renta (ISR). Al operar así, las industrias como las maquiladoras o de programas PITEX instaladas en México, además de contar con inversiones extranjeras casi del 100%, exención del pago de impuestos a la importación y del Impuesto al Valor Agregado en todos aquellos insumos y maquinaria y equipo que sean utilizados posteriormente en

---

<sup>19</sup> SECOFI, Op.Cit., p. 19.

productos de exportación, perderían de acuerdo a los intereses industriales muchas de las ventajas de permanencia en México. “El argumento mexicano es que la industria también genera valor en el país, por lo que los impuestos a pagar aquí deberían ser mucho mayores a los que actualmente se recaudan y así disminuir lo que se acredita en los EUA.”<sup>20</sup>

El objetivo principal de la doble tributación por un lado es evitar una doble tributación a los insumos que se utilizan para su posterior exportación y por el otro evitar extender las preferencias arancelarias a países no miembros del TLCAN.

Sólo para el caso de las maquiladoras los gobiernos de México y Estados Unidos han acordado recientemente un régimen fiscal temporal que evita la doble tributación, de tal manera que los beneficios de las maquiladoras de no pagar impuestos sobre la renta, para lo cual cuentan con varias alternativas de pago ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público:<sup>21</sup>

- a) 6.9% del valor de los activos (safe harbor) que participan en la producción (hasta 1999, el pago es equivalente al 5% del valor de los activos o a través de resoluciones particulares)
- b) 6.5% sobre sus costos de operación
- c) obtener una resolución particular (APA, Advanced Pricing Agreement) con el fin de determinar la utilidad fiscal en México.

---

<sup>20</sup> BANAMEX, Examen de la situación económica de México, Banamex, México Diciembre 1999, p. 479.

<sup>21</sup> BANAMEX, Op. Cit., 479.

Las maquiladoras continuaron invirtiendo en el país durante este año, aún sin la resolución del régimen fiscal que los requería a partir del 2000. Considerando las inversiones se realizaron con horizontes a largo plazo, es factible suponer que confiaban en la no aplicación de la doble tributación y que admiten las ventajas de mantenerse en el país. Hoy están a la espera de una resolución definitiva para el 2003 en adelante.

La industria maquiladora, muy representativa en México, está pasando por un período de recesión, que si bien su capacidad productiva se ha ido disminuyendo, todas estas medidas no han podido lograr su crecimiento.



## **PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

El futuro de la Industria Automotriz para este siglo que inicia se espera mucho más agresivo para todos los mercados internacionales, ya que los proyectos de inversión se están relocalizando estratégicamente con miras de obtener las mayores volúmenes de ventas y producción y aún a costa de los costos sociales que pudiera implicar.

Como hemos visto a lo largo de este trabajo, el futuro de la Industria Automotriz para los siguientes años se está caracterizando por el hecho de que en los últimos años se han fusionado la mayor parte de las empresas automotrices y se han puesto en marcha una serie de proyectos que van desde la construcción de nuevas plantas automotrices hasta nuevos procesos que les permitan un mayor crecimiento a nivel mundial.

Desde el punto de vista de las empresas transnacionales colocadas en México, como Ford, Chrysler, General Motors, el mercado está resistiendo el peso de la globalización y por tanto han de mejorar sus costos de producción, con lo cual a nivel internacional, para el caso de Chrysler, ha significado la reducción del número de sus empleados

Ya desde 1998 se ha iniciado la carrera por ampliar nuevas instalaciones y nuevos proyectos de inversión que les permitan aumentar su producción.

Asimismo en México los proyectos presentados en Estados Unidos van muy unidos de los proyectos que se pretenden arrancar en México toda vez que se eliminen la mayor parte de los aranceles automotriz, con lo cual se pretende que para el 2003 se de plena libertad en todo el mercado automotriz

De los principales proyectos que se tiene contemplado en México a partir de 1998, son los siguientes, de acuerdo a datos del Departamento de Comercio de los Estados Unidos.<sup>1</sup>

- En 1998 Honda de México inicia una proyecto de inversión por 5 millones de dólares para el ensamble de maquinas, para una capacidad anual de 10,000 unidades. En 1998 se logro 7,200 vehiculos ensamblados de Accord y Civic.
- Volvo-Mexico adquirio Mexicana de Autobuses en 1998 por 150 millones de dólares, con lo cual pretende incrementar su capacidad de producción a 50,000 unidades anuales.
- Las inversiones de General Motors han significado la ampliación de su complejo de Toluca y aumentar el número de sus empleados.
- A pesar de los grandes cambios que ha iniciado Chrysler actualmente DaimlerChrysler al fusionarse con Mercedes Benz, sus márgenes de producción las pretende aumentar, además de incrementar sus

---

<sup>1</sup> Office of Automotive Affairs International Trade Administration U.S. Department of Comerse. "Fifth Annual Report to Congress Regarding the Impact of the North American Free Trade Agreement Upon U.S. Automotive Trade with Mexico", USA. Jul 1999. p- 9.

importaciones provenientes de Alemania y de los Estados Unidos. Desde 1998 se ha invertido 170 millones para sus estampados en su planta de Saltillo, agregando 400 mas empleados, lo cual es parte de un plan de 1.5 billones de dólares para renovar sus operaciones.

- Otra línea Freightliner en 1998 agregó 1000 empleados y pretende incrementar de 12,000 a 16,500 unidades anuales.
- Por su parte Johnson Controls ha formado una joint venture con Varta AG and el Grupo Isma SA para producir baterías. Los cuales combinan 10 plantas manufactureras con una capacidad de 23 millones de unidades. Sus plantas se localizan tanto en México como en Sudamérica.
- Navistar International invirtió para sus operaciones 170 millones de dólares para la planta de ensambles de Monterrey. Asimismo pretende la construcción de 6 a 8 modelos de camiones asi como de autobuses, usando maquinas provenientes de Illinois y estampados de su planta de Ohio, para los mercados Latinoamericanos.
- A pesar de los fuertes problemas financieros de DINA, empresa mexicana que cerro su planta en México trasladándola a los Estados Unidos, continuó con sus proyectos de exportación de una nueva línea de camiones hacia los Estados Unidos.
- Cooper Tite & Rubber cada vez más se está expandiendo, con 17 millones de doláres prenden doblar su producción.
- Por su parte Ford ha invertido 1 billón de dólares para sus operaciones de ensamble en México para los siguientes cinco años. El proyecto

incluye 95 millones para una nueva maquinaria de su planta de camiones en Cuautitlán.

Así también se tiene en México el ingreso de Peugeot, Renault y Toyota. En el caso de Peugeot ha logrado sólo introducir sus unidades, no ha iniciado inversión sobre instalaciones de plantas, Renault por su parte a través de las plantas de Nissan a logrado la producción de sus unidades Cenic y Clio, para el caso de Toyota a partir de la fabricación de cajas para las Pick Up para los Estados Unidos, en las plantas de Tijuana, se le ha dejado importar sus autos en México.

Por su parte en los Estados Unidos se tiene contemplado los siguientes proyectos <sup>2</sup>

- DaimlerChrysler desde 1998 ha invertido 1.2 billones de dólares en una nueva planta de ensamble vehicular en Toledo, Ohio y para la renovación de otras dos plantas en Detroit y Toledo, con la finalidad de aumentar su producción de los modelos Jeep y un nuevo vehículo. Ha invertido 40 millones para expandirse, 100 millones para su planta de máquinas en Indiana, 240 millones en equipo para su planta de ensamble y estampado en Sterling Height, MI, 500 millones de inversión para su planta Kokomo Transmission.

---

<sup>2</sup> Office of Automotive Affairs International Trade Administration U.S. Department of Commerce. "Fifth Annual Report to Congress Regarding the Impact of the North American Free Trade Agreement Upon U.S. Automotive Trade with Mexico", USA. Jul 1999. p.

- BMW invirtió 600 millones para expandir su planta en Spontanburg, SC. Creando 1000 nuevos empleos para 2000.
- Toyota, por su parte, ha iniciado una inversión por 1.2 billones de dólares, para aumentar la capacidad de producción anual a 150,000 unidades. Asimismo adicionar 50,000 unidades a su capacidad productiva para un nuevo vehiculo deportivo, y emplear a 2,300 trabajadores. Otro proyecto importante es la planta de maquinas con 900 millones de dólares en Bufalo, West Virginia, cuya producción iniciada se pretendio crear 800 empleos.
- Desde 1998 Nissan ya habia iniciado la transferencia de su producción de Sentra de Estados Unidos a México. Asimismo aumentó la capacidad de valor y volumen del Altima y rediseñar su Pick-Up.
- La mercedes Benz aumentó su capacidad de 15,000 a 65,000 unidades para su SUV. Ha invertido cerca de 40 millones de dólares.
- Ford para 1998 transfirió su línea de Chasis de México a Canada, con la finalidad de reducir sus costos de transportación.
- En 1998 L&W Inc. anunció construir 120 000 pies cuadrados invirtiendo 50 millones de dólares para su planta de estampado en Michigan.
- Collins & Aikam, productor de módulos de interiors automotrices, invirtió para la construcción de un Centro de Ingeniería en Troy, Mi, unos 12 millones de dólares.
- General Motors e Isuzu por su parte han invertido 350 millones de dólares a su Joint Venture para su planta en Ohio de maquinas, se pretender crear 400 nuevos empleo, aumentar su producción por arriba

de las 100,000 unidades de maquinas por año de las camionetas Pick-up. Se contempla la inversión por 20 billones de dólares para 2000 en creación de dos nuevas plantas de ensamble.

Más allá de las inversiones de las empresas automotrices están de frente las expectativas de las propuestas gubernamentales, ya que tanto los Estados Unidos como México necesitan contrarrestar sus problemas económicos, sociales y políticas principalmente.

De México se espera que llegue a ser un mercado totalmente abierto y ampliamente desregulado, equilibrar su déficit comercial.

De los Estados Unidos se espera aumente su poder de compra y venta en torno al TLCAN.

En general se pretende un mayor crecimiento a nivel productivo y de ventas para las empresas automotrices extranjeras a través de los márgenes regulados a través del TLCAN y seguir manteniendo el crecimiento de sus mercados.

En los últimos años ha puesto mayor énfasis a sus relaciones económicas internacionales, iniciadas en primer lugar con los Estados Unidos. Así pues, las relaciones internacionales de México en el futuro tendrán que ser más propositivas y activas en todos los foros internacionales. Si bien es cierto que

las relaciones internacionales entre México y los Estados Unidos se han ampliado no así mejorado ya que aun, se han incrementado las obligaciones y mantenerse como socios comerciales y comprometidos a largo plazo a mantener un flujo constante de mercancías a través del TLCAN.

## **CONCLUSIONES**

Si bien México a raíz del ingreso al TLCAN ha logrado fortalecer su capacidad de negociación hacia otros mercados internacionales a fin de ampliar su diversidad comercial, aún sigue dependiendo de los Estados Unidos como único y mayor socio,

De acuerdo a la hipótesis general presentada en la introducción considero que se ratifica debido a que a partir del Tratado de Libre Comercio con América del Norte se incrementaron la cantidad y calidad en la realización de sus intercambios comerciales y financieros. En lo que respecta al sector comercial se incremento a un porcentaje del 85%.

En lo que se refiere a la hipótesis particular, que las relaciones comerciales y más particularmente de la industria automotriz entre México y Estados Unidos, se ha incrementado tanto en su cantidad como calidad a causa de la regulación, mayor transparencia y eficiencia en la realización de las operaciones y procesos comerciales y entre los dos países, se comprueba que en el intercambio comercial entre ambos países se incremento en un 80%. Se mejoro la calidad de los productos de autopartes mexicanos para satisfacer la necesidades y consumos del mercado estadounidense de autopartes debido a la implemmentación de procesos y sistemas de calidad como lo demuestran todos los reconocimientos de ISO 9000 (Internacional Standard Organization),



ya conocidos en General Motors, Ford; como en la penetración de una mayor mercado y diversificación de productos con mejor calidad, tecnología y diseños en asientos, sistemas eléctricos y de interiores.

Así, vemos que la historia de la industria automotriz en México está dada en función de los grandes acontecimientos mundiales, lo cual los orienta a modificar sus esquemas de producción y revirtiéndola hacia mercados estratégicos.

El primer objetivo, analizar los fundamentos de la apertura económica de las relaciones comerciales de México a partir del TLCAN, se alcanzó al plantear el proceso de apertura comercial iniciado en México a finales de los ochenta, que dio origen a una nueva etapa de relaciones comerciales internacionales en México, principalmente con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que México suscribió con los Estados Unidos y Canadá.

En lo que se refiere al objetivo explicar el TLCAN en cuanto a su proceso de negociación, estructura, contenido y firma, se demostró que con el TLCAN se da mayor accesibilidad y aceleración de la apertura de mercados, al establecerse reglas que den certeza de cumplimiento y continuidad a largo plazo en las relaciones comerciales.

El tercer objetivo, realizar un estudio profundo sobre el origen y perspectivas de la industria automotriz en México antes y después del TLCAN, se

comprueba que en la medida en que México se ha abierto y desregulado sus exigencias de contenido nacional le han permitido lograr ventajas en ventas de producción y de exportación al mismo tiempo ser único productor de algunas líneas de producción para General Motors y Volkswagen, hecho que demuestra su capacidad industria maquiladora.

El objetivo relativo a establecer el nuevo marco jurídico que rige el crecimiento y exportación de la industria automotriz mexicana hacia los Estados Unidos a partir del TLCAN, se observó el aprovechamiento sobre los costos de mano de obra y el traslado de los procesos manufactureros complejos, evitando así las barreras arancelarias de las importaciones en los mercados externos, tomando en cuenta las ventajas comparativas y competitivas que esto representa en los mercados comerciales.

Finalmente, el último y principal objetivo del presente trabajo que las relaciones comerciales y más particularmente de la industria automotriz entre México y Estados Unidos, se ha incrementado tanto en su cantidad como calidad a causa de la regulación, mayor transparencia y eficiencia en la realización de las operaciones y procesos comerciales y entre los dos países, logrando incrementar el comercio y la integración de la industria automotriz mexicana al mercado de Estados Unidos, el proceso de desgravación no represento más que darle facilidades a las exportaciones desde México,

La desgravación arancelaria dentro del sector automotriz ha logrado reducir los aranceles y de acuerdo a los productos a importar.

El TLCAN no ha logrado extender los beneficios por igual, de igual forma no fue negociado en las mismas condiciones de cada miembro. Se establecieron reglas de origen de los cuales sólo los Estados Unidos se han favorecido, ya que en la medida en que México vaya disminuyendo los contenidos nacionales se irán reduciendo los valores agregados para fortalecer una industria nacional. Con esto no se puede lograr una consolidación industrial, ya que a México lo convierte en un país eminentemente maquilador y proveedor de partes y componentes.

A México con el TLCAN, los Estados Unidos lo ha utilizado para lograr mejores resultados en la reducción de costos en la utilización de mano de obra barata, si bien en México ha logrado ser productora de algunas líneas de producción privilegiadas para los Estados Unidos, esto no se ha traducido en mejores niveles de vida, el número de empleados en este sector ha permitido incrementarse, el índice de desempleo en general no se ha reducido.

Hace falta aún fortalecer los compromisos que contrajo México en el TLCAN, las medidas tomadas por el gobierno no han sido las suficientemente fuertes para mejorar la productividad de las empresas de México. Los problemas económicos no han disminuido y los problemas sociales siguen incrementándose en esta vertiente.

Aun y con todas las críticas que tendieron a evitar el TLCAN, pese a todo tenemos un Tratado con los Estados Unidos de América y Canadá, somos parte de una gran comunidad económicamente bien representada, sin embargo a once años de entrada en vigor dicho tratado aún no se han logrado los beneficios esperados, aumento de empleos, mayor crecimiento económico.

Esta integración ha expuesto y ha exhibido a las empresas mexicanas carentes de capacidad y adaptación para insertarse a los mercados internacionales. Asimismo la incapacidad de nuestras figuras gobernantes carentes de sentido y visión en proponer ante el Congreso de la Nación iniciativas de ley y medidas más concretas a nuestras negociaciones comerciales ya establecidas, hablar de los verdaderos problemas que han detenido el real avance y éxito del TLCAN en México, resolver los problemas de inseguridad para la sociedad en general y a las empresas en particular creándoles certidumbre y seguridad en sus inversiones en México, darles la oportunidad de creer en México y las condiciones certeras de poder invertir en México.

Como resultado de este proceso, ante la desgravación arancelaria ha sido que la producción total de vehículos aumentará en un 59% y las exportaciones al 200% de 1994 al 2000, en el mismo año se exportaron 1,341,954 unidades con un valor de 32.225 millones de dólares; las importaciones 23.314 millones, la balanza comercial ha sido superhabitaría en los últimos años.

Un hecho claro que no puede negarse es el papel que juega México al convertirse en un maquilador y proveedor de partes y componentes por excelencia, como resultado de estas relaciones comerciales, no ha desarrollado ninguna actividad que le permita crear su propia tecnología.

En la realidad se han perdido los más grandes e importantes proyectos ante la falta de incapacidad de las empresas para comprometerse a planes de largo plazo, los consorcios internacionales están reorientando sus plantas y producción hacia lugares en donde les permitan un mayor acceso. La falta de adaptación a las prácticas de suministros y requerimientos de calidad de las ensambladoras ha impedido que grupos de empresas tengan que abandonar proyectos, que por su posición estratégica así lo piden, para trasladarse a otros países, como el caso de China, donde les mejoren sus requerimientos. En los próximos años ya no se estará hablando de una integración regional, sino qué hemos logrado con esa integración, cómo hacerle para mejorar y aprovechar las verdaderas oportunidades de este grande mercado, y evitar al mismo tiempo que los grandes líderes internacionales no tengan que irse a otros países en donde las condiciones de costos u producción y ganancias no se ven afectadas. Esto no sólo para México representaría el rompimiento de una gran cadena productiva. Eslabones que han sido muy decisivos en el crecimiento económico de México.

Esta nueva práctica y todos estos cambios para México, han sido muy caros en términos de tecnología y todo tipo de recursos, sólo el inicio, pero en

general, la mayoría de las empresas mexicanas no han podido lograr tal inversión. En la medida en que se ha reaccionado ante esta nueva dinámica internacional, en México no se ha logrado una nueva mentalidad y conciencia de lo que representan los tratados de libre comercio para su propio desarrollo económico, social, político y cultural; sólo para algunos cuantos informados y para otros pocos beneficiados. Es aquí donde tenemos el mayor reto para enfrentar el futuro, que cada vez viene más agresivo y sin las suficientes armas para confrontarlo.

El TLCAN, se ha convertido en el instrumento comercial, creando una zona de libre comercio, ha establecido reglas permanentes para el intercambio comercial, con lo cual incrementa los flujos comerciales y de inversión. Así también ha propiciado un ambiente dinámico de negocios fortaleciendo la competitividad comercial de México.

## BIBLIOGRAFIA

Dabat, Alejandro (Coordinador), "Las transformaciones de la economía mundial", México y globalización, México, UNAM, 1994, 270 pág.

Labra, Armando, Para entender la economía mexicana, México, UNAM, 1987, 240 pág.

Emmerich, Gustavo Ernesto (Coordinador), El Tratado de Libre Comercio texto y contexto, "Desigualdades y libre comercio en América del Norte, UAM, México, 1994, 265 pág.

Pérez Fernández del Cartillo, German, "Miguel de la Madrid: el nuevo proyecto nacional", en "López Portillo: un sexenio de auge y crisis", Miron Ponce, Rosa Maria (coordinadora), Evolución del Estado Mexicano, consolidación 1940-1983, Tomo III, Ediciones el Caballito, México, 1998, 38 pág.

Macouzet No., Ricardo, "Política económica externa y diplomacia multilateral en el Gobierno de Carlos Salinas de Gortari", Foro Internacional, México, El Colegio de México, 1994, 870 pág.

Buzo de la Peña, Ricardo Marcos, La integración de México al mercado de América del Norte, UAM, México, 1997, p. 915.

Reyes Frausto, Sonia, La valoración aduanera en el marco de la apertura comercial de México, Tesina, Mexico, FCPyS, UNAM, 1997, (Tesina para obtener la Licenciatura en Relaciones Internacionales). 67 pág.

Villarreal René, Industrialización, deuda y desequilibrio externo en Mexico (1929-1998), F.C.E. México, 1998, p. 717.

## HEMEROGRAFIA

BANCOMEXT. Automotive Sector Investment oportunities in Mexico, Bancomext, 2002 Mexico, s/n pag.

Abella A., Gloria, "La política exterior de México en el gobierno de Carlos Salinas de Gortari: ¿una nueva concepción?", Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, México, UNAM, No. 148, abr-jun, 1992, 85 pág.

Abella Armengol, Gloria, "La política exterior en la administración de Carlos Salinas de Gortari: la propuesta del cambio estructural", Relaciones Internacionales, CRI, FCPyS, UNAM, No. 62 Abr/Jun 1994, 70 pág.

Vega Cánovas, Gustavo, "México, 1988-1994: Restructuración económica, crisis y evolución futura del Libre Comercio en América del Norte", Foro Internacional, México, El Colegio de México, 1994, 929 pág.

Garza Elizondo, Humberto, "Los cambios de la política de México: 1989-1994", Foro Internacional, México, El Colegio de México, 1994, 929 pág.

Montoya Córdoba, José, Nexos, México, febrero 1991 en Gloria Abella "La política exterior en la administración de Carlos Salinas de Gortari: la propuesta del cambio estructural", Relaciones Internacionales, CRI, FCPyS, UNAM, No. 62 Abr/Jun 1994, 65 pág.

Rubio, Luis, "El TLC: Sin lágrimas ni risas", Nexos, México, septiembre 1999, 85 pág.

SISAM. La Industria Automotriz del TLCAN, SISAM, 2002, México, 68 pág.