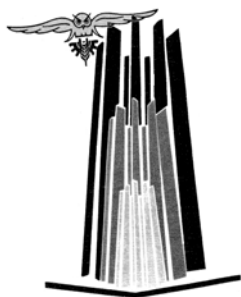


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO

Facultad de Estudios Superiores
ARAGÓN

TRAYECTORIA DE LA INVERSIÓN
EXTRANJERA DIRECTA (IED) EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A RAÍZ DE LA
APERTURA COMERCIAL (1994-2000)

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T
A
MIGUEL CARLOS DELGADILLO PORTILLO



ASESOR: MTRO. RAÚL MORALES CHÁVEZ

SAN JUAN DE ARAGÓN, ESTADO DE MÉXICO 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.

A la memoria de mis abuelitos

A mis padres la Sra. Gloria Portuguez Vera y al Sr. Francisco Delgadillo Ortiz por darme su amistad, comprensión y apoyo, lo cual he recibido con todo su amor para así obtener y sellar juntos una etapa más en nuestras vidas, eternamente agradecido Juan Carlos

A mi hermanos Katia y Gerardo, en especial a ella por estar siempre conmigo

A mi familia

A mis amigos

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITUL 1 MARCO TEOTICO DE REFERNCIA.....	4
1.1 Escuela estructuralista.....	4
1.2 Teoría de las ventajas competitivas.....	7
CAPITULO 2 LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN MÉXICO ANTES DE LA APERTURA: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	9
2.1 La IED en las economías subdesarrolladas.....	10
2.2 Antecedentes de IED en México.....	13
2.3 México y su industria automotriz.....	16
2.4 Antecedentes de la IED en el sector automotriz mexicano.....	17
2.5 Importancia de la IED en el sistema económico mexicano.....	18
2.6 Cual es el principal destino de la IED en el sector automovilístico en nuestro país.....	24
2.7 Empresas automotrices transnacionales ubicadas en el mercado nacional.....	26
2.8 Que grado de dependencia marca el interés de las empresas norteamericanas, asimismo por la apertura comercial.....	27
2.9 Que tipo de de políticas económicas han sido elaboradas para la recepción de la IED.....	30
CAPITULO 3 EL TRATO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, DESPUES DE LA APERTURA COMERCIAL.....	35

3.1	Política proteccionista v. s. apertura comercial en México.....	36
3.2	Reformas aplicadas hacia la IED en el sector automotor: destino.....	37
3.3	Papel que ha tomado la política económica mexicana para regular la IED en dicho sector.....	40
3.4	Medidas que han tomado las empresas emisoras de inversión para fomentarla en países receptores como México.....	41
3.5	Incremento de las exportaciones de empresas emisoras de IED en la industria automotriz a raíz de la entrada en vigor del TLCAN.....	44
3.6	¿Cuáles son las ventajas competitivas que tienen los países emisores hacia nosotros?.....	49
3.7	Incremento de las empresas transnacionales en el sector a partir de la apertura comercial.....	51
3.8	El papel del consumidor en México.....	54

CAPITULO 4 TRAYECTORIA DE LA IED EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y REPERCUSIONES EN LA ECONOMÍA NACIONAL.....57

4.1	Comportamiento de la IED a partir de la apertura comercial en 1982.....	58
4.2	Tendencia hacia la industria automotriz.....	59
4.3	La IED en la industria automotriz.....	62
4.4	Efectos de la nueva Ley de Inversión Extranjera.....	64
4.5	Reformas estructurales: implicaciones negativas.....	66
4.6	Innovación tecnológica en la Industria Automotriz Mexicana.....	68
4.7	Industria Automotriz: Maquila o cadena de valor.....	70

CONCLUSIONES.....72

BIBLIOGRAFIA.....74

INDICE DE CUADROS

Cuadro No. 1 Inversión Extranjera directa en México (1994-2004).....	21
Cuadro No. 2 Exportación por empresa automotriz situada en México (1994-2005).....	45
Cuadro No. 3 Participación porcentual de exportación por empresa.....	48
Cuadro No. 4 Localización de las empresas automotrices en México.....	53
Cuadro No. 5 Precios de agencia de cada modelo en pesos constantes del 2003.....	55
Cuadro No. 6 Numero de modelos ofrecidos a la venta en México en 1994 y 2003.....	56
Cuadro No. 7 PIB de la Industria Automotriz.....	60
Cuadro No. 8 PIB Automotriz %.....	61

INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica No.1 Inversión extranjera directa en México (1994-2004).....	22
Grafica No. 2 Localización geográfica de las plantas Automotrices en México.....	24
Gráfica No. 3 Exportación por marca de automóviles.....	46
Grafica No. 4 Participación porcentual en exportaciones de autos por marca.....	47

INTRODUCCIÓN

Si se toma en cuenta que la inversión es en cierto sentido estricto la conversión de capitales monetarios en bienes de producción, con el que posteriormente se obtenga un beneficio; y por su parte la IED no es más que la adquisición de activos fijos que se debe a la expansión monopólica, la cual se origina dentro de los mismos países metropolitanos. Aunado a esto y estando en un mundo globalizado, la inversión extranjera directa puede proporcionar a un país subdesarrollado como México, tecnología, capital y recursos de organización canalizados para alcanzar cierto desarrollo.

Al tener en cuenta el móvil de lucro de las grandes empresas que es el de integrar sus sistemas de la mejor forma posible para tener dotaciones seguras y baratas de materias primas y mercados para vender sus productos. En México, la IED ha tenido una importancia decisiva en la economía por la cantidad en la que se ha ido incrementando y en tanto también por el control que tiene en ciertas ramas de actividad económica en el país. Además la importancia de este tipo de inversión en los países subdesarrollados y en las economías en transición, ya que ha crecido durante el decenio de 1990, no obstante la crisis del peso en 1994 y 1995, teniendo que últimamente es la fuente de capital más grande y estable.

Este tipo de condiciones son los que estudiaremos, así como el incremento de este tipo de inversión en el país; ya que ésta ha existido en México antes y después de la apertura comercial que se dio refinadamente con la inclusión de México en el GATT y posteriormente con la entrada en vigor del TLCAN, cuestiones que han marcado época en diferentes momentos del rumbo económico del país. Asimismo explicaremos el por qué a pesar de la suficiente IED que se encuentra en el país y el cierto grado de crecimiento que se ha tenido en algunos sectores, no se ha logrado un desarrollo económico deseable, y veremos las causas de como es que se ha dado esta gran brecha tecnológica que existe para con los países desarrollados.

La hipótesis central de este estudio es que a partir de la apertura comercial y con la flexibilización con respecto a las empresas emisoras de IED, tomando en cuenta la

trayectoria que esta ha tenido dentro de la industria automotriz y que somos un país catalogado como una economía en vías de desarrollo o emergente, la IED ha marcado dependencia y rezago para los otros sectores en materia económica y social.

Como objetivo principal de estudio tenemos que identificar cuales han sido las causas, y cómo es que fue que aumentó tanto el grado de la Inversión Extranjera Directa en el sector automotriz en el país, y asimismo analizar las consecuencias que esta ha marcado en dicho sector y en cierta forma plantear sus beneficios y sus desventajas hacia la economía del país.

En el presente trabajo observaremos como ha crecido la IED específicamente en la industria automotriz, tomando en cuenta que somos un país exportador de manufacturas, veremos cuales son sus ventajas y desventajas que estas han proporcionado al país. El método de estudio que se utilizara será el método analítico e inductivo y con un enfoque objetivo, ya que se trata de que el trabajo sea lo más apegado a la verdad y a la realidad. Explicaremos inductiva y analíticamente la problemática de la IED en el sector automotriz para llegar a su efecto en la economía nacional, debido a la excesiva apertura comercial, de igual manera analizaremos los estragos a los que conduce una mala orientación e inyección indiscriminada de IED en un país subdesarrollado como lo es el nuestro.

Asimismo explicaremos por que la IED juega un papel importante dentro de nuestro entorno, ya que la economía nacional esta en vías de desarrollo y esta inmersa en una economía de mercado y en un mundo globalizado, donde también se toma en cuenta lo que es contar con una economía de libre comercio, en donde existen acuerdos y tratados económicos con otros países industrializados y subdesarrollados.

Tomando en cuenta lo que es básicamente la IED en la industria automotriz donde observaremos el trato que se le ha venido dando a esta partiendo de sus antecedentes y hasta el periodo de la apertura comercial de 1994, ya que dentro de este sector se observaron comportamientos diferentes durante estos dos escenarios. Asimismo daremos explicación a ciertas cuestiones cotidianas como es él porque en el país teniendo ciertos tamaños de flujo de inversión, este no ha logrado deshacerse de cierta

brecha tecnológica existente con otros países, por citar un ejemplo en la industria automotriz.

El estudio está dividido en cuatro capítulos, en el primer capítulo se exponen las teorías sobre las cuales está basado el estudio, en el segundo capítulo se observará el papel que ha jugado la IED (Inversión Extranjera Directa) en las economías subdesarrolladas, así como el rol que esta ha venido tomando con el paso de los años en México, y su influencia en el sector automotriz nacional. El capítulo tres tratará de los aspectos que trae consigo una apertura comercial después de llevarse a cabo una política comercial proteccionista, que es donde se origina el problema de estudio, es decir, que incremento ha tenido la IED con el nuevo modelo a seguir, y cuál es el papel de México como país receptor. Por último en el cuarto capítulo analizaremos que ha traído consigo el comportamiento de la trayectoria marcada por la IED en el escenario de la industria automotriz y la economía nacional, así como repercusiones que ésta haya tenido.

CAPITULO 1 MARCO TEORICO DE REFERENCIA

1.1 Escuela estructuralista

Por tomar un marco de referencia para desarrollar este trabajo, tomaremos como base ciertos supuestos de la corriente estructuralista, así como de la escuela clásica. Deteniéndonos a lo que es nuestro trabajo, solo se aplicarán ciertos supuestos de dichas escuelas, debido a la temática y profundidad del estudio.

Un punto importante para este trabajo es tomar en cuenta lo que es el subdesarrollo, el cual es un concepto muy utilizado por los estructuralistas, así en uno de sus supuestos nos dice que el subdesarrollo parte a través de lo que es la monoproducción, teniendo en cuenta lo que es la nueva división internacional del trabajo en la que se considera a los países atrasados como los que concentran sus exportaciones en un número pequeño de productos primarios; sugiriendo que el concepto real de la monoproducción significa producción de un solo producto.

Esta tendencia que ha abarcado a los países subdesarrollados de abastecer de materias primas a los países del centro, tal parece ser una ley histórico natural, en la cual se ha quedado marcada desde la revolución industrial a que exista una dependencia clara en todo el proceso de producción. Ya que por ejemplo en nuestro país, en el que se aplicó el modelo de sustitución de importaciones (sustitución de los medios de producción) no ha podido desprenderse de esa fuerza magnética que hace que estos países de la periferia sigan funcionando de la misma manera, ya que aunque se quiera decir algo, los procesos de integración mundial los absorben despiadadamente dejándoles el mismo lugar de abastecedores. En esta misma tendencia ciertos países alcanzaron un desarrollo con el modelo de sustitución de importaciones en materia de producción nacional de medios de producción, pero de igual manera la demanda sobrepasó sus alcances, y por ende cierta necesidad de importaciones se vio en aumento, provocando lo que se había dicho con anterioridad, dependencia del extranjero.

También podemos notar que en estos países los indicadores macroeconómicas van ligados a lo que sucede en un determinado sector, por ejemplo si han ido aumentando o

disminuyendo, lo podemos observar claramente en el sector de exportación de acuerdo a su comportamiento, de ahí que radique en este punto a la inversión extranjera directa, ya que la mayoría de estas exportaciones radica en empresas transnacionales.

Pero de igual manera el subdesarrollo aunque se presenta en diferentes estadios y en formas variadas, la mayoría de ellas están en acuerdo; un caso existente en estas economías es el que se da con la coexistencia de empresas extranjeras, productoras de una mercancía de exportación como es el caso de la industria automotriz en una rama de manufacturas en México, ya que también se producen automóviles completos, que se dan de igual forma con un inmenso sector de economía de subsistencia, en donde su existencia puede proseguir en equilibrio estático durante varios años como ha pasado con algunas plantas instaladas en el país.

Igualmente otro supuesto que implica el subdesarrollo en los países en vías de desarrollo, es que muchos países subdesarrollados y pobres poseen la característica de tener desigualdades entre sus regiones, ya que en México no es lo mismo la región norte que la del sur, claro está que el desarrollo debe empezar en alguna parte y con el tiempo extenderse, pero desgraciadamente no todo marcha en una misma dirección, y no se ha fomentado el desarrollo en el país, y se tiende a crear una desigualdad cada vez mayor.

Otro aspecto que involucra este estudio es el de la dependencia existente con los países desarrollados en diferentes vertientes por las que se ve a una economía subdesarrollada. Este concepto de dependencia se empieza a gestar y configurar a partir del periodo conocido como posguerra, y este provenía de lo que es la penetración del capital extranjero al sector primario-exportador, sino que paulatinamente se introducía de igual manera al sector manufacturero a través de inversiones directas de capital-maquinaria; aquí es donde nos damos una idea de donde nació la IED en estos países, ya que la IED no solo se gesta en un determinado sector, sino que se adecua a toda la economía en su totalidad.

Dentro de esta tendencia la dependencia orilla a los países subdesarrollados a un resultado que se observó en México, tal es el caso de la desnacionalización de la propiedad privada de los medios de producción con la venta de varias empresas paraestatales, lo cual pondría el fin a los anhelos de un desarrollo nacional autónomo.

Así es como esta señalada dependencia influye de manera poco efectiva hacia los países subdesarrollados.

Más aún dado que en los países avanzados, se da que los nuevos conocimientos e inventos contribuyen señaladamente y de forma significativa al crecimiento del ingreso nacional; lo que es que una parte importantísima dentro de este supuesto es la creación de nuevas tecnologías canalizadas al aumento de producción y disminución de costo para crear de cierta manera empresas que sean más competitivas, las cuales no existen de manera abundante en los países subdesarrollados o su existencia es casi nula; ya que las predominantes son los monstruos transnacionales instalados en éstos los cuales solamente transfieren su tecnología.

Esto se refleja claramente en la industria automotriz en México, debido a la producción de ciertas manufacturas para automóviles o en su defecto el automóvil completo, va a estar determinado de forma imponente por el país dueño de la firma, ya que este implantara de cierta forma las condiciones con las que se van a producir sus productos a través de maquinaria utilizada; ya que actualmente el conocimiento y dominio de las nuevas tecnologías son el factor que determina la ventaja competitiva de los países desarrollados son la actual división de trabajo, sin dejar en claro la dependencia que se tiene hacia estos países, contando con la cooperación de políticas inducidas hacia su libre circulación.

1.2 Teoría de las ventajas competitivas

De igual forma en el presente trabajo tomaremos en cuenta la teoría de las ventajas competitivas de Michael E. Porter, ya que como el menciona en su teoría se comienzan a formar competidores y sectores individuales y va aumentando hasta llegar a la economía como un todo. Ya que en los sectores de automóviles, aparatos electrónicos o servicios contables es donde se gana o se pierde la ventaja competitiva, aquí la razón por la cual se toma como referencia esta teoría, ya que gracias a estas ventajas competitivas, las grandes empresas de automóviles aprovechan para expandirse y ganar mercado en la economía global tomando como puente a las economías emergentes como la nuestra; la nación donde radican, va a estar influyendo claramente en el comportamiento de estas empresas para triunfar en determinados sectores como es nuestro caso. De esta forma señala el autor (Porter) el resultado de varias luchas entre sectores que integran una economía, van a determinar hacia donde se dirige esta y su capacidad de progreso.

Dentro de esta teoría se encuentran igualmente ideas de temas como la innovación tecnológica, economía industrial, desarrollo económico y de comercio internacional, en fin temas tratados habitualmente que son de mutua importancia y más en nuestra economía, que si bien se ve una mejoría dentro de sus sectores se debe igualmente gracias a la influencia que dejan las empresas transnacionales a través de su inversión extranjera directa.

Otro aspecto de tipo social nos marca esta teoría el cual es el nivel de vida, que nos dice que este va a depender en largo plazo de su capacidad de alcanzar un elevado y ascendente nivel de productividad en los sectores en los que compiten sus empresas, basándose en la capacidad que tengan estas para conseguir la capacidad que necesitan para ser más eficaces e igualmente competitivas, en donde el país de origen de la empresa va a estar influyendo para lograr este nivel óptimo de competitividad y estas ventajas. Cuestiones que en sí en este caso para México, no se ven reflejadas en su

sociedad de forma general, sino que sigue siendo una minoría la que alcanza a tener un nivel de vida estable gracias a la incursión de las empresas trasnacionales en los diferentes puntos ubicación de estas, dejando de lado a otros sectores de la población.

Tomando en cuenta lo que nos dice esta teoría, la productividad es el valor del producto generado por una unidad de trabajo o de capital, de esta forma el comercio internacional y la inversión extranjera buscan elevar el nivel de productividad; dando paso a esto el que el comercio internacional le permita a la nación elevar su productividad al eliminar la necesidad de producir los bienes y servicios dentro de ella misma, razón por la cual esta nación se puede especializar en aquellos sectores en los que sus empresas sean más productivas e importar aquellos productos en los que no son tan productivos, para así establecer el nivel medio de productividad en la economía. Mediante estas razones se ve reflejado el fin de estas empresas, aprovechándose de los recursos disponibles en la mayoría de las economías emergentes junto con las facilidades que ofrecen para realizar sus operaciones.

Las empresas extranjeras mediante sus estrategias de comercialización, en donde figuran las subsidiarias, a través de sus programas de exportación, pueden aumentar sus exportaciones para obtener beneficios del exterior, los cuales revierten hacia la nación donde se ubica la matriz y de esta forma apoyar al incremento del ingreso nacional local. Cuestión que de igual manera fue importante en el modelo de exportaciones que se presento en México posteriormente a su entrada al GATT. De esta manera trataremos de identificar cual ha sido la tendencia de la inversión extranjera directa en la industria automotriz del periodo de 1994-2000, a su vez mediante estos aspectos teóricos trataremos de explicar si ha sido en pro o en contra esta situación y de igual manera marcaremos como ha sido el comportamiento de la IED en dicha industria.

CAPITULO 2 LA INVERSION EXTRANJERA DIRECTA EN MEXICO ANTES DE LA APERTURA: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

En este primer capítulo analizaremos cual ha sido el papel de la IED en los países subdesarrollados, las principales características en lo referente a la IED y como es que ha sido su transición a la economía global, dentro de ellas principalmente el caso de México; donde tomaremos en cuenta sus antecedentes en materia de inversión, para ver como se ha venido manifestando. Tomaremos en cuenta cual fue el motivo para dejar de lado el proteccionismo y entrar de lleno a las economías globalizadas. Se observara cual ha sido el camino que la IED ha venido marcando en la situación económica y las características más especiales que llevaron al país hacia una inminente apertura comercial.

Igualmente en este capítulo observaremos la importancia de la Industria automotriz dentro de la economía nacional, desde su formación y como este ha ido evolucionando en la industria nacional, así como sus repercusiones en la economía nacional. Veremos también como esta distribuida geográficamente la industria en el territorio nacional y cuales son las empresas establecidas en México.

Se notara como las empresas transnacionales han ido influyendo en la orientación de la economía nacional, precisamente a través de la IED, causando dependencia desde diferentes perspectivas respecto a los países emisores de IED como es el caso de Estados Unidos.

Por último se analizaran las Políticas que se han implementado para la atracción de la IED en nuestro país.

2.1 La IED en las economías subdesarrolladas

A los países en vías de desarrollo (llámese así a países de América Latina, Asia y África por citar un ejemplo) se les caracteriza por tener bajas tasas de capitalización interna, cuestión que es derivada de la monoexportación de materias primas, razón por la cual han debido recurrir a dos situaciones para subsistir en la división internacional del trabajo que la economía capitalista ha impuesto: el endeudamiento externo y las inversiones extranjeras, de ahí que esta ha marcado un sitio importante en la historia de estas economías.

Derivado del proceso de integración económica que se dio a partir de la Revolución industrial donde todos los países cambiaron su estructura económica, en donde las economías industriales, impusieron sitios bien definidos a los países recién incorporados de producción primaria al mercado mundial; marco en el cual se encuentra que los primeros buscaron fuentes de abastecimiento de alimentos y de materias primas, condiciones donde podían maximizar sus recursos o alternarse de sus proveedores tradicionales, que igualmente buscaron una ampliación de sus mercados de productos industriales, lo cual se derivó con la penetración en los mercados internos de los países de producción primaria y también canalizaron sus capitales hacia estos países con la finalidad de mejorar sus rendimientos y para que acataran ciertas funciones para su beneficio.

Condiciones que derivaron en una división internacional del trabajo en donde los países avanzados eran productores y exportadores de productos primarios que su vez eran importadores de manufacturas; y por el otro lado los países que llamamos subdesarrollados, los cuales eran importadores de productos primarios y exportadores de manufacturas, razón en la cual estos países le producían capitales a los avanzados, y en retribución pagaban utilidades e intereses, mismos que se volvían a reinvertir en ellos. De esta forma esta nueva división internacional del trabajo trajo bastantes cambios estructurales en las economías, con lo cual se sentaron las bases para su desarrollo, ya sea propio o dependiente.

De ahí que en las economías principalmente de América Latina, existan ciertos grados de Inversiones Extranjeras Directas, las cuales se van dando a partir de los años 50, en

el sector I se empieza a instalar en estas economías (en algunos casos ya existía) para lo cual se da una cosa interesante, ya que este depende para su funcionamiento propio, así como para lograr una expansión de maquinaria extranjera; De aquí se da que la maquinaria, no llega al país en forma de mercancía, sino en lugar de esta llega como capital-maquinaria, que es la forma de inversión extranjera directa. Ya que de igual manera la IED ha complementado los recursos internos limitados de los países en vías de desarrollo, transformándose en un factor determinante en las relaciones económicas internacionales, de los mismos. En la cual su forma semántica se puede identificar con las empresas trasnacionales.

Así de esta forma los países subdesarrollados se empiezan a ver en la necesidad de tener mas capital extranjero a través de la importación de maquinaria, posteriormente cuando esta ya empiece a ser producida en el país receptor, con ciertas restricciones en algunos sectores, va a estar controlada por el país emisor, círculo que se va aplicando y acrecentando posteriormente con los otros sectores de la economía del país receptor, con lo cual va a estar en dependencia del país desarrollado a través de su capital, a través de su inversión, este nuevo carácter de dependencia se empieza a configurar a partir de la posguerra, teniendo como resultado la desnacionalización de la propiedad privada de los medios de producción y teniendo el fin de los proyectos de desarrollo autónomo. Teniendo en cuenta esto, las economías subdesarrolladas están envueltas en un círculo vicioso del cual hasta la fecha no han podido superar, el cual los esta orillando a depender cada vez mas del país industrializado.

Ya que las economías subdesarrolladas no difieren mucho entre si, una de las características que estos poseen es la escasez de oportunidades de inversión, o de la misma manera la falta de percibir las existentes, razón que da pauta a la tarea del desarrollo que debe siempre consistir en la localización de vías de inversión que conduzcan a un aumento de la producción, cuestión que los países industrializados si contemplan, aunada a la disponibilidad de capital para lograr lo que son. De esta forma las inversiones de capital extranjero cumplieron un papel fundamental de capacitar a los países deudores para cumplir su función de exportadores de alimentos materias primas, mediante el suministro de recursos para el desarrollo de obras de infraestructura; de los mecanismos comerciales y financieros básicos para la movilización de la producción exportable y la distribución de importaciones en el mercado interno y el desarrollo

directo de actividades destinadas a la exportación, que es donde fundamentalmente se ha exhibido la IED en los países Latinoamericanos.

“Dentro de este marco, según datos de la conferencia de la OMC en Seattle, entre 1973 y 1998 los flujos totales de inversión extranjera directa se multiplicaron por 27, alcanzando un promedio del 14% anual. Ya que en 1998 la cifra de IED alcanzo 645 mil millones de dólares, contra 24 mil millones en 1973 y 60 mil millones en 1985. El volumen de IED a escala mundial alcanzo en 1998 la suma de 4.1 billones de dólares, de la cual la mayor parte se concentra en los países mas desarrollados”¹. Observado lo anterior no resulta para nada agradable este incremento ya que con ello que se ha incrementado la salida de capital de los países receptores con poca infraestructura, dejando a estas economías sin ninguna posibilidad de insertarse en el nuevo orden mundial.

La IED desempeña un papel decisivo en la orientación estructural de las economías en desarrollo, ya que estas son portadoras de tecnologías que obedecen no tanto a lo que requieren los países receptores, sino mas bien a la estrategia de las empresas internacionales. Sin embargo dependiendo de la capacidad de la asimilación de las nuevas tecnologías transferidas para empresas transnacionales, los países en desarrollo pueden superar la primera etapa de industrialización sustitutiva (en la cual fundamentalmente se desarrolla la industria liviana y las inversiones extranjeras se orientan mas a la explotación de los recursos naturales y de mano de obra barata), y pasar a la segunda (durante la cual se da un uso más intensivo de capital y la industria se orienta más a la producción de bienes de consumo duradero y bienes intermedios, en principio para satisfacer a la demanda interna y posteriormente, para exportarlos) y con muchos problemas para llegar a la tercera que muy pocos han alcanzado, que se caracteriza por la innovación tecnológica. Así la creación de una infraestructura y un clima político adecuados a las exigencias de los países inversores, se ha vuelto un asunto rutinario entre las relaciones de los países en desarrollo, altamente endeudados y las potencias industriales y financieras del mundo desarrollado.

¹ Conferencia de la OMC en Seattle. http://www.heva.wto-ministerial.org/spanish/abouts/Olintr_s.htm. Consultada en diciembre de 1999.

2.2 Antecedentes de la IED en México

Para hablar de los antecedentes de la IED en México de forma general nos remontaremos hasta la época de la consolidación de la independencia, ya que a partir de la constitución de 1824 en la que toma cuerpo el estado mexicano, se adhiere al federalismo y se solidariza con el sistema económico capitalista; es cuando es reconocido mundialmente por Inglaterra en 1828, por Estados Unidos de Norteamérica en 1838 y de igual manera por España. Es aquí donde los antecedentes de IED en México se empiezan a gestar, principalmente de capital europeo en lo que refiere al sector minero en principio.

Durante el porfiriato, a partir de 1876, periodo en cual el país se encuentra desarticulado económicamente, por lo sucedido en la etapa de la reforma, marco en el cual tienen la responsabilidad de esta, los latifundistas criollos y extranjeros e industriales de nacionalidades distintas, ya que tenían el respaldo de una base industrial, en la cual estaban pasando por un periodo pre-industrial. Así ante este panorama el general Díaz decide incursionar a México en el ámbito de las relaciones internacionales, ya que para el año de 1873 las relaciones diplomáticas no eran muy amplias, ya que se reducían solamente a países como Estados Unidos, Alemania, Italia, España y Guatemala, da esta forma para el año de 1900 al abanico diplomático se amplía a un número de 30 naciones. Teniendo en cuenta esto se refleja que México era campo fértil para difundir las bondades naturales e institucionales que ofrecía en esa época, cuya decisión del gobierno era la de impulsar el crecimiento sin importar el costo material y social, ni mucho menos la orientación que se le diera, sus objetivos y el impacto que la nueva estructura industrial causara; para que se realizara y se materializara este plan ambicioso se necesitaba a los inversores extranjeros que desde ese momento se convierten en la espina dorsal del periodo de paz de la administración porfiriana, en la cual se alcanza un crecimiento económico relativamente acelerado, como lo demuestra la tasa media anual de crecimiento que fue durante ese periodo de 2.9%.

Fue en esta etapa de la historia del país cuando se empezó a utilizar en nuestro marco jurídico, el termino concesión, el cual es la puerta de entrada para la corriente de

inversionistas extranjeros los cuales cuentan con la protección de su gobierno de origen y a la vez con el del país receptor, en este caso México. Así por medio de las concesiones se crea el ambiente jurídico, social y material para el crecimiento de las inversiones extranjeras. Las cuales ante el control de algunas actividades primarias, se van trasladando a las del sector servicios y al comercio. De esta forma se invierten 3226.1 millones de pesos de inversión existente en el país, los que se reparten en el 56% para países europeos y el 44% lo poseían los Estados Unidos.

Posteriormente, en la etapa posrevolucionaria se da otro factor, el cual consistía en haber dejado al sector privado parte de nuestro desarrollo económico, lo cual iba a causar conflictos a los estados y asimismo a abrir el camino de la inversión extranjera. Así con un reducido control inserto en los lineamientos constitucionales, el ascenso de la IED se detiene en el sexenio Cardenista, para retomar posiciones a partir de 1940. La reversión del proceso de desarrollo, con prioridad en las actividades secundarias, orienta a la IED a la industria manufacturera que en esos años solo tenía el 27.2% de la inversión.

En la etapa estabilizadora cabe destacar que es de gran dependencia para México. Ya que a pesar de que es un entorno propicio para la IED, en este lapso es cuando empieza a conformarse el perfil, orientación y velocidad de la deuda externa pública y privada, la cual trae consigo múltiples implicaciones económicas que gradualmente y de forma segura fueron debilitando nuestra economía, de tal forma que se forzaron las decisiones gubernamentales a acercarse a los organismos multinacionales y posteriormente estrechándose a las empresas transnacionales. De esta manera este modelo provoca un crecimiento sin cambios estructurales, donde se dan los procesos de urbanización, en donde a pesar de ser un mercado cautivo para los conglomerados, les sirven para la localización de las empresas.

A partir de lo anterior, se gesta lo que se llama dependencia financiera, en la cual la inversión extranjera toma posiciones que le permiten la optimización de beneficios, que es iniciada en 1939 con un monto de 443 millones de dólares, localizados en un 63% en los servicios públicos, un 27% en industrias extractivas y actividades primarias como la minería, petróleo, carbón, agricultura y ganadería y con un raquíctico 6% en la industria manufacturera. Inversiones provenientes de Estados Unidos con un 60.2%, el 25.3% de

Canadá, el 5.2% de Suecia, el 7 % de Inglaterra, Francia con un 2.2% y con .1% para otros países. Lo que mas interesa a los capitalistas no es el monto de la inversión, sino la rama de la producción que esta en el renglón de las prioridades del estado nacional, ya que con esto se va aparejando el apoyo directo e indirecto para la operación, desplazamiento y una posterior consolidación del capital, de ahí es cuando se empieza a mirar al sector manufacturero, incrementando así la IED. Así la inversión extranjera pasa de los sectores primarios (minerales, agrícola, etc.) a los sectores manufactureros, lo cual provoca la desnacionalización de las economías nativas, debido a tanto desvió de divisas, y a que la mayoría de estas inversiones estaba destinada al sector exportador, cerrando de paso toda posibilidad de lograr un desarrollo capitalista autóctono.

Podemos observar que la IED en México ha sido un elemento que la ha acompañado desde el inicio de su vida independiente, articulándose a las fluctuaciones del sistema capitalista mundial en el cual se ve inmerso, y que su estado a la vez, según la administración en turno, ha venido implementando diferentes esquemas jurídicos, y así se había venido dando hasta 1973 con la ley para promover la inversión mexicana y de cierta forma restringir la inversión extranjera que había tenido un ascenso estrepitoso.

De igual manera en México en los diferentes periodos, se delimitaron campos de inversión para los nacionales y el Estado, el cual era propósito del gobierno Mexicano; esta situación da inicio con el decreto a la IED en 1944, el cual desemboca en la ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera en 1973, la cual sistematiza las diferentes y abundantes disposiciones sobre la materia y la ley sobre el registro de la transferencia de tecnología y el uso de la explotación de patentes y marcas de 1972, y así hasta llegar a 1983 con las reformas constitucionales del artículo 28, en el cual se establecen y delimitan la conducta y practica de los monopolios.

Por lo cual, México y su condición de país huésped de inversiones de empresas extranjeras, se va haciendo la fama de que es un país apto y funcional no solo para las empresas trasnacionales tipo, sino como un país maquilador que abre su territorio y fuerzas de trabajo a la subcontratación internacional, que con la diferencia en el tipo de cambio lo transforma en un país exportador.

2.3 México y su industria automotriz

Debido a la localización geográfica de México, se ha vuelto un destino importante para la industria automotriz en las últimas dos décadas, esto porque la cercanía a Estados Unidos y Canadá que son los principales mercados para consumir y para producir, convierten a México en un proveedor natural de productos terminados y partes exclusivas para las plantas armadoras que operan en los continentes americano y europeo.

La industria automotriz en nuestro país es fuerte y sólida, capaz de competir en el mercado internacional en donde juega un papel clave la IED; que es uno de los aspectos que caracteriza al país, en donde la mano de obra eficiente cuenta en la industria automotriz, lo que se traduce este aspecto en productos de calidad y bajos costos de producción.

La industria automotriz esta conformada en tres sectores:

“Terminal o de ensamble de vehículos.

Auto-partes, referente a la fabricación de carrocerías, motores, partes y accesorios para vehículos automotores.

Productos de hule, referente a lo que son las llantas y cámaras de hule, vulcanización entre otros.”²

Asimismo la industria automotriz en México es considerada, en bastantes ocasiones, como una industria que mide el nivel de bienestar de una economía; debido a que esta tiene un efecto multiplicador, el cual impacta a otras industrias como la del vidrio y acero por mencionar algunas. Igualmente esta posee el valor de constituir una importante fuente en la economía, ya que tiene efectos directos en la generación de empleos y por contribuir de forma significativa en el PIB (Producto Interno Bruto) de algunos países.

² Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. “La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México”, México. Julio de 2003, p. 38

El entorno de la industria automotriz nacional es de mucho interés, ya que “actualmente es el octavo mayor productor de vehículos en el mundo”³ y continua acentuándose en esa posición ya que se espera estar dentro de los primeros 5 lugares, compitiendo con países de reconocimiento mundial en esta área como son Italia, Brasil, Canadá y el Reino Unido.

Dentro del sector manufacturero mexicano, la industria automotriz es la que genera el mayor número de divisas en este sector, por lo cual es importante para nuestra nación. No se puede dejar de olvidar que con las nuevas reformas aplicadas este sector queda abierto para la IED de las grandes empresas transnacionales en el ramo; como es el caso de Estados Unidos, ya que debido a la fuerte demanda existente en su mercado, no puede satisfacerla debido a cierto tipo de factores como son las condiciones laborales que exigen sus fuertes sindicatos para trabajar en sus plantas armadoras, motivos por los cuales las compañías recurren a México, ya que este actúa como un proveedor confiable de componentes o productos terminados para su comercialización en territorio estadounidense, sin distraer su ciclo productivo, con el aval de las corporaciones sindicales estadounidenses.

2.4 Antecedentes de IED en sector automotriz mexicano

La reubicación de la industria procesadora automotriz y bienes de capital se inicia en México en la década de los años 50 y prácticamente capturo tanto al mercado nacional como al grueso de las exportaciones mexicanas.

Cabe señalar que al principio las compañías automotrices estadounidenses y europeas consideraban la idea de crear en México y Brasil la industria automovilística que habían deseado desde hacia tiempo. “Citaron a la larga lista de impedimentos por los que jamás podrían tener éxito, a la cabeza de la cual estaban las malas referencias de la cultura y la

³ Cuevas, Fausto, Director de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Freno a la venta de autos nuevos en México, en la recta final del 2002”, El Financiero, México, 14 de enero del 2003.

ética laboral de la mano de obra de esos países (la cultura de la siesta en México y las influencias del trópico en Brasil).”⁴

Así tales características perduraron mientras la forma predominante de producción fueron las plantas de pequeña escala con altos requisitos de contenido nacional. México con un mercado interno pequeño, estableció en 60% el requisito de contenido nacional en la década de 1960 y a principios de la de los 70, lo que permitió importar carrocerías pero obligó a que se fabricara localmente el tren de potencia (motores y transmisión). Sin embargo el mercado se fue agrandando para soportar plantas de gran escala. Los costos y la calidad de los principales componentes en varios lugares comenzaron a rivalizar o a superar las opciones de los países de origen. “A mediados de la década de 1970 empezaron las exportaciones en pequeños niveles, de auto partes automotrices, y en la cúpula gerencial, al menos de General Motors, Ford, Volkswagen y Fiat, aparecieron partidarios de la ampliación de las exportaciones desde América Latina. Cuyas plantas de motores establecidas en los dos países mencionados (México y Brasil) mostraron ventajas en costos sobre la producción en Michigan, Ohio y Nueva York”⁵.

2.5 Importancia de la IED en el sistema económico mexicano.

Tomando en cuenta los antecedentes, la IED ha marcado en México una parte importante para lograr de cierto modo un "desarrollo", el cual ha venido junto con cierta dependencia hacia los países desarrollados, no logrando así un desarrollo autóctono.

En si la industrialización por sustitución de importaciones que dio inicio en el sexenio de Lázaro Cárdenas (1934-1940) y que durara hasta los primeros años de los 80, juega un papel importante en la atracción de capitales hacia el país, ya que esta tenía como punto referencial un desarrollo económico del mercado interno, en la cual se necesitaba la intervención pública para el desarrollo de la infraestructura e igualmente del sector industrial por medio de lo que son subsidios, políticas arancelarias y comerciales y también la selección de sectores prioritarios, dando lugar a una economía mixta, para

⁴ H. Moran Theodore. “Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Nueva agenda política para países en vías de desarrollo y economías en transición”. OXFORD University Press. México 2000, p. 40

⁵ Ibidem, p. 40

lograr no solo la sustitución de importaciones, sino también lograr que se exportaran productos manufacturados y así integrarse al mercado global. Pero a finales de los 70, la principal fuente de financiamiento de la ISI, el sector agrícola, no fue capaz de continuar financiando al sector industrial a través de su superávit comercial, lo cual provoco crecientes déficit.

Es cuando la IED empieza tomar fuerza en el sistema económico mexicano, ya que se tuvo una reorientación de la que tenia a principios de siglo, que paso de los sectores minero y agrícola al sector industrial y el de servicios, lo podemos notar en la estadística de 1970, donde nos dice que en el sector manufacturero, la IED representaba el 20% del PIB manufacturero.

Distintas causas económicas que se suscitaron en el periodo de los 70's, como es el caso del endeudamiento externo que paso de menos de 6000 millones de dólares en 1970 a 70000 millones en 1981, fueron determinantes para la debilitación de la ISI, acompañados de la crisis de la deuda externa en México y América Latina provocada por la necesidad de la entrada de flujos de capital por parte de los países de la OCDE, con lo cual México se convirtió en exportador de capitales. Otra razón de esta enmarcada crisis fue que durante los 80 el PIB tendió a reducirse y la inflación alcanzo índices de 160%; en fin razones que influyeron para así lograr altos y crecientes déficit comerciales, teniendo como consecuencia la caída de la ISI.

Después de este lapso de crisis, viene la incursión de México al GATT en 1986 y con ello una nueva serie de reformas al país económicamente hablando, ya que se crearon reformas económicas como lo fue el Pacto de Solidaridad de diciembre del 87, cuestiones que siguieron hasta los finales de la década de 1990, que dieron pauta a una nueva forma de organización económica. Esta nueva estrategia estaba encaminada en las exportaciones de manufacturas privadas como base del futuro crecimiento y desarrollo de la economía nacional. Asimismo, se estableció un control a ciertas variables macroeconómicas, insistiendo en lo que era la inflación y el déficit fiscal, derivándose de si, ciertas políticas de restricción monetaria y crediticia y una primordial para lo que vendría a ser una puerta amplia de entrada a la IED como fue la disminución del sector público en la economía, con la venta de varias empresas paraestatales, la disminución de aranceles, liberalización de importaciones, a través de la arancelización

de barreras no arancelarias y de cuotas de importación, todo con el objeto de dar prioridad al inversionista extranjero para lograr el crecimiento del sector privado exportador y una armonía con los respectivos mercados internacionales.

Todo este tipo de cuestiones son las que hacen que la IED tenga gran influencia en el sistema económico mexicano a partir de su ingreso al GATT, y tomada en cuenta en su nueva estrategia a partir de 1987. Ya que la IED tiene un papel significativo en esta etapa, en donde la orientación exportadora que fue prioridad del gobierno a través de la integración al mercado mundial, que se fue dando por medio de nuevas inversiones o la compra de activos existentes, que igualmente generaba cambios en la estructura productiva, que derivaba en un aumento del nivel de competencia interno y creando nuevos vínculos con las economías exteriores; principalmente la IED fue una de las fuentes de financiamiento de esta nueva estrategia.

Con la nueva estrategia se lograron controlar varias variables como el nivel de precios, que exceptuando la crisis del 94-95, se redujo considerablemente durante esta década, que incluso llegó a estar en un solo dígito en el 2000, por su parte el déficit en el balance público en pocas ocasiones fue superior a 3%, que en algunos años logró ser positivo. De forma alterna las exportaciones del sector manufacturero, que en su caso la mayoría son privadas, han sido una de las principales fuentes de crecimiento desde 1988, ya que su participación respecto al PIB aumentó de niveles inferiores a 10% a cerca de un 30% desde finales de los noventa, lo cual ha sido una de las diferencias en cuanto a estructura y desarrollo en la economía mexicana destacando claramente la IED.

Para complementar esto, desde la segunda mitad de los noventa, más del 90% de las exportaciones provienen del sector manufacturero, ya que a partir de los noventa y con la entrada en vigor del TLCAN, desde 1994 las exportaciones nacionales se han enviado en un 90% hacia los Estados Unidos y Canadá, por su parte las importaciones lo han hecho entre un 70 y 80% con tendencias a la baja a finales de los noventa.

“La tasa de crecimiento anual de este periodo(1994-2001) de la IED total ha sido del 7.4%, aunque las tasas de crecimiento ha oscilado de forma significativa durante este periodo ya que pasan de -36.5% en 1995 a 68.2% en el 2001; adicionalmente destaca una caída importante de las nuevas inversiones sobre la IED total, excepto en el 2001, el

cual cae 71.8% en 1995 a 41.44% en el 2000, en contraparte la reinversión de las utilidades participo con 18.79% de la IED durante 1994-2001 y con una tendencia a la alza, con excepción al 2001.”⁶

Igualmente podemos observar como ha venido en aumento la IED en la siguiente tabla, que contiene datos extraídos de la Secretaría de Economía los cuales están expresados en millones de dólares.

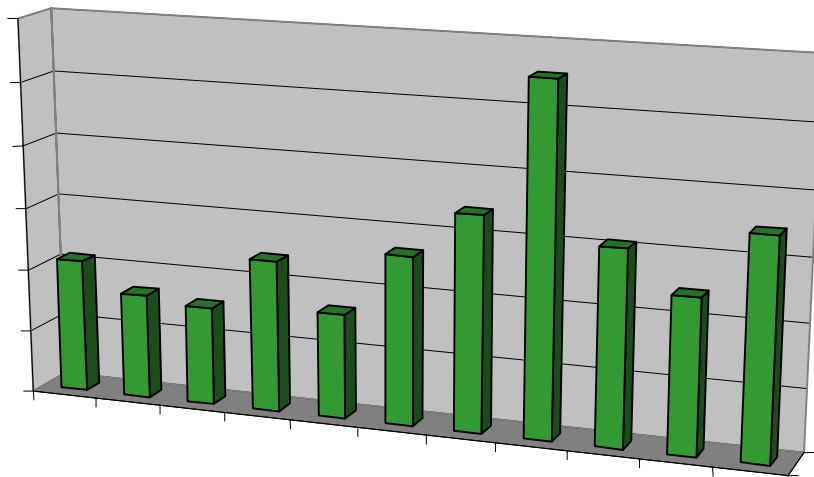
Cuadro No. 1

Inversión Extranjera directa en México (1994-2004)	
Periodo	Total a/
1994	10661,7
1995	8348,4
1996	7837,2
1997	12081,4
1998 p/	8366,2
1999	13414
2000	17077,5
2001	27687,2
2002	15476,8
2003	12279
2004	17377,4
Fuente: Secretaria de economía	

La cuales podemos observar igualmente en la siguiente gráfica:

⁶ Dussel Peters Enrique, Galindo Paliza Luis Miguel., “Inversión Extranjera Directa: consecuencias y arraigos”. UNAM, BID, Plaza y Valdés, 2003, p. 66

Gráfica No.1 Inversión extranjera directa en México (1994-2004)



Fuente: Secretaría de Economía⁷

Donde podemos notar que en el año de 1995 con la crisis que sufrió el país, se redujo el flujo de esta debido a la inestabilidad económica que imperaba en el país, agarrando fuerza de nuevo en 1997 teniendo un marco económico más propicio para realizar las inversiones.

Independientemente de lo que nos muestra la gráfica, que es una tendencia a la baja en el año 1998, los niveles de IED en los años siguientes fueron creciendo de manera significativa logrando en el año 2002 un nivel máximo que se ha mostrado durante este periodo, cuestión acentuada en parte a la liberalización en materia de IED.

De esta forma tenemos que la IED ha desempeñado un papel crítico en la nueva estrategia de desarrollo, teniendo en cuenta las expectativas que se tienen de financiar una parte del desarrollo y asimismo permitir la modernización de la planta productiva

⁷ Referencias:

a/ Para el periodo 1994-1998, la inversión extranjera directa (IED) se integra con los montos notificados al RNIE al 30 de junio de 2005 y materializados en el año de referencia, más importaciones de activo fijo por parte de maquiladoras. A partir de 1999, se incluyen además los conceptos de nuevas inversiones fuera del capital social, reinversión de utilidades y cuentas entre compañías que se han notificado al RNIE.

p/ Cifras preliminares a partir de la fecha que se indica.

Fuente: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera.

en un mundo globalizado y de una reorientación del aparato productivo hacia las exportaciones, en donde las empresas transnacionales dueñas de la IED son las más beneficiadas.

Tomando como referencia los términos macroeconómicos, los efectos que ha causado la IED a la economía mexicana han sido significativos, como lo indica participación de la “IED en el PIB y la formación bruta de capital fijo (FBCF) que han sido variables que han tenido peso en el PIB y con tendencias crecientes en la década de los noventa; como lo muestra los coeficientes de IED/PIB la IED/FBCF que en promedio durante 1990-2001 fueron de 2.34 y 12.27% respectivamente.”⁸

Durante este período se han presentado ciertas tendencias relevantes, como es el caso del sector manufacturero, en donde se ha observado el crecimiento de las maquiladoras, igualmente en el sector servicios se han visto un aumento de la IED, principalmente en los financieros y bancarios; también se ve el proceso de integración de la economía mexicana a la Estadounidense, ya que la IED generada en ese país aumentó en la década de los noventa en un segmento de la economía mexicana.

Podemos decir que el desempeño de la IED a partir de 1994 ha sido significativo y funcional desde la nueva estrategia de desarrollo implantada desde 1988, ya que esta ha actuado como principal fuente de financiamiento para lograr la estructura productiva que en el país se venía buscando desde el modelo de sustitución de importaciones.

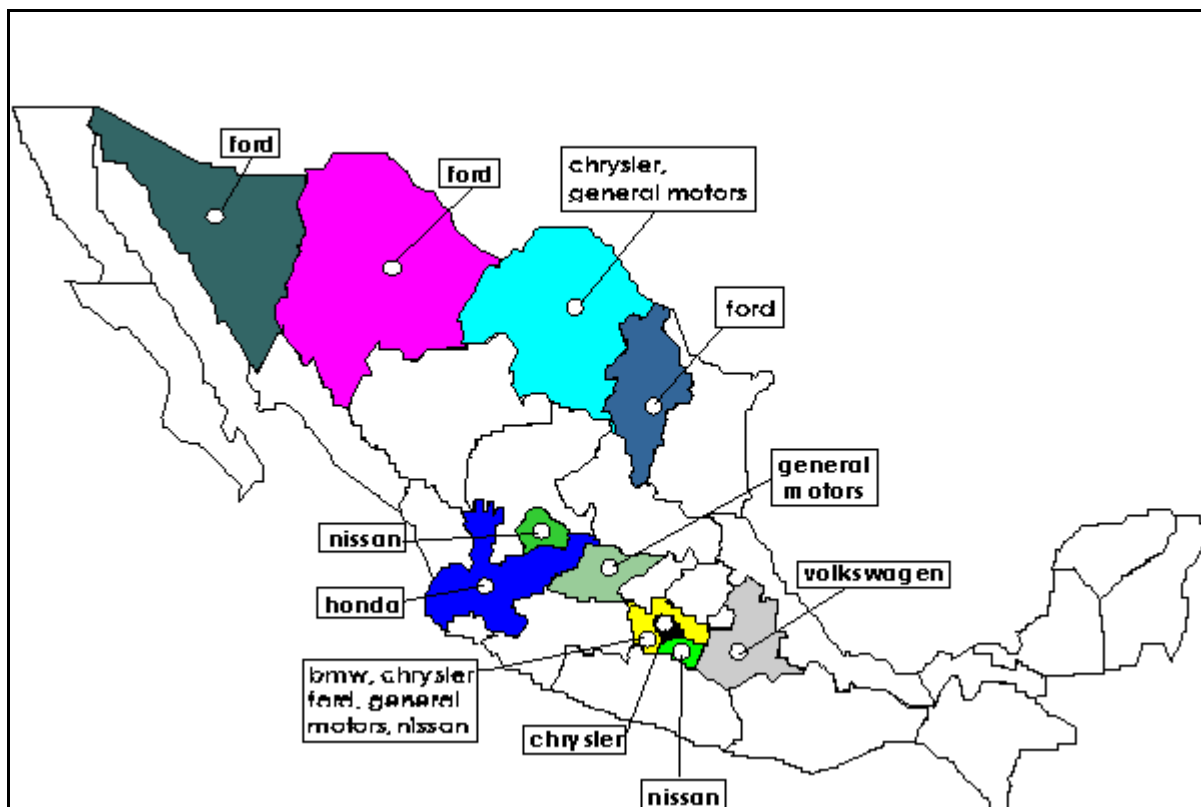
2.6 Cual es el principal destino de la IED en el sector automovilístico en nuestro país

⁸ Dussel Peters Enrique, Galindo Paliza Luis Miguel, op. cit. p.82

De acuerdo al siguiente mapa podemos establecer la distribución de la IED en el sector automovilístico en diferentes estados de la República, la cual está señalada con colores, distinguiéndose el destino geográfico de las empresas trasnacionales en México.

Gráfica No. 2

Localización geográfica de las plantas automotrices en México



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), URL: <http://www.amia.com.mx>

Como podemos observar, tres de las principales plantas exportadoras y que son de las pioneras en establecerse en el país, están orientadas hacia el norte del país, ya que por la cercanía de esas entidades federativas con los Estados Unidos de Norteamérica, les resulta más beneficioso para ellas, ya que ese país es su principal destino de exportación, con lo que reducen sus costos. Podemos citar que esta distribución territorial se da de igual manera con la nueva estructura económica que ha venido tomando el país; "lo que es pasar de una economía controlada totalmente por el gobierno a otra muy internacionalizada en la que las fuerzas del mercado operan con mayor facilidad, lo cual desencadenó una nueva lógica de localización de las inversiones (sobre todo extranjeras), cuestión que está definiendo directa o

indirectamente nuevas pautas del desarrollo de las regiones"⁹, como es el caso de la región del norte del país que es a la zona hacia donde se dirigen los mayores flujos de migración para lograr el paso hacia el país vecino o para trabajar en ella, que es en donde se observa mas dinamismo de la economía. Además, otra característica que aprovechan estas empresas es que con el paso de una economía cerrada hacia la economía internacional, que se refiere a la lógica de la competencia por participar en los mercados de exportación, especialmente con la estadounidense, "es la del firme desarrollo de los llamados corredores de integración de la economía nacional con la economía estadounidense. En donde actúan como pivotes las ciudades gemelas de la frontera norte, las cuales son áreas metropolitanas de complejidad creciente que se nutren de las marcadas diferencias sociales, económicas y tecnológicas que subsisten a uno y otro lado de la línea divisoria entre México y Estados Unidos"¹⁰.

En este marco podemos señalar tres grandes corredores, que son de mucha importancia: el primero es el de San Antonio-Monterrey, en donde se observa a los estados de Nuevo León, Tamaulipas y Coahuila, en este último se encuentra la zona de la laguna que es el núcleo más importante del estado, en esta región se encuentran ubicadas tres ciudades que en conjunto tienen una población de cerca de un millón de habitantes, la cual participa junto con Saltillo, en el sistema de la industria automotriz de exportación. El segundo corredor de importancia es el de El Paso-Ciudad Juárez, es en este corredor en donde se encuentra en su estado puro a las maquiladoras por un lado y por otro la implantación industrial ubicada en la intersección del eje de transporte norte-sur de la frontera, cuyo producto tiene como destino terceros mercados, casi siempre lejanos. Tal vez por estas características se establecieron en este corredor importantes industrias que forman parte del complejo automotriz (en su mayoría departamentos directos o dependientes de Chrysler, General Motors y Ford como podemos observar en el mapa, o también proveedores independientes de sistemas de cableado o revestimientos interiores). Por ultimo, el otro corredor de gran importancia, es el de San Diego-Tijuana, el cual por su ubicación en la costa del pacifico, se ha relacionado en los años recientes con una importante corriente de inversión japonesa.

⁹ Godínez, Víctor M. "La economía de las regiones", en CLAVIJO Fernando (Compilador). El Trimestre Económico, lecturas No. 92, Reformas económicas en México 1982-1999. Fondo de Cultura Económica. México, 2000, p. 364

¹⁰ Ibidem, p. 367

La inversión extranjera directa que llevan a cabo ciertas empresas como las que se ven en este mapa, están siendo atraídas de los beneficios que proveen el país anfitrión, ya que se cuenta con caminos y localizaciones geográficas de acuerdo a sus necesidades, como se puede notar en las empresas ubicadas al norte del país, que es en verdad lo que buscan en esta localización, la reducción de sus costos de fabricación, transportación ,etc., razón por la cual podemos entender el por que del aumento de la IED, y asimismo en el sector automotriz, ya que estas empresas precisamente ubicadas en la zona fronteriza del norte son de capital estadounidense, y en cierta forma el destino que a esta se le da, ya que además de eso existen otras causas, ya sea la barata mano de obra o facilidades que otorga el gobierno, en fin, situaciones propicias para invertir en estas zonas del país.

2.7 Empresas automotrices transnacionales ubicadas en el mercado nacional.

Las siguientes son empresas automotrices registradas en la AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), establecidas en nuestro país dedicadas a la fabricación y/o comercialización de automóviles y camiones ligeros de hasta ocho toneladas de peso bruto vehicular. Son las siguientes:

- BMW de México, S.A. de C. V.
- Daimler Chrysler de México, S.A.
- Ford Motor Co., S.A. de C.V.
- General Motors de México, S.A. de C. V.
- Honda de México, S.A. de C.V.
- Mercedes Benz México, S.A. de C.V.
- Nissan Mexicana, S.A.de C.V.
- Renault México, S.A. de C.V.
- Toyota Motor Sales de México, S. de R.L. de C. V.
- Volkswagen de México, S.A. de C.V.

Notamos que las principales empresas establecidas en nuestro país, son de las de mas arraigo mundial, lo que nos dice que nuestro país es un buen anfitrión de estas

inversiones, exceptuando las compañías estadounidenses que tienen su cercanía y su propio interés.

2.8 Que grado de dependencia marca el interés de las empresas norteamericanas, asimismo por la apertura comercial

Para iniciar este apartado tenemos que considerar ciertas características de lo que son las empresas transnacionales (no solo norteamericanas, sino en general) emisoras de inversión extranjera directa, en primera estas empresas son el principal instrumento de la inversión extranjera, mediante el cual se demuestra una relación de poder entre las relaciones internacionales, que más que poder, se le llamaría dependencia, la cual, en su actividad en el país anfitrión como en el receptor causa una serie de efectos económicos y políticos. Otra de sus características que tienen estas empresas es la relativa facilidad para migrar de un país a otro, lo cual tiene sus consecuencias en el sistema económico del país receptor tales como son problemas en la balanza de pagos, el empleo, en fin cuestiones sumamente importantes, por lo que los gobiernos se ven obligados a otorgar condiciones severamente ventajosas para estimular la inversión extranjera directa.

Nadie niega que seamos una economía emergente ante los Estados Unidos, debido a la gran dependencia que tenemos ante su economía y ante sus empresas lo cual nos pone en una situación precoz ante las reacciones que presenten cualquiera de las dos antes mencionadas.

Este grado de dependencia que se ha venido marcando últimamente en nuestra economía, siempre ha existido en nuestra historia, y una causa importante es lo referente al proceso de acumulación de capital, que en el país se empezó a manifestar con fuerza en las décadas de los setenta y de los ochenta principalmente, con un cambio radical, que paso de la expansión de las fuerzas productivas y la ampliación del mercado interno hacia lo que la inversión deseaba, lo cual era orientarse a producir lo que estaba demandando el mercado externo y los sectores sociales del interior, cuyos ingresos hicieran rentable dicha inversión. Con esto se empieza a dar de manera más abierta la reducción del papel del estado en la economía en el sexenio de Miguel de la Madrid,

llevándose consigo las empresas públicas, que en su momento fueron importantes, razón que da pie a la entrada de lleno a la economía global.

Este tipo de situaciones que se presentan van envolviendo al país en un ambiente de integración con respecto a los Estados Unidos, con lo que se da un paso más en esta relación, la cual es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), con el cual se marcan intereses del país vecino, como es el caso de combinar sus recursos para obtener ventajas comparativas con otros bloques, en donde sin duda el beneficiado son los Estados Unidos; de aquí se desprende un análisis de orientación de capitales, en donde una porción observa la posibilidad de invertir sin problemas en territorios vecinos, otro por su parte que es no menos poderoso se da cuenta que produciendo en su país y exportando, se amplía considerablemente su mercado, cuestiones que busca el capital poderoso, mientras que el capital sin condiciones de competir ante esta situación de apertura con el tratado, han ido perdiendo fuerza ya que han perdido parte de él o parte de sus empresas las cuales tal vez ya ni se recuperen, igualmente para los años consecuentes esta situación se va a ir acentuando hasta que estos pequeños capitales ya no puedan intervenir en el sistema.

Dentro de la situación de la cual se está hablando, que es el grado que tienen los intereses norteamericanos hacia la economía mexicana, podemos citar lo siguiente: "EU podría llevar sus exportaciones a un mercado de 85 millones de personas y aprovecharía una mano de obra barata y cada vez más calificada; además de obtener el beneficio indirecto de reducir la migración de trabajadores mexicanos y a su vez promoviera un elemento importante de su política exterior al apoyar la estabilidad política y económica de México"¹¹. Palabras dichas por el vicepresidente de la cámara de comercio en EU, J. Van Heuven; Como podemos ver las declaraciones de los norteamericanos, nos demuestran la clara muestra de interés para ellos que se alcanzara con el tratado.

Otros intereses marcados en las declaraciones de los estadounidenses con respecto al tratado es lo dicho por Rudiger Dornbusch, el cual expresa que: "el tratado creará más empleos en EU que en México por lo que pidió al senado de su país aprobar el acuerdo comercial, que de igual manera expuso: México no cuenta con una economía para

¹¹ Armendáriz, Pedro Enrique. "Empresas de EU buscan con el TLC una competencia por empobrecimiento". La jornada. 4 de abril de 1991.

hacernos un país rico, el tratado servirá para crear empleos que necesita la economía norteamericana, el territorio azteca ofrece recursos importantes como el petróleo, mano de obra barata, posibilidad de ampliar la capacidad de producción de las empresas norteamericanas asentadas en el país, y que en virtud de los bajos costos, contribuiría a que estas compitieran con las de los países que han ganado terreno en el mercado norteamericano (por ejemplo la industria automotriz)".¹²

Es debido a este tipo de situaciones por las cuales el gobierno y la economía nacional están dispuestos a sucumbir ante el poder de los Estados Unidos, ya que no podemos negarlo, dependemos bastante de la economía del país vecino, y en este marco de la inversión extranjera directa, un poco mas, ya que esta se ubica principalmente para el destino de exportación, siendo estas empresas las que se benefician dejando poco o nada de ganancias hacia la economía nacional, ya que se alimentan entre si y forman un circulo entre matrices y sucursales.

Otra causa importante por la cual marchamos dentro de esta dependencia, se debe en parte a la tecnología, ya que debido a que los que toman la rienda en este aspecto son los investigadores del país vecino, ya que los que adoptan innovaciones tecnológicas consiguen una ventaja relativa o este caso abismal sobre los competidores, con lo cual obtienen el control sobre sectores estratégicos de los mercados, como es el caso de estudio en la industria automotriz, ya que como se ha comentado, este esta fuertemente dirigido hacia la exportación y precisamente ahí es donde radica este aspecto de la tecnología y la dependencia que encierra a nuestro país con respecto de esta, donde también se da junto con la tecnología la que se incorpora a los procesos para elaborar bienes de capital, así como el crecimiento de las empresas transnacionales.

Igualmente se ha destacado la importancia que tiene la IED en el proceso de integración con los Estados Unidos, como un proceso de integración norte-sur. En donde se ha logrado en materia económica, un avance tecnológico que viene de paso por la cercanía con los Estados Unidos, así como una serie de cambios constitucionales y normativos, así como el crecimiento de la mano de obra barata, y como se vuelve a reiterar los

¹² "Pide Rudiger Dombusch al congreso de EU aprobar el TLC: crear mas empleos en su país, afirma". El Financiero. 21 abril de 1993. México.

grandes flujos de IED, con lo cual nos siguen teniendo como una economía emergente y acentuando el exagerado grado de dependencia.

2.9 Que tipo de políticas económicas han sido elaboradas para la recepción de la IED

Partimos del hecho de que somos una economía emergente y por lo cual debemos contar con un marco económico estable, del cual se encarga el gobierno anfitrión, el cual debe ofrecer un entorno a nivel micro y macroeconómico firme, el cual no sea inflacionario, y de igual manera cuente con una infraestructura legal y regulatoria apropiada que recompense tanto al inversionista nacional como al extranjero.

Igualmente sabemos que una de las formas comunes para transferir capital, conocimiento, tecnología y, en consecuencia estimular el crecimiento económico de los países en desarrollo se da a través de la inversión extranjera directa; razón por la cual los países receptores dependen en gran medida de como orienten su política económica, tratando de crear una infraestructura adecuada para que el país inversionista este cómodo y dispuesto a realizarla, por lo que es de suma importancia la política económica a seguir. Ya que es un hecho que la IED es una importante fuente transmisora de tecnología innovadora, la cual propicia cierto tipo de elementos externos a ella que bien pueden ser aprovechados por el país anfitrión, si poseen un mínimo grado de desarrollo, el cual se da primero para atraerla inversión, y posteriormente para absorber sus beneficios, que este caso las llamaremos ventajas. "Además si la política económica implantada es bien orientada y aplicada se puede obtener de esta inversión diferentes variables en beneficio de la economía nacional, como es el caso da una mejora en los salarios reales, incremento de empleo, importación de tecnología, aumento de la producción, generación de economías de escala, así como otras variables".

En el caso de México, se ha aplicado una política económica dirigida hacia la inversión extranjera directa a partir de los años ochenta debido a que en un entorno de amplia disponibilidad de liquidez internacional, así como de políticas macroeconómicas expansivas, México se vio envuelto en un incremento de su endeudamiento externo en

el periodo de 1970 a 1982, el cual se detendría bruscamente. Igualmente en ese entorno se vio una disminución de la liquidez mundial, un aumento de las tasas de interés y una caída de los precios de las materias primas, que fue lo que provocó que se detuvieran las corrientes de fondos dirigidas al país e igualmente provocaron una transferencia neta de una parte significativa del PIB nacional al resto del mundo, lo cual causó una caída del ingreso por habitante y el bienestar; estas fueron causal para el gobierno para elaborar nuevas medidas de ajuste estructural.

Esta nueva orientación que tomó el gobierno mexicano tuvo coincidencia con el reconocimiento de la comunidad financiera internacional, en cuestión de que se dijo que para los países endeudados pudieran pagar, era indispensable que pudiesen crecer, igualmente mejorar la ineficacia del tratamiento estrictamente financiero para conciliar capacidad de pago y crecimiento. Con esto sobre la mesa, el programa mexicano de ajuste estructural no fue una iniciativa aislada, ya esta pasó a ser parte de la corriente impulsada por algunos organismos multilaterales y en general, por el llamado Consejo de Washington, con el fin de dar fin a una crisis de repercusiones mundiales. De esta manera a mediados de la década de los ochenta, México se abrió al comercio y a la inversión internacional al darse cuenta de que el mundo estaba girando deprisa hacia una globalización demasadamente peligrosa.

Así en 1985 se inició en el país una de las liberalizaciones del comercio exterior más rápidas, profundas e indiscriminadas de la historia económica mundial, “con lo cual se buscó que la liberalización comercial, aunada a la flexibilización de las condiciones de entrada y operación de la inversión extranjera directa, se sentaran las bases para que el país no quedara fuera de este nuevo orden mundial, que junto con la disciplina fiscal y monetaria, pretendieron lograr la base sobre la que se pretendía recuperar la capacidad de crecimiento acelerado y sostenido, que alguna vez se tuvo, pero en otras condiciones.”¹³

Con esto en puerta, el principal objetivo de las reformas impulsadas en México fue el de desarrollar una estructura competitiva del sector exportador; ya que el país entró al GATT en 1986, y en el cual toma el papel de país productor de manufacturas, en donde

¹³ Lecuona, V. Ramón. “Algunos rasgos de la economía mexicana a la economía global. Transición económica y comercio exterior.” p. 144

igualmente la reducción del tamaño del estado, la privatización de empresas paraestatales y la desregulación de la economía, fueron las principales estrategias para la nueva estructura del estado. Dentro de estas condiciones, era de esperarse que México siendo un país en donde el costo de mano de obra es barata, además de abundante, la liberalización del comercio y la inversión extranjera directa, propiciarían la reubicación de procesos de manufactura intensivos en el factor productivo, como se mencionó anteriormente; de esta manera se pretendía igualmente participar dentro de la nueva división internacional de trabajo que viene acompañada de la globalización, de acuerdo en que los procesos industriales convencionales se desplazan a países menos avanzados, mientras que las economías líderes se orientan a la producción de servicios, con este tipo de división, la parte que les corresponde a los países en desarrollo en el empleo industrial total en el mundo que paso en 1970 de un 43% a un 53% en el año de 1990.

A través de este tipo de medidas y por otra parte la administración de costos, que es esencial en la competencia global, se induciría la inversión extranjera directa hacia México, en donde las empresas transnacionales establecieran capacidad instalada como parte de sus redes globales; esto causaría que se reactivaran la producción y el empleo nacional y a su vez se pasaría a las cadenas de producción que se tienen entre estas grandes empresas a todas las empresas mexicanas, que gradualmente pasarían a ser sus proveedores. De esta forma, en la economía global cada país tenía que encontrar sus nichos de ventaja competitiva y profundizarla a través de su especialización, que en este caso a México le toco pasar de una economía cerrada que si bien producía toda clase de bienes en pequeña cantidad, a otro sistema abierto y especializado.

"De esta forma podemos observar que la política económica de México a partir de 1983 se ha enfocado hacia una estrategia de crecimiento cimentada a través de las exportaciones. Ya que el desempeño la economía nacional durante este periodo ha sido modesto, con un crecimiento del PIB anual de 2.5% y del PIB per. cápita de 0.5%; son datos que contrastan con el crecimiento del PIB en los años de 1940-82, en donde el promedio fue de 6.0% aproximadamente, periodo en el cual México siguió la línea del

modelo de industrialización a través de sustitución de importaciones y posteriormente por el modelo de endeudamiento apoyado por la petrolización."¹⁴

Podemos observar el punto de vista de los defensores de este modelo, el cual nos dice que desde principios de los años ochenta, como se ha comentado, el país ha llevado a cabo numerosas reformas estructurales, destacando la entrada al GATT, consecuentemente la privatización de cientos de empresas paraestatales, la desnacionalización del sistema bancario. La flexibilidad para con la inversión extranjera directa, y lo que se considera el máximo logro, la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en el año de 1993; "de aquí en fuera el bajo promedio que se tuvo de crecimiento fue de poca importancia, ya que para el periodo que va desde 1996 el crecimiento del PIB ha sido aproximadamente un 5 % anual, con un crecimiento de 7% en el año 2000, por su parte las exportaciones han subido vertiginosamente de un promedio de 12.04% del PIB en el periodo de 1980-1983, a un 26.5% en el periodo de 1994-2000, teniendo para el año 2000 un promedio de las exportaciones /PIB de 31%."¹⁵

De forma general se presentan aquellas reformas que han sido elaboradas a través del tiempo para la recepción de Inversión Extranjera Directa:

- “1984-1987. Se permiten empresas de capital extranjero mayoritario en actividades exportadoras o intensivas en Tecnología.
- 1986-1988. Reducción de ramas de petroquímica básica (exclusivas del Estado).
- 1993 Nueva ley de IED (menos trámites ante la CNIE (Comisión Nacional de Inversiones extranjeras), concordancia con el TLCAN, anulación de requisitos de desempeño a la inversión automotriz.
- 1996. Nuevas reformas encaminadas a simplificar trámites y procedimientos y acotar plazos de aprobación de proyectos de IED.

¹⁴ Cypher, James M. “El modelo de desarrollo exportador: el caso de México.” en VIDAL Gregorio (Coordinador). “Mundialización. Transnacionalización y Subdesarrollo”. UAM, UNAM, UAZ. Times editores S. A. de C. V. Primera edición 2001, p. 137

¹⁵ Ibidem, p. 138

- 1998 Iniciativa del ejecutivo para aumentar el límite superior (30%) de participación extranjera en bancos, casas de bolsa y otras instituciones financieras.

El resultado obtenido de estas reformas, fue que la proporción de actividades abiertas a participación extranjera mayoritaria es de 91%. Grandes corrientes de IED en el decenio de los noventa (67 mil millones de dólares). Muchos proyectos encaminados a la exportación.”¹⁶

¹⁶ González Grijalva Yadira. “Inversión Extranjera Directa en el Sector Manufacturero Mexicano, 1982-2002”. México. Tesis Profesional (L.E.) Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Economía. p. 261

CAPITULO 3 EL TRATO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, DESPUÉS DE LA APERTURA COMERCIAL

En este capítulo analizaremos primeramente el cambio de la economía mexicana a raíz de su entrada al GATT, como fue la transición al dejar de ser una economía proteccionista y marchar hacia la economía global, observando las consecuencias que este paso fue dejando en el camino. También analizaremos las reformas a las políticas que se aplicaron en el rubro de la IED enfocándonos al sector automotriz, analizando como han o no-beneficiado al país receptor y al país emisor.

Igualmente se tratará como se ha influido en las políticas realizadas para regular la IED en el sector automotriz, por ejemplo, la firma del TLCAN, y como este ha impactado a la industria en un marco globalizador ante un nulo nacionalismo. Partiendo de aquí, veremos el papel que toman las empresas emisoras de IED para establecerse en un panorama como el ofrecido por México en donde existen demasiada flexibilidad. De manera que podamos notar las ventajas que estas tienen para con la economía nacional e igualmente que ventajas ofrece nuestro país.

Posteriormente veremos el aumento de empresas a partir de 1994 y como están establecidas en la república, tomando como referencia las Implicaciones de la IED y su liberalización en México. Por último veremos las consecuencias que esto trae, reflejado en este caso hacia el consumidor como se ha beneficiado a raíz de la entrada en vigor del TLCAN; y en resumen tratar de llegar a tener un amplio conocimiento de las repercusiones económicas que se han vivido y vivieron durante estos años posteriores a la apertura comercial, ya sea también por el increíble crecimiento de la IED, así como el tipo de políticas adoptadas por el Gobierno mexicano.

3.1 Política proteccionista v.s. apertura comercial en México

Sin duda que esta transición de la economía mexicana “proteccionista” hacia la economía global, tuvo consecuencias en diferentes variables económicas, ya que debido en gran parte a su protección comercial, subsidios fiscales, restricción de inversión extranjera, entre otras; se perdió la capacidad de generar divisas suficientes que fueran compatibles con el nivel de las importaciones, lo cual se intentó contrarrestar con las exportaciones como objetivo principal de la política industrial para que no tuviese ningún inconveniente la aplicación del modelo. Dicho esto, la nueva orientación económica del país empezó a manifestar sus cambios a partir del sexenio de Miguel de la Madrid y fueron principalmente en materia de política comercial e industrial.

Ante esta situación México se vio obligado a iniciar negociaciones para ingresar al GATT, en noviembre de 1985, siendo aceptado de manera definitiva en el mes de junio de 1986. Dentro de las situaciones que impactaron severamente a la economía nacional en esta transición, “fue la caída de los precios del petróleo, que fue bajando de 25.35 dólares el barril en 1985 a 11.88 en 1986, situación que afectó severamente las cuentas externas del país, lo cual condujo a una devaluación y a un ataque especulativo, teniendo como resultado la tasa histórica más alta de inflación (160%)”¹.

Ante esta situación se introdujo una política antiinflacionaria, para controlar el ascenso acelerado de los precios, ya que las acciones tomadas de reducir el déficit fiscal, ni la contención del crecimiento lo lograban, de esta forma se recurrió al establecimiento del Pacto de Solidaridad Económica, el cual consistió en el ajuste de los precios públicos, un aceleramiento indiscriminado de las entidades del estado, una reducción del gasto corriente y el de la inversión; que dio pauta al establecimiento de los principales precios de la economía: el tipo de cambio, los salarios e igualmente los precios de la canasta básica. Un aspecto que destaca es el de la aceleración de la apertura con respecto al exterior, de manera que los precios de los bienes importados sirvieran como un mecanismo de contención para el alza de los precios de los bienes locales; punto en donde recae este impacto hacia una nueva forma de organización económica dentro del nuevo orden mundial, en donde principalmente las industrias nacionales iban a sentir con mayor impacto esta situación, debido a la entrada de forma

¹ Cardero Maria Elena. “¿Qué ganamos y qué perdemos con el TLC?”. Editorial Siglo XXI. México, 1996, p. 42

más directa de empresas transnacionales por las cuales se iban a ver desplazadas, por la flexibilización con respecto a la inversión extranjera directa.

Igualmente este impacto de la transición hacia un nuevo sistema económico, trajo como aspectos importantes de este nuevo proyecto, la liberalización de las importaciones, la privatización de empresas paraestatales, políticas flexibles con respecto al capital extranjero y por consecuencia una mayor presencia del sector privado, poniendo a la economía nacional en desventaja ante la elevada competitividad de la economía global.

3.2 Reformas aplicadas hacia la IED en el sector automotriz: destino.

Para analizar las reformas que se han realizado, vemos que la normatividad aplicada por Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera que sé público en 1973 y que duro vigente hasta 1993, era prácticamente apegada al modelo de sustitución de importaciones, cuyo objetivo era el de complementar las actividades fomentadas por el estado en el marco de una economía mixta; “en dicho marco una economía relativamente cerrada y observando las posibilidades del mercado interno con potencial fueron motivos para las empresas transnacionales en ese periodo. Esta ley otorgaba por el mismo modelo en el que se desarrollaba, le otorgaba bastante poder de decisión al estado para determinar el nivel de inversión extranjera para determinar los sectores en los que esta, no excediera el 49% del capital social de las empresas, igualmente esta ley excluía a varias actividades económicas a la inversión extranjera tales como: petróleo y demás hidrocarburos, petroquímica básica, explotación de materiales radioactivos y generación de energía nuclear, minería, electricidad, ferrocarriles, comunicaciones telegráficas y radiotelegráficas, y aquellas que se reservaban solamente al estado. Igualmente se restringía la inversión a otras actividades que solo eran de los nacionales, tales como la radio, televisión, transporte automotor urbano, transportes aéreos y marítimos nacionales, explotación forestal y distribución de gas e igualmente a las que se fijan leyes específicas. Existía otro rubro en el cual se encontraban aquellos sectores y actividades en los que la inversión extranjera no podía ser superior al 40 o 49% del capital social de las empresas, en donde se encontraban las actividades vinculadas a la explotación y aprovechamiento de las sustancias minerales, productos secundarios de la industria química y la

fabricación de vehículos automotrices. En todos estos casos, la inversión extranjera requiere registrarse ante el Registro Nacional de Inversiones (RNIE) y de la autorización por parte de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE).² Ciertamente esta ley protegía de a la industria nacional, en cuyas ramas aprovechara al máximo sus recursos como era caso de la minería o el petróleo, o permitiéndole no mas del 50% a los extranjeros. Que era sin duda el propósito del modelo de industrialización por sustitución de importaciones para dar fomento a la industria nacional, pero debido a diversos problemas estructurales y económicos y ante la exigencia de la economía mundial sé tenia que cambiar esta normatividad.

De esta forma para 1993 se establece la Ley de Inversión Extranjera que viene a emplear lo que es la nueva estrategia de desarrollo, ya que con la adhesión al GATT en 1986 y “posteriormente con la entrada en vigor del TLCAN”³, esta nueva ley esta compuesta de un conjunto de nuevas disposiciones legales y a su vez de cambios constitucionales vinculados principalmente a la propiedad de la tierra y la intelectual y cambios en la definición de sectores en los que sólo el estado podía participar, dando pie al marco en forma de la apertura comercial. “En diferencia con la ley de 1973 esta ley permite que la inversión extranjera directa participe en cualquier proporción en el capital de las sociedades mexicanas, salvo lo dispuesto en la propia ley. Igual que su contraparte de 1973 esta ley y sus posteriores modificaciones destacan tres grupos de actividades en las que la participación de la inversión extranjera se regula y se limita a una serie de actividades que están reservadas exclusivamente al Estado (incluyendo petróleo y demás hidrocarburos), correos, electricidad y asimismo el control de helipuertos y aeropuertos, otras actividades con cláusulas de exclusión de extranjeros limitándose a puro mexicano y por último en las actividades que solo la participación máxima varía de 10 a 49%.”⁴ Esta ley entra en materia paralelamente con el TLCAN, a diferencia de la de 1973 no prevé restricciones sectoriales y asimismo elimina los requisitos de desempeño para la operación de la inversión extranjera, sin embargo existen en el marco del TLCAN ciertas normas de origen para determinados sectores.

² Dussel Peters Enrique, Galindo Paliza Luís Miguel, op. cit pp. 58-59

³ Tomando en cuenta que la ley fue aprobada el 27 de diciembre de 1993. un par de días antes de que se pusiera en marcha el tratado.

⁴ Dussel Peters Enrique, Galindo Paliza Luís Miguel, op. cit. pp. 59-60

“Tal es el caso de la industria automotriz. En donde las reglas de origen del TLCAN, están destinadas de acuerdo a los requisitos en torno al valor agregado nacional para la industria terminal se mantendrán con 34% durante 1994-1998 y posteriormente ira disminuyendo 1% anual hasta el 2003, desde 2004, sólo regirá el valor agregado regional de los países miembros del TLCAN con 62.5%. De igual forma los requisitos de desempeño para la industria automotriz terminal se eliminaran en el 2004; las ventas internas de maquiladoras, relevantes para el sector terminal y de partes y componentes, podrán aumentar continuamente desde 1994 con 55% y podrán alcanzar el 100% desde 2001”⁵

Igualmente la ley de inversión Extranjera con ultima modificación (4/6/2001) en la sección de transitorios, artículo séptimo, nos dice que “la inversión extranjera directa podrá participar hasta el 49% del capital social de sociedades mexicanas dedicadas a las actividades de fabricación y ensamble de partes, equipo y accesorios para la industria automotriz. Igualmente para el primero de enero de 1999, la inversión extranjera podrá participar hasta en un 100% en el capital social de sociedades mexicanas, sin necesidad de recabar la resolución favorable de la comisión.”⁶

En resumen, lo que esta Ley promulgo, es que la mayoría de las actividades económicas fueran liberalizadas y asimismo la inversión extranjera pudiera participar en la expansión de una inversión, en la creación de una nueva línea de productos y en el establecimiento de inversión en nuevas áreas de la actividad económica.

Por lo que se refiere a las plantas de estas empresas la mayoría se encuentran en la zona de la frontera norte, debido a la cercanía con los Estados Unidos de América, debido a que es parte de su estrategia comercial, aunado de igual forma al efecto provocado de los emigrantes que van de paso en la frontera y buscan empleo en esas zonas, igualmente esta situación hace que la mano de obra se abarate, debido a la demanda de ésta; también es posible que en largo plazo las empresas se trasladen hacia otros puntos de la republica de acuerdo con el comportamiento del mercado interno, mientras tanto la inversión y el empleo han ido en aumento en la zona fronteriza del país, principalmente en las maquiladoras en donde la industria automotriz juega un papel importante.

⁵ Ibidem, pp. 61-63

⁶ MÉXICO. Ley de Inversión Extranjera. Texto Vigente (Última reforma aplicada 04/06/2001).

3.3 Papel que ha tomado la política económica mexicana para regular la IED en dicho sector

En este apartado es conveniente resaltar los objetivos de la política económica mexicana, ciertos aspectos referentes a la inversión en lo que respecta al TLCAN e igualmente la ley de inversión extranjera ya que estos aspectos son congruentes para dar pauta a lo que se requiere para regular la IED.

Partimos con lo referente al TLCAN en el cual acordaron los países miembros el propósito de liberalizar y proteger a la inversión y a los inversionistas de los tres países, en este contexto destacan lo que es el trato a la inversión y los requisitos de desempeño, “el primero nos dice que el trato a la inversión extranjera estará sujeto a trato nacional, trato de nación mas favorecida, nivel de trato (supone que siempre se debe otorgar el mejor entre trato nacional y el de nación mas favorecida, nivel mínimo de trato (trato a la inversión extranjera por lo menos conforme a lo establecido por el derecho internacional.”⁷ Por otra parte en lo que respecta a los requisitos de desempeño, nos dice que quedan estrictamente prohibidos que los gobiernos de los tres países miembros del TLCAN, exijan requisitos de desempeño, tanto para establecerse como para operar o aumentar sus operaciones. A partir de la nueva Ley de Inversión Extranjera estos requisitos no son aplicables tanto a la inversión nacional y a la extranjera y de igual manera para los países miembros del TLCAN y los que no lo son; igualmente no se establece ningún impedimento que limite a cualquier inversionista para trasladar sus ganancias y activos físicos al exterior, Otro aspecto importante es que el “inversionista mexicano en México no tendrá acceso a las mismas acciones procesales que los inversionistas de Canadá y Estados Unidos, los cuales si podrán recurrir a los tribunales arbitrales internacionales para demandar, en su defecto, al estado mexicano mientras que el inversionista nacional no podrá hacerlo”⁸

Por su parte la Ley de 1993 permite que la inversión extranjera directa participe en cualquier proporción en el capital de las sociedades mexicanas, salvo lo dispuesto en la propia ley. Igualmente tomando los objetivos de la política en cuanto a inversión extranjera directa en México, los cuales

⁷ Cardero Maria Elena. op. cit. pp. 56-57

⁸ Ibidem, p. 58

obedecen a una economía abierta, como son: la creación de más y mejores trabajos, el creación de capital fresco en la economía, mayor calidad de la producción doméstica a través de la competencia, transferencia de tecnología y capacitación de recursos humanos, fomento a la competencia internacional e incremento en la exportación de productos que no sean de origen del petróleo.

Todo este marco nos da la perspectiva, de que la “industrialización” y el progreso económico e industrial sé esta dejando en manos de la Inversión Extranjera Directa, envueltos en una economía en su totalidad globalizada, son pocas las empresas de capital nacional las que sobresalen; de este modo queda establecido que la economía en su mayor parte va a depender como hemos dicho del extranjero, principalmente de Estados Unidos, país con los porcentajes más altos de inversión extranjera y cuyas empresas generan altos rendimientos en el país, claro esta que dentro de ellas esta la industria automotriz. Ya que desde diferentes ángulos podemos observar los rezagos y dependencia que estas empresas van dejando respecto a la economía nacional, esta claro que la regulación sé esta abriendo cada ves mas conforme avanzan los años y de acuerdo a lo establecido en el acuerdo o TLCAN, actuando como una regulación subordinada debido a que la inversión en la industria automotriz es importantísima y cuantiosa.

3.4 Medidas que han tomado las empresas emisoras de inversión para fomentarla en países receptores como México.

Partimos de la incursión de la apertura comercial en grandes rasgos dentro de lo que es la economía nacional, el aspecto de la inversión es algo que ha venido ganando terreno en algunos países en desarrollo y en las economías en transición, lo cual en México no fue la excepción; igualmente existe una justificación predominante para el fomento de inversión en la cual según trae consigo efectos positivos, debido a que “existe una creencia muy extendida de que los posibles países receptores que adoptan un enfoque intenso respecto al fomento a la inversión tienen mucho mas éxito para atraer empresas extranjeras que los que no lo hacen así.”⁹

⁹ H. Moran Theodore. op. cit. p.21

También estas empresas elaboran estudios que se pueden decir de mercadotecnia para elaborar sus estrategias de inversión, un ejemplo claro es un estudio de la mano de obra existente en un país, ya que “cuando los obreros no tienen grados o aptitudes certificadas definidas con claridad, los empleadores potenciales podrían considerar que todos tienen la misma mala calidad y ofrecer por sus servicios salarios del mismo nivel bajo”¹⁰.

Los países receptores de IED, podría parecerles benéfico mostrar o exhibir que tienen características mejores a las de sus países rivales en materia de inversión, esto con el fin de estimular a los inversionistas más interés de invertir en ese país, que por el que estos tendrían por hacerlo en un país con menos ventajas atractivas. Por el otro lado, a las empresas también les interesa que tener información y saber que ventajas tienen sobre sus competidores, con el fin de captar los requisitos de los candidatos potenciales

Particularmente hablando en lo que a la industria automotriz corresponde, es el aspecto económico, debido a que los automóviles producidos en México, se producen con mano de obra y materias primas pagadas en pesos, posteriormente las empresas comercializan sus productos en dólares en el extranjero, con base a esto el beneficio es estimulante para las empresas automotrices, ya que el 80% de su producción es destinada a los mercados internacionales, mientras que solo el 20% se destina al mercado interno.

Otro aspecto sería el sindical, ya que la mano de obra nacional tiene la misma capacidad que la de sus colegas extranjeros, pero en el país no se cuenta con organizaciones sindicales como las existentes en Europa o Estados Unidos, las cuales “pueden obstruir las líneas de producción las veces que quieran, ya sea por demandas de carácter salarial o por mejores condiciones de calidad de vida que exigen sus fábricas, que no se respeta cuando se les pide trabajar más o producir más rápido, esto siendo un riesgo latente que inhibe los planes de producción de las transnacionales”¹¹, situación que en México no se ve y parece importar poco a los dirigentes. Ya que los grupos sindicales que representan a sus trabajadores no se oponen a estas formas de trabajo con más turnos

¹⁰ Ibidem, p.22

¹¹ Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. “La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México”. México. Julio de 2003, p. 20

y más producción de forma más acelerada y eficiente, al contrario se adaptan a las nuevas formas de producción, sin condiciones que pudieran parar una línea de producción en el país.

Un tercer aspecto lo podríamos señalar como el ambiental, el cual ha provocado alarma en las naciones industrializadas ante el rigor del marco legal que imponen los países que demandan el exacto cumplimiento a las normas ambientales. En nuestro país hasta el momento, la Industria automotriz no cuenta con una legislación ambiental estricta como con la que se cuenta en la Unión europea y Estados Unidos, razón por la cual se reducen los problemas para estas empresas, en donde también se revierten problemas de índole social, como puede ser el de la salud, debido a los desechos que estas plantas puedan tener y no estar regulados.

Por último, otro factor que influye es la “facilidad de acceso a los mercados latinoamericanos y la frontera con los Estados Unidos, cuya cercanía no solo es en materia geográfica, sino en términos de convenios entre los dos países. El ejemplo más claro es el TLCAN, “¹²el cual garantiza el libre comercio en América del Norte, y por otro lado los acuerdos de libre comercio firmados con Costa Rica, Nicaragua, el triángulo del norte, el G3 y Chile, entre otros.

Estos factores que son los principales por los cuales las empresas se atreven a invertir en México, ya que como hemos mencionado siendo que nuestro país es subdesarrollado, para las empresas es una opción que no genera conflictos para invertir y producir; ya que como analizamos anteriormente las ventajas ofrecidas por las autoridades son exageradamente atractivas, viendo desde este punto de vista que las condiciones que más interesan a las empresas transnacionales para dejar su inversión son aquellas que el mismo país anfitrión tiene consigo.

¹² Ibidem, p. 20

3.5 Incremento de las exportaciones de empresa emisoras de IED en la industria automotriz a raíz de la entrada en vigor del TLCAN

La industria automotriz, en su totalidad esta conformada por capital extranjero, por lo cual resulta interesante ver el desempeño que han tenido estas empresas en su papel de exportador de vehículos; aunado a esto el sector a tenido un crecimiento en cuanto a producción, lo cual provoca un aumento en sus exportaciones, en donde la industria es el principal exportador de México, el cual pretende subir en el ranking de mayores productores de automóviles.

Tomando en cuenta los niveles de exportación por empresa, los cuales podemos observar en el cuadro de la siguiente hoja, donde notaremos como han ido evolucionando los niveles de exportación en este periodo (1994-2005).

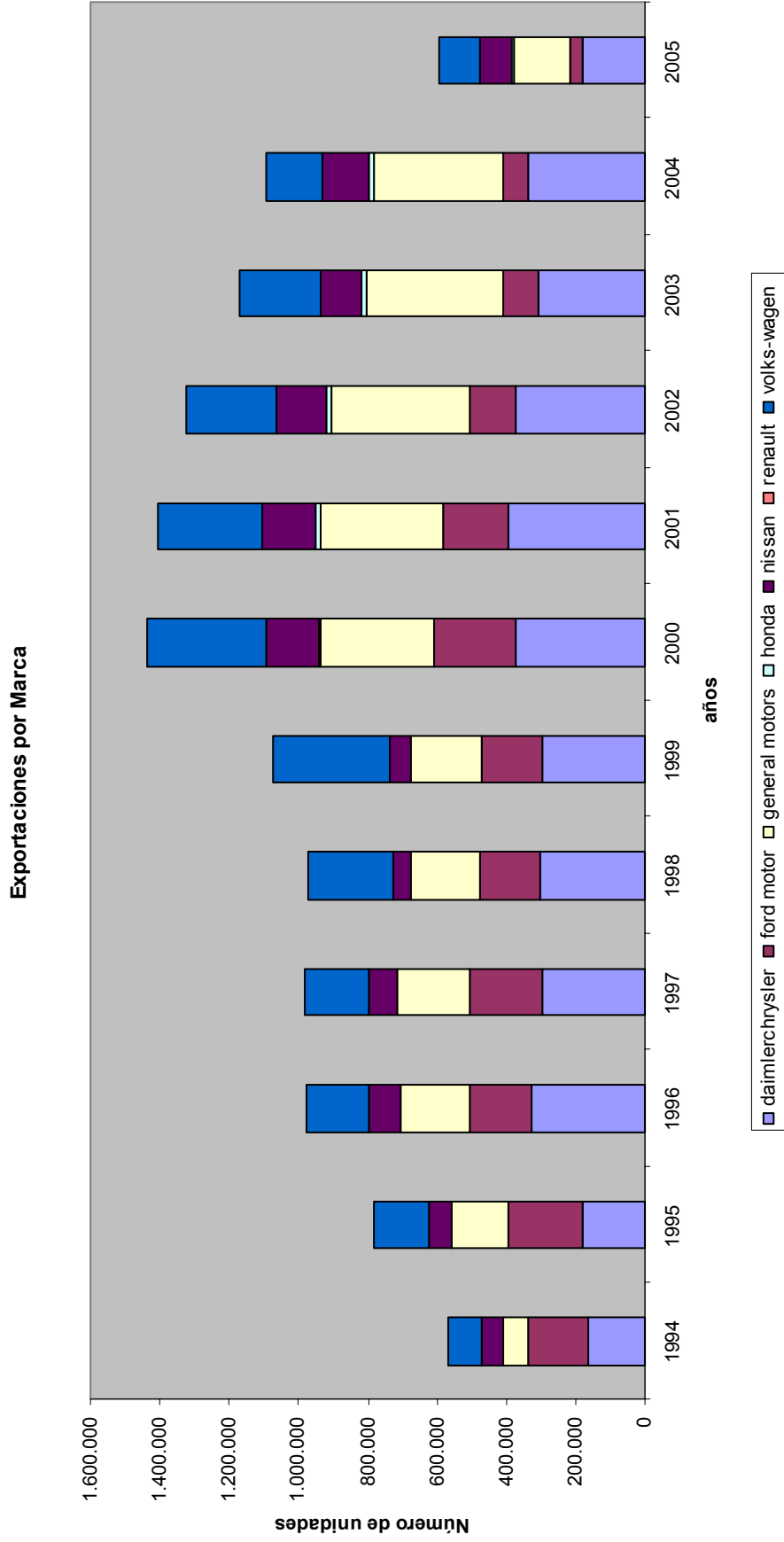
Cuadro No. 2

Exportación por empresa automotriz situada en México (1994-2005)													
cierre anual													
empresas	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Partic. %
daimler-chrysler	161.374	181.032	325.408	298.607	301.071	295.520	375.002	395.066	372.636	305.087	336.647	180.410	30,5
ford motor	177.288	213.763	179.788	207.108	174.771	176.606	234.994	190.184	135.899	106.000	70.200	32.937	5,6
general motors	70.482	164.006	202.593	207.816	198.807	200.877	324.651	351.926	397.484	391.876	376.271	163.282	27,6
honda	--	--	--	--	--	--	7.567	15.007	12.598	14.497	14.483	9.100	1,5
nissan	60.165	66.022	90.957	83.501	51.675	61.732	153.071	151.970	143.771	119.774	134.371	90.083	15,2
renault	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	120	182	0
volks-wagen	97.798	156.259	176.662	185.920	245.655	338.794	338.825	299.562	263.387	232.887	162.214	115.147	19,5
total	567.107	781.082	975.408	982.952	971.979	1.073.529	1.434.110	1.403.715	1.325.775	1.170.121	1.094.306	591.141	100

Fuente: Asociación Mexicana de la industria Automotriz (AMIA) URL: <http://www.amia.com.mx>

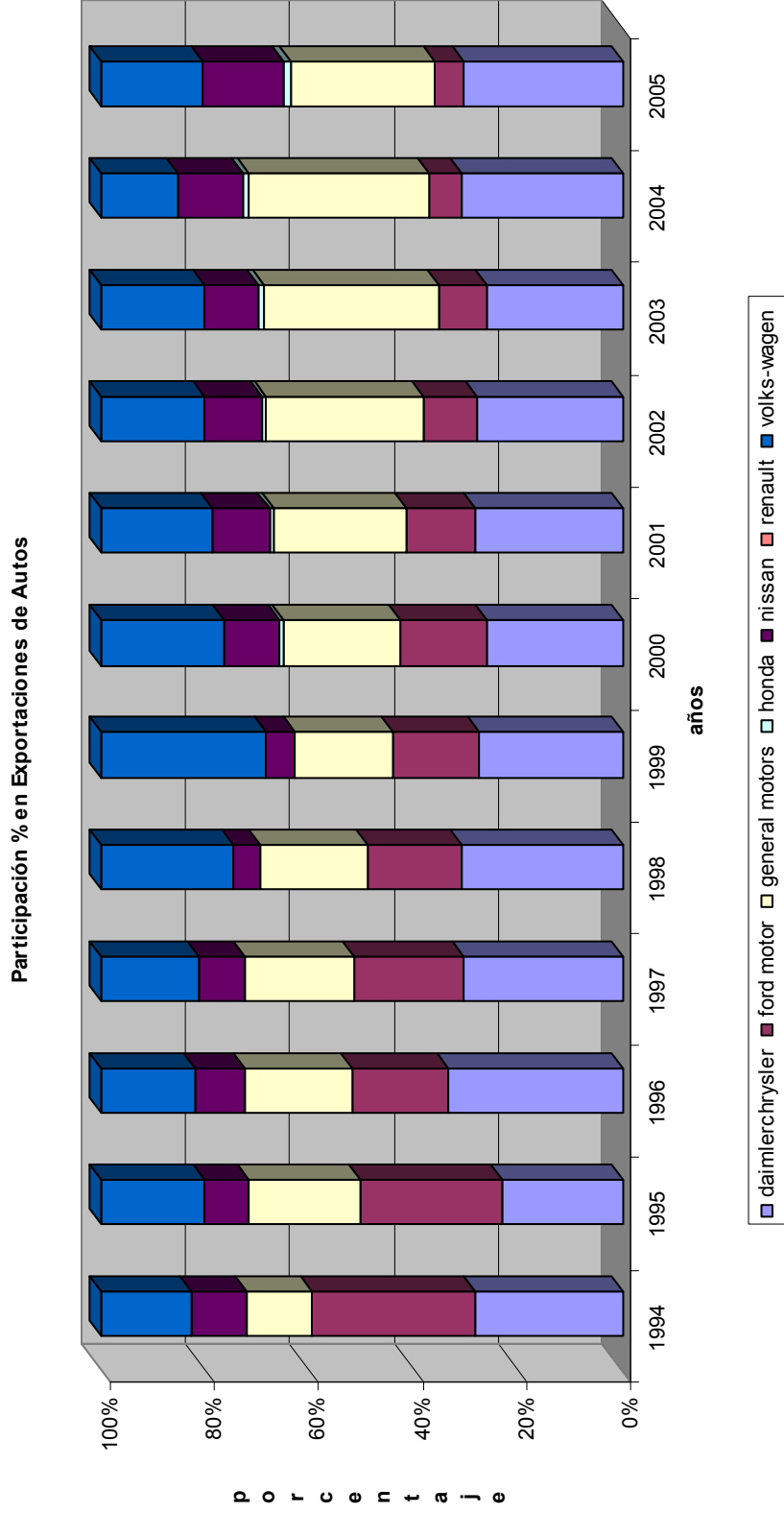
En este cuadro se observan el total de exportaciones que se han venido realizando a partir de 1994 y hasta 2005, cada una de las empresas aquí presentes, en donde el total de cada una ha venido aumentando considerablemente.

Gráfica No. 3
Exportación por marca de automóviles



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), URL: <http://www.amia.com.mx>

Grafica No. 4
Participación porcentual en exportaciones de autos por marca



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), URL: <http://www.amia.com.mx>

Cuadro No. 3

Exportación por empresa													
Participación porcentual													
empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Partic. Promedio %
daimler-	28	23	33	30	31	28	26	28	28	26	31	31	28,52
chrysler	31	27	18	21	18	16	16	14	10	9	6	6	20,31
ford motor	12	21	21	21	20	19	23	25	30	33	34	28	20,28
general motors							1	1	1	1	1	2	0,80
honda	11	8	9	8	5	6	11	11	11	10	12	15	8,68
missan											0,01	0,03	0,02
renault	17	20	18	19	25	32	24	21	20	20	15	19	22,01
volks-wagen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100,00

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), URL: <http://www.amia.com.mx>

En las dos gráficas la empresa que ha mostrado un crecimiento mas notable fue Chrysler, seguido General Motors, aunque la primera fue decayendo hacia finales de los noventa, cediendo el lugar a General Motors en lo que va del año dos mil hasta la fecha, como el mayor productor de exportaciones de vehículos armados, destacando la lucha que mantienen las tres grandes de Estados Unidos por dominar el mercado.

Igualmente se observa como las empresas automotrices han incrementado su producción hacia los mercados de exportación, que es donde se centra la estrategia de México, basándose en la sustitución de exportaciones, en donde la industria automotriz tiene gran importancia, debido a lo que representan estos crecientes flujos de exportación para la economía nacional.

3.6 ¿Cuales son las ventajas competitivas que tiene los países emisores hacia nosotros?

Las ventajas competitivas que tiene un país con respecto a otro, en el marco de la inversión extranjera son importantes para aquellas empresas transnacionales, las cuales las ocupan con el fin de explotar al máximo sus recursos al interior y al exterior, por lo cual estas ventajas entran de lleno a las estrategias comerciales de estas empresas emisoras de inversión.

Por esto es una practica que usan regularmente aquellas empresas, las cuales quieren incrementar sus importaciones de los sectores más productivos, trasladando las actividades menos productivas al exterior mediante la inversión extranjera, y asimismo importar bienes y servicios de aquellos sectores en los que la nación sea menos productiva. De esta forma las empresas para mantenerse en el ámbito internacional y ser competitivas mediante la obtención de costos inferiores de productos diferenciados para obtener precios superiores y mantenerse en el mercado, marco que en México lo han sabido explotar debido a las bondades de las autoridades nacionales.

Asimismo, tenemos que observar que la ventaja internacional se concentra frecuentemente en sectores estrechamente definidos, lo que ha llevado a una especialización de los sectores, que ha visto que varios países tengan más ventajas

competitivas que otros. Por esto la búsqueda entre diferentes países se centra en las características decisivas de una nación, las cuales permiten a una empresa crear y mantener una ventaja competitiva en determinados campos, que es lo que se llama ventaja competitiva de las naciones, que es el círculo donde nos encontramos encerrados.

Ya que la ventaja competitiva se crea y se mantiene mediante un proceso altamente localizado, la diferencia que la marca en el ámbito nacional es en estructuras económicas, valores, cultura, instituciones e historia, lo que lleva a una nación a alcanzar el éxito competitivo. Así al haber menos impedimentos al comercio, como los de proteger a empresas y sectores carentes de productividad, la nación sede como en este caso México, cobra un creciente significado con la IED, ya que es la fuente de las técnicas y tecnologías en las cuales se sustenta su ventaja competitiva.

De este modo tenemos que las ventajas competitivas radican en el país sede de la empresa emisora de comercio y de inversión extranjera, lo cual radica en factores como la acumulación del capital, innovación tecnológica, etc., pero una ventaja competitiva que si tiene muy clara al efectuar su inversión en países como el nuestro, es que la hacen en contra de industrias internacionales imperfectamente competitivas y economías con mercados igualmente defectuosos, de esta forma al realizar su inversión estas concentran al mercado a su conveniencia marcando su rumbo. De esta forma las naciones y empresas emisoras de inversión extranjera poseen una gran ventaja competitiva con respecto al país anfitrión, como es el caso de México en donde la mayoría de la industria automotriz esta en manos de extranjeros.

3.7 Incremento las empresas transnacionales en el sector a partir de la apertura comercial

El incremento de empresas, viene acompañado de igual forma por el crecimiento de la producción de autos y auto partes, conducida por una estrategia de reestructuración defensiva /ofensiva de las firmas norteamericanas; al operar defensivamente contra la principal amenaza que es la industria automotriz japonesa, las compañías norteamericanas trasladaron sus operaciones hacia México

En este marco, “las estrategias corporativas detrás del enorme ingreso en la IED en la industria automotriz de México reflejo la reacción de las tres grandes empresas transnacionales norteamericanas de autos (Chrysler, General Motors y Ford); estas buscaron competir mejor en el mercado de América del norte frente a los trasplantes japoneses, estableciendo lo que consideraban que eran plantas de ensamblaje de vehículos de clase mundial en México. De esta forma durante el periodo de 1990-96, invirtieron mas de 5.5 millones de dólares en las nuevas plantas en México, las cuales se sumaron a la considerable IED hecha en los 80, cuando se estableció la famosa planta de Ford en Hermosillo, de esta forma la industria automotriz sufrió un cambio estructural en lo referente a su nivel de producción, productividad y orientación comercial”¹³

En lo que respecta al TLCAN, “los productores de automóviles lo vieron como una oportunidad para cristalizar un régimen en donde la inversión se pudiera mover fácilmente y las facilidades para la producción pudieran ser racionalizadas para maximizar la especialización y reducir sus costos”.¹⁴ Esta implicación tiene razón en cuanto a lo establecido en el acuerdo, ya que como se menciona anteriormente se dejó que se invirtiera hasta en un 100% de capital extranjero dentro de la industria automotriz, viendo reflejado su objetivo, ya que la industria esta en sus manos.

El saldo para la industria automotriz a partir de la entrada en vigor del TLCAN ha sido positivo en cuanto a números se refiere, ya que esta se ha convertido en el sector

¹³ Cypher, James op. cit. p. 144

¹⁴ Ibidem, p.148

exportador de México, pasando por arriba del petróleo y del turismo como fuente de ingresos de divisas extranjeras; sin embargo no siempre hubo una tendencia positiva en la producción, ventas y exportaciones de automóviles, desde la entrada en vigor del acuerdo, ya que la industria se vio afectada claramente en la crisis económica de 1995, periodo en el cual existió una considerable disminución tanto en producción y exportación de vehículos, recuperándose en los años siguientes en estos dos rubros.

Para este incremento de empresas transnacionales establecidas en México, tomamos como referencia el año de 1989 en donde apenas se contaba con 13 plantas automotrices, mientras que para el 2001 existían más de 30. A partir de este momento las tres grandes de Estados Unidos no solo se han mantenido, sino que se han incrementado su número de plantas; por su parte Daimler-Chrysler cuenta con 6 parque industriales, en comparación de 3 que había en 1989, igualmente Ford Motor Co. y General Motors aumentaron su número de plantas de 3 a 5 y de 3 a 6 respectivamente. VW instaló una planta contando con 2 en el país. Nissan que es la única automotriz que sigue manteniendo el mismo número de plantas que en 1989, no le impide que su incursión en el mercado mexicano y norteamericano no se haya incrementado.

Igualmente en el 2001 ya se cuenta con un parque industrial de la empresa automotriz Hyundai, que es de procedencia coreana, otra que ya estableció su planta en México es Bavarian Motor Work. Desde su establecimiento en México en 1994, Mercedes Benz cuenta con tres plantas automotrices en el país; igualmente Renault, quien ha incursionado en el mercado mexicano gracias a su fusión con Nissan, ensamblaba sus automóviles en la misma, sin embargo para enero de 2002 estableció su planta en Veracruz, Honda desde 1995 tiene su propia planta en El Salto, Jalisco.

Cuadro No. 4

LOCALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS AUTOMOTRICES EN MÉXICO (Parques Industriales)	
EMPRESA	LOCALIZACIÓN
Hyundai	Tijuana, B.C.
Daimler – Chrysler	Cd. Obregón, Son. Cd. Juárez, Chihuahua. Saltillo, Coahuila. Monterrey, Nuevo León. Cd. de México Lerma Toluca, Edo. de Mex
Ford Motor Co.	Hermosillo, Sonora. Chihuahua, Chihuahua. Cd. Juárez, Chihuahua. Cuautitlán, Edo. de Mex. Nuevo Laredo, Tamaulipas.
General Motors	Cd. Juárez, Chihuahua Lerma Toluca, Edo. de Mex Guadalajara, Jalisco. Silao, Guanajuato. Ramos Arizpe, Coahuila. Matamoros, Tamaulipas
BMW	Lerma Toluca, Edo. De Mex
Mercedes Benz	Lerma Toluca, Edo. De Mex Monterrey, Nuevo León. San Luis Potosí, S. L. P.
VW	El Salto, Jalisco San Martín Texmelucan, Puebla.
Nissan	Lerma Toluca, Edo. De Mex } Cuernavaca, Morelos. Aguascalientes, Ags.
Renault	Lerma Toluca, Edo. De Mex } Cuernavaca, Morelos. Nissan Aguascalientes, Ags Veracruz, Veracruz. – solo Renault
Honda	El Salto, Jalisco
DINA	Tepeapulco, Hidalgo.

Fuente: Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México, México. Julio de 2003

Como podemos observar en los anteriores párrafos se ha incrementado el número de plantas automotrices en el país ha ido incrementando desde la década de los 80, a raíz de lo que fue la apertura comercial, y con la entrada en vigor del TLCAN, se vio venir más este aumento de empresas en nuestro país, siendo así que las firmas de capital extranjero están desplazando constantemente a las firmas nacionales. “Las grandes transnacionales cuya participación mayoritaria es extranjera, de las que operan en México de un grupo que ha variado en la muestra de 54 a 78 firmas sumó 14.4% de las exportaciones en el país en 1993 y en 1998 controlaban el 19.2% de las exportaciones”¹⁵. De esta forma para la industria nacional no queda de otra mas que pertenecer como asociados de las Empresas transnacionales, que como propietarios de las suyas, viendo así que el aumento no solo ha traído “beneficios” a la industria, sin dejar de lado a la empresa nacional.

Aunado a esto a partir de 1994 se han establecido en México 15 nuevas marcas: Mercedes Benz en 1994, BMW y Honda en 1995, Porsche en 1996, Audi en 1997, Jaguar en 1998, Peugeot y Volvo en 1999, Land Rover, Renault y SEAT en el 2000, Rover, MG, Toyota y Mini en el 2002.

3.8 El papel del consumidor en México

En este aspecto a raíz de la firma del acuerdo, los consumidores han sido beneficiados, ya que en primer lugar los precios de los vehículos han disminuido, aunado a las facilidades de crédito; se redujeron sensiblemente en términos reales los precios de las unidades nuevas, además de brindar un mayor número de modelos para elegir entre las empresas automotrices ya establecidas y lo referente a variedad de modelos y marcas lo observaremos en el siguiente cuadro:

¹⁵ Ibidem, p. 148

Cuadro No. 5

Precios de agencia de cada modelo en pesos constantes del 2003			
Modelo	Precio en 1994(pesos)	Precio en 2003(pesos)	Cambio real
Ford Mustang	617,440	274,430	-55.6
Nissan Tsubame	221,146	131,783	-40.4
GM Cavalier	220,181	148,991	-39.6
VW Jetta base	223,284	148,991	-33.3
Chrysler jeep Wrangler	261,663	189,646	-27.5
Ford Grand Marquis	434,416	316,667	-27.1
VW Sedan	97,971	74,240	-24.2
Ford Explorer XLT	446,947	340,100	-23.9
Nissan Tsuru GS	141,261	107,562	23.9
GM Geo Tracker	221,343	192,490	-13.0

Fuente: Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México, México. Julio de 2003

Sin duda este cambio de precio se debe en gran parte a la gran variedad de marcas y modelos que se han venido estableciendo en el país a partir del TLCAN, en donde sin duda el mayor beneficiario ha sido el consumidor. Lo referente a los modelos ofrecidos lo podemos ver en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 6

Numero de modelos ofrecidos a la venta en México en 1994 y 2003			
Automotriz	# de modelos en 1994	# de modelos en 2003	Variación porcentual(%)
GM	16	41	15.6
VW	5	11	12.0
Nissan	7	17	14.3
Ford	13	26	10.0
Chrysler	16	18	13

Fuente: Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México, México. Julio de 2003

Observando el número de modelos que ha aumentado en este periodo, nos podemos dar cuenta de la flexibilidad con la que pueden trabajar estas grandes empresas, ya que el aumento a partir del acuerdo ha sido considerable, induciendo a la introducción de otras empresas con sus marcas y modelos, razón con la cual el consumidor encuentra en esta industria una variedad con la que no se contaba anteriormente.

CAPITULO 4 TRAYECTORIA DE LA IED EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y REPERCUSIONES EN LA ECONOMIA NACIONAL

En el presente capítulo veremos el comportamiento que ha tenido la IED posteriormente a la liberalización comercial en 1982, analizando como ha sido su papel en el desarrollo de la economía nacional y asimismo para con la industria automotriz; como todas las consecuencias que ha traído consigo el modelo económico que impera en nuestro país.

Veremos también como ha sido el comportamiento de la IED la industria automotriz dentro de la economía nacional, cuales han sido sus aportaciones y evolución, así como ciertos efectos que causa para otras industrias.

La puesta en marcha del TLCAN trajo consigo una relación condicional entre los tres países miembros, ya que la industria automotriz es de suma importancia en ellos, se analizaran los efectos que ha causado la nueva Ley de Inversión Extranjera, ya que trataremos de enfocar una perspectiva de cómo está orientada en la practica hacia las empresas trasnacionales, y como han sido sus repercusiones. Igualmente trataremos aspectos positivos y negativos que trae consigo la IED para la economía en general y para la industria automotriz.

La industria automotriz es de suma importancia para la economía nacional, debido a esto y a los efectos que produce se analizara, si esta es maquila o cadena de valor por las repercusiones que esta trae consigo a nivel internacional.

4.1 Comportamiento de la IED a partir de la apertura comercial en 1982

En el nuevo modelo de desarrollo iniciado en México, prácticamente a partir de 1982, se le asignó a la inversión extranjera directa, un papel primordial en el impulso de la industrialización.

Aquella misión otorgada a la inversión extranjera se expresó en 1989 cuando se modificó la ley de inversiones extranjeras, como resultado de las negociaciones con el GATT. El principal cambio a dicha ley consistió en definir mejor los derechos de propiedad, ya que se permitió la propiedad del 100% de las empresas, mientras antes sólo se permitía el 49% en manos extranjeras y 51% propiedad de mexicanos.

Es decir, la apertura externa y una mejor definición en los derechos de propiedad, se convirtieron en los dos principales instrumentos para la fomentar la inversión extranjera.

Durante los años ochenta, la industria del automóvil en México se transformó debido a su integración con el mercado estadounidense. Las necesidades competitivas que surgieron ante las firmas de Estados Unidos dieron origen a la creación de nuevas plantas en territorio mexicano, con un diseño organizacional y tecnológico integrado a las condiciones de la competencia en el mercado de Estados Unidos. Así, desde fines de la década de los setenta, pero fundamentalmente en la década siguiente, se constituyó un nuevo sistema industrial de especialización exportadora, integrado por plantas de ensamble de automóviles, de motores y de un vasto número de auto partes. Manufactura y maquila coexisten en este nuevo complejo exportador.¹

Dado que la industria automotriz es un área donde predomina la inversión extranjera, sin duda el fomento a esta, implica, sobre todo, el fomento de la industria automotriz que opera en México.

La razón de provocar un mejoramiento en la industria automotriz, se debe en primer término a su participación en la economía mexicana: "...la industria automotriz es de gran importancia en la producción manufacturera nacional, y que si consideramos tanto la producción de autos como la de

¹ Véase una descripción de esta transformación a: Carrillo V., Jorge. (coord.) "La nueva era de la industria automotriz en México", Tijuana, El Colef, 1990.

auto partes, hablamos de cerca de 3% del PIB total², y representa el 15 por ciento del producto interno manufacturado.³

4.2 Tendencia hacia la industria automotriz

Al analizar el efecto de las medidas de apertura y definición de los derechos de propiedad a favor de la inversión extranjera, en la industria automotriz en particular, tenemos las siguientes tendencias.

Ha aumentado la importancia de la industria automotriz en el PIB total nacional. En efecto en 1988 la participación automotriz en el PIB total era de solo 1.6%, correspondiéndole la mayor parte a la rama de auto partes (rama 57 o grupo 5701), mientras que la producción (ensamble) de automóviles sólo era de 0.6%.

Esta situación cambia gradualmente, sin duda debido a la presencia de mayores inversiones en la industria automotriz y la apertura externa, ya que, la participación de dicha industria pasó a 2.8% del PIB, pero ahora la producción de vehículos automotores es la más importante.

² Schettino, Macario. "Recuperación a medias." El Universal, 12 de octubre de 2005.

³ EFE. "García de Alba defiende salud de industria automotriz mexicana." Hamburgo (Alemania), 18 oct (EFE).

Cuadro No. 7

PIB de la Industria Automotriz						
Unidad de Medida: Miles de pesos a precios de 1993.						
Periodo	PIB Total Nacional	56 (Grupo 5601) Vehículos automotores	Part. % Automóviles	5701 Carrocerías y remolques para vehículos automotores	Part. % Autopartes	Part.% de la Industria Automotriz
1988	958229550	5470418	0.6	9941903	1.0	1.6
1989	998458835	6975701	0.7	11137380	1.1	1.8
1990	1049063789	8811412	0.8	11972929	1.1	2.0
1991	1093357892	11185598	1.0	12503533	1.1	2.2
1992	1133032119	12690881	1.1	13459448	1.2	2.3
1993	1155132189	12238072	1.1	11833857	1.0	2.1
1994	1206135039	12348215	1.0	12872695	1.1	2.1
1995	1131752762	10137885	0.9	11572282	1.0	1.9
1996	1190075547	14294418	1.2	13914358	1.2	2.4
1997	1270744065	16581525	1.3	15800928	1.2	2.5
1998	1334586475	18057281	1.4	17550343	1.3	2.7
1999	1384674491	19826895	1.4	19211749	1.4	2.8
2000	1475927095	24823273	1.7	21243179	1.4	3.1
2001	1475438954	24004105	1.6	19631473	1.3	3.0
2002	1486792334	25252318	1.7	19189845	1.3	3.0
2003	1508240009	23333142	1.5	18921092	1.3	2.8

Fuente: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

En efecto, el PIB generado por el ensamblaje de vehículos automotores, subió a 1.5% del PIB y la de auto-partes, pasó a segundo término con una participación de 1.3% del PIB.

Una consecuencia negativa de este cambio, es que la industria de auto-partes era la parte de la industria automotriz de mayor integración nacional, la que más tenía una relación con industrias nacionales que le surtían de diversos elementos. Sin embargo, la participación del PIB auto-partes ha aumentado de 1% en 1988 a 1.3% en el 2003.

Una mejor visión de lo que ha pasado, nos la proporciona los datos en términos de crecimiento porcentual de 1960 al 2003.

Cuadro No. 8

PIB AUTOMOTRIZ %		
Tasas de crecimiento %		
Periodo	Rama 56. Automóviles	Rama 57. Carrocerías, motores, partes y accesorios para automóviles
1961	13.9	23.7
1962	5.2	19.2
1963	22.9	64.4
1964	35.6	38.4
1965	-6.5	33.6
1966	11.0	40.8
1967	5.3	2.8
1968	20.4	11.7
1969	11.4	13.2
1970	12.7	20.5
1971	14.4	6.7
1972	13.6	9.9
1973	26.1	21.0
1974	22.2	16.0
1975	3.9	-0.3
1976	-10.7	-6.3
1977	-9.7	0.3
1978	33.8	21.5
1979	17.1	17.2
1980	14.2	10.5
1981	21.1	13.5
1982	-23.4	-14.7
1983	-40.2	-13.2
1984	31.0	22.8
1985	30.4	19.3
1986	-27.2	-20.5
1987	24.6	2.3
1988	32.8	20.7
1989	22.9	13.2
1990	30.4	1.5
1991	26.9	15.0
1992	11.9	-0.2
1993	-3.6	-12.1
1994	0.9	8.8
1995	-17.9	-10.1
1996	41.0	20.2
1997	16.0	13.6
1998	8.9	11.1
1999	9.8	9.5
2000	25.2	10.6
2001	-3.3	-7.6
2002	5.2	-2.2
2003	-7.6	-1.4
1960-2003	11.0	10.8
1986-2003	10.9	4.0
1960-1985	11.0	15.7

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.

En efecto, el crecimiento promedio para los años 1960-1985, período de vigencia del modelo proteccionista nacionalista de sustitución de importaciones, fue mayor al 10% para las dos partes componentes del sector automotriz. Sin embargo, para el período de vigencia del modelo de apertura externa o de sustitución de exportaciones manufactureras, (1986-2003) la industria de automóviles creció 10.9%, pero la industria de auto partes, de mayor integración nacional e impacto interno, sólo ha crecido 4.9%.

Igualmente la industria automotriz, tiene la característica de ser una industria industrializante, tiene el don de ser multiplicadora de otras actividades económicas. Es decir, para mejorar el desenvolvimiento económico, es preciso afectar las áreas clave del sistema, para que éstas provoquen una reacción en cadena y se eleve el crecimiento económico general.

En efecto, a la industria automotriz se le ha llamado la industria de industrias (Peter Drucker, 1976), puesto que la industria del transporte, la petrolera, la de plásticos y elastómeros, en buena medida dependen de su desarrollo. Fuera de la de material bélico y la de aviación, es la industria en la que se han desarrollado los más complejos procesos productivos, innovaciones administrativas y de control, actualmente con una producción anual de casi 60 millones de vehículos continúa siendo la industria más grande del mundo en cuanto a ventas y consumo de insumos.

4.3 La IED en la Industria automotriz

Las empresa con inversión extranjera directa, al mes de marzo de 2005, se contaba con el registro de 601 empresas con inversión extranjera directa ubicadas en la industria automotriz; esto es, el 1.9% del total de sociedades con capital foráneo establecidas en el país (31 181).

“De acuerdo a la actividad que realizan las empresas, en la fabricación de otras partes y accesorios para automóviles y camiones se encuentra el 72.2% del total; en la fabricación de motores y sus partes para automóviles y camiones se encuentra el 8.7%; en la fabricación y ensamble de automóviles y camiones, el 7.5%; en la fabricación de partes y accesorios para el sistema de frenos de automóviles y camiones, el 3.5%; en la

fabricación de partes y accesorios para el sistema de suspensión de automóviles y camiones, el 3.2% en la fabricación y ensamble de carrocerías y remolques para automóviles y camiones, el 3.0% y en la fabricación de partes para el sistema de transmisión de automóviles y camiones, el 1.9% .

Con relación al país de origen de las empresa, Estados Unidos participa en el 64.2% del total; Alemania, en el 11.3%; Canadá, en el 6.3%; Japón, en el 4.2%; Holanda, en el 3.3%; España 3.3%; y otros países con 7.4%.

En lo referente a su localización geográfica, en el Distrito Federal se encuentra el 17.3% de las empresas; en el estado de México, el 14.0%; en Coahuila, el 10.3%; en Puebla el 9.3%, en Nuevo León el 8.5%; en Baja California, el 4.7%; en Jalisco, el 3.8%; en San Luís Potosí, el 3.3%; en Sonora, el 2.8% y en otros estados, el 7.6%.

Lo referente a inversión extranjera directa materializada, entre enero de 1999 y marzo de 2005 las empresas con IED en la industria automotriz invirtieron en México 9 975.2 millones de dólares, cantidad que equivale al 21.6% de la IED efectuada en ese lapso por el total de de empresas con capital foráneo ubicadas en el sector manufacturero (46 112.8 md)⁴.

Como podemos ver estas cifras se deben en gran medida a lo dispuesto en el TLCAN, en donde prácticamente se ha abierto en su totalidad a la IED, lo cual en la Industria automotriz, ya es un hecho.

4.4 Efectos de la nueva Ley de Inversión Extranjera

⁴ Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz, Subsecretaria de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales. Secretaria de Economía, México.

La industria automotriz mexicana siempre ha sido extranjera, asociada con capitales nacionales, pero a partir de la reforma a la Ley, ahora es eminentemente extranjera, y la de auto partes antes más integrada nacionalmente, ha disminuido su crecimiento.

Pero además, la globalización permitió una mayor competencia. Antes de 1982, México protegía a unas cuantas empresas de capital mixto, con las consecuencias de falta de competitividad, altos precios y mercados cautivos.

Con la apertura externa, y en consecuencia al entrar en la globalización, la competencia se exacerbó, y ahora todas las empresas del mundo pueden instalarse en México.

El cambio en la Ley de Inversiones Extranjeras, permitió la instalación de empresas en México, con el fin de estar cerca del mercado más grande del mundo: el de los Estados Unidos.

Por ejemplo, Honda de México festeja sus primeros 20 años de presencia en nuestro país desde que se constituyó el 10 de septiembre de 1985, y a la vez cumple este mes diez años de presencia en el mercado de automóviles mexicano.

“La marca nipona inició sus operaciones en México dos años después de su constitución con la importación y comercialización de motocicletas, y la producción de las mismas en la planta de El Salto, Jalisco, a partir del 15 de marzo de 1988 con el modelo CBR1000 para comercialización nacional.”⁵

El negocio de automóviles tuvo su inicio con la importación y comercialización del Accord Sedan en septiembre de 1995, comenzando la producción de dicho modelo en noviembre del mismo año en la planta de automóviles ubicada en El Salto. La fabricación de las unidades se ha ido incrementando por la fuerte demanda que existe en el país, así como en Estados Unidos, Brasil, Argentina y Uruguay.

Entonces un primer efecto de la nueva Ley es que se implantan empresas en México; el segundo efecto es que se elevan las exportaciones de autos.

⁵ Honda festeja sus primeras dos décadas en México. Revista Alianza Automotriz. Jueves 20 de octubre de 2005. Núm. 319.

Por ejemplo, “el 20% de los motores consumidos en Estados Unidos anualmente son proporcionados por nuestro país.⁶ Además, en México cerca de 80% de los vehículos que se fabrican en el país son exportados a múltiples mercados, principalmente a Estados Unidos.”⁷

Cuando hablamos de auto partes, casi nunca nos detenemos a pensar que en realidad estamos hablando de una de las principales actividades industriales de México, conformada por más de mil fabricantes que brindan empleo a más de 415 mil personas.

“El sector de las auto partes constituye, después de la industria terminal, el segundo sector exportador más importante de la industria manufacturera mexicana.”⁸

La industria automotriz y de auto partes guarda una correlación con la expansión o contracción del mercado, y es uno de los sectores que “coloca a México como el undécimo productor a nivel mundial; el noveno exportador de autos y el séptimo de motores.”⁹

Es necesario que la industria terminal automotriz concrete sus planes de inversión, mientras que con el sector de auto-partes se trabaje en la integración de la cadena de proveedores de primero, segundo y tercer nivel.

“La industria automotriz tiene un importante impacto en el empleo, pues genera directa o indirectamente a un millón de personas ocupadas”.¹⁰ Además se “pagan los mejores salarios y existen las mejores condiciones de trabajo y los mejores planes de retiro y salud.”¹¹

⁷ “El gobierno autoriza la importación de autos usados; elimina o reduce el ISAN para ciertos modelos.” 22 de agosto Sentido Común/Dow Jones.

⁸ Datos de la Industria Nacional de Autopartes, A.C. <http://www.ina.com.mx/productos.asp>

⁹ Luna Palencia, Claudia. “En 2004 libre importación de autos nuevos Crucial el próximo año para la industria automotriz.” Revista Vértigo, 27 de sep del 2003. <http://www.revistavertigo.com/historico/27-9-2003/reportaje2.html>

¹⁰ EFE. “García de Alba defiende salud de industria automotriz mexicana.” Hamburgo (Alemania), 18 oct (EFE).

¹¹ Oviedo, Luis. “La extinción de los tres gigantes del automóvil.” Prensa Obrera. 6 de agosto del 2003.

4.5 Reformas estructurales: implicaciones negativas

La inversión extranjera directa ha tenido un incremento en su valor significativo, como lo hemos venido observando, en los cambios estructurales de la integración económica del país a la economía mundial, ya sea en materia de modernización o en materia de orientación exportadora, esto se viene dando a través de nuevas inversiones o la compra de activos existentes, razones que ha traído consigo cambios en la planta productiva, aumentando la competitividad a nivel interno y creando nuevos vínculos con el extranjero.

“Por su parte las exportaciones del sector manufacturero, que son en esencia privadas, han sido una de las principales fuentes de crecimiento desde 1988, y su formación con respecto al PIB aumentó de niveles inferiores de 10% a 30% desde finales de los noventa, donde mas de 90% de las exportaciones eran acaparadas por este sector, cuestión donde se ve reflejado uno de los principales cambios estructurales de la economía mexicana. “¹²

Dentro de las implicaciones negativas que afectan diferentes rubros de la economía nacional, mencionaremos las siguientes:

- “Tanto el PIB como el PIB per. cápita se han situado por debajo de los niveles alcanzados durante la fase de sustitución de importaciones.
- En contraparte de los que defienden la situación laboral, la tasa de desempleo abierto en las áreas urbanas ha sido reducida, ésta solo refleja que un pequeño segmento de la población no ha obtenido ningún empleo formal ni en el sector informal, cuestión grave, en contraparte, la generación de empleo formal durante los noventa, de alrededor de 500 000 empleos anuales, ha estado por debajo del crecimiento de la población económicamente activa, de alrededor de 1300 000 al año. La calidad del empleo, también ha disminuido de manera notable, dado que los salarios reales en el sector manufacturero, y los mínimos, se ubican muy por debajo de los de los años ochenta.
- La formación bruta de capital fijo respecto a la oferta global no ha aumentado durante 1988-2001 y se ha mantenido en niveles cercanos a 14%. Esto también

¹² Dussel Peters Enrique, Galindo Paliza Luis Miguel, op. cit pp. 55-56

ha sido resultado del relativo estancamiento del ahorro total respecto al PIB, a niveles cercanos al 22% durante el periodo.

- La deuda externa total, en términos absolutos, se ha mantenido relativamente estable desde la crisis de 1995, aunque su composición ha cambiado durante los noventa. De esta forma la deuda externa privada aumentó de 9 040 millones de dólares en 1990 a cerca de 55 000 millones en 2001.
- Igualmente el tipo de cambio se torna flexible a principios de los noventa, una serie de intervenciones del sector público con objeto de controlar el nivel de precios (el tipo de cambio como ancla antiinflacionario), e importantes flujos de capital han resultado en una enorme sobrevaluación del tipo de cambio. Tendencias que pueden beneficiar a la inversión extranjera de cartera directa en corto y mediano plazo, pero tienen un efecto negativo en el aparato productivo, ya que distorsionan los precios para las importaciones y exportaciones.
- Si bien las exportaciones aumentaron de manera significativa durante el periodo, también lo hicieron las importaciones, generando un déficit comercial acumulado cercano a 70 000 millones de dólares para 1988-2001”¹³.

Si bien la inversión puede traer efectos negativos como positivos, lo podemos notar aquí como es el caso del empleo, en donde de verdad no se cuenta con una estructura para soportar el crecimiento de la PEA, dejando de lado a un sin número de gente sin empleo y dando pie a otros problemas de índole social.

Igualmente dentro de este marco del empleo, “los trabajadores de las maquiladoras, se han vuelto dependientes del empleado prescindible: los trabajadores sólo pueden trabajar en promedio 10 años según Miguel Ángel Calderón. Los trabajadores tienen entre 14 y 22 años de edad, en promedio, por consecuencia al ser trabajadores de corta edad, son despedidos y consignados al sector informal; dando paso a que los trabajadores de las maquilas sean el prototipo del sector manufacturero mexicano.”¹⁴

En esta tendencia de la economía mexicana, “basada en desarrollo basada en las exportaciones con salarios extremadamente bajos y tendientes a bajar; para las transnacionales, la tasa salarial, la indolencia en el trabajo bajo el sistema de protección

¹³ Ibidem, pp. 55-57

¹⁴ Cypher, James op. cit p. 141

de la ventaja comparativa de la producción en México. La Organización Mundial de Trabajo ha sancionado a México por sus bajos estándares de trabajo, colocando a la nación en el primer lugar entre los 10 peores en el mundo por la imposición de normas de trabajo y de estándares.”¹⁵

Estas situaciones de olvidar el desarrollo humano de la población, también son efectos de la IED, debido a las condiciones que estas empresas implantan en sus esquemas de trabajo, sin dejar desarrollar al personal, bajo las condiciones para que se propicie un marco en el que se beneficie al trabajador nacional.

4.6 Innovación tecnológica en la Industria Automotriz Mexicana

A través de los procesos de apertura comercial, la desregulación de la economía mexicana y el creciente flujo de IED durante la última década, se han provocado cambios significantes en lo referente a la manera de integrar, intensidad y los flujos de intercambio al interior de las cadenas productivas del sector industrial. Esto debe referirse a la importancia de la innovación tecnológica, para el desempeño óptimo de los procesos productivos.

En particular la industria automotriz ha tenido éxito en los mercados internacionales, “lo que pone en discusión el papel, la forma, las fuentes y los instrumentos institucionales de la innovación tecnológica”.¹⁶ Por lo cual en las dos últimas décadas, en los sistemas productivos, se han notado cambios de los esquemas tradicionales de producción. Para la industria manufacturera y en lo referente al complejo automotriz, “la globalización productiva a través de la entrada de IED en la economía del conocimiento ofrece oportunidades crecientes, aunque existen también retos, sobretodo los relacionados con la asimétrica naturaleza de los flujos del conocimiento; los crecientes costos de transacción y de transición asociados a la innovación debido a la apropiabilidad del conocimiento, además de los costos de coordinación gubernamental.”¹⁷

¹⁵ Ibidem, p. 149

¹⁶ Op. cit. Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. “La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México”, México. Julio de 2003, p. 17

¹⁷ Constantino Toto, Roberto M. “El sistema de innovación en la Industria Automotriz Mexicana. Mercado de Valores”, No. 2. Nacional Financiera, febrero 2000, pp. 45-46.

En lo referente a las actividades de investigación y desarrollo, se presentan situaciones distintas entre la industria terminal y la de auto-partes; “En el caso de las empresas dedicadas a la industria terminal, a mediados de la década de los noventa, 45% realizaban actividades de investigación y desarrollo, en tanto que en el caso de la industria de auto-partes solo el 33% lo realizaba.”¹⁸

En efecto el aprendizaje tecnológico si se realiza. La existencia de talleres mexicanos que componen autos con alta tecnología, significa que están aprendiendo las tecnologías. Los mexicanos que tienen oportunidad de acceder a ellas y se vuelven expertos en ellas, sin duda elevan su ingreso porque los clientes recurren a ellos para obtener un mejor precio que en las agencias distribuidoras.

La formación de personal en planteles educativos, no solo públicos sino privados, es evidente su efecto de la industria automotriz. De esta forma podemos observar que la innovación tecnológica existe en nuestro país en la industria automotriz aunque de manera indirecta o dependiente, lo cual ha sido clave para concretar el acuerdo trilateral; en donde se nota que México ha utilizado de manera eficiente la tecnología importada.

El consumidor es el principal beneficiado por las políticas en materia de industria automotriz. Por ejemplo, a partir del 1 de enero del 2005 es posible que un consumidor importe directamente el auto que desee en cualquier parte del mundo automotriz: Norteamérica, Europa occidental y Asia pacífico.

4.7 Industria automotriz: Maquila o cadena de valor

Algo que no hemos entendido en México es la cadena de valor a nivel mundial para poder competir. Si bien, parecen estos grandes avances en realidad asistimos a una profundización del desarrollo del subdesarrollo. “En cuanto al consumo, el mercado mexicano es muy importante ya que es el 2º parque vehicular mas grande del

¹⁸ Ibidem, p. 53

mundo".¹⁹ Pero, en realidad todos estos resultados significan la profundización del desarrollo del subdesarrollo mexicano.

La industria automotriz es el principal eslabón en la dependencia de la economía mexicana respecto a la economía de Estados Unidos. Esta relación de dependencia, implica que la producción y riqueza de algunos países está condicionada por el desarrollo y circunstancias coyunturales de EU.

El mayor auge de la industria automotriz en México, ha profundizado la existencia de una estructura interna dual integrada por un sector moderno representado por el sector exportador y en donde la presencia del capital extranjero es ahora totalmente predominante y un sector tradicional o atrasado que opera en el campo o en actividades artesanales de bajos niveles de productividad.

No es posible rechazar este "dualismo" en el plano nacional de la economía mexicana, a pesar de que muchos mexicanos asociados a las empresas extranjeras o que trabajan en ellas, han mejorado su nivel de vida. En la industria automotriz, se manifiesta por que los procesos de desarrollo y el subdesarrollo no son etapas del proceso de la transición hacia la modernidad, si no que son productos simultáneos del proceso de expansión capitalista a escala mundial.

Esta relación desarrollo subdesarrollo, expresado en la actual industria automotriz mexicana, implica que *se imponen bloqueos al desarrollo y al crecimiento* interno de la economía mexicana.

La industria automotriz no ha permitido la construcción de un sistema productivo articulado y coherente, susceptible de asegurar, por sus propios medios, la reproducción ampliada del capital, sino más bien ha impedido la creación de una *base endógena de acumulación de capital*.

El **desarrollo** económico, es decir la construcción de un sistema productivo de esas características no es, entonces, algo que se produzca con una industria como la

¹⁹ García Martínez, Oscar. "TMD: Competir con calidad." Revista Alianza Automotriz. Jueves 15 de abril de 2004. Núm. 301

automotriz, en manos de capital extranjero, es decir, automáticamente a partir de las leyes del mercado.

La industria automotriz en México, no se ha desarrollado de manera autónoma, no por la insuficiencia de ahorro interno, sino porque el principal problema es la inadecuada utilización del excedente económico por parte de las lites internas, y por el traslado de una parte del mismo hacia el centro, a través de diversos mecanismos, como es el funcionamiento de la industria automotriz como verdadero enclave sin relación con la estructura económica interna.

La industria automotriz actual, pone de relieve la naturaleza de las relaciones de dominación- dependencia entre México y Estados Unidos, profundizado por el TLCAN.

Conclusiones

La industria automotriz es una rama importante del sector manufacturero y de la economía nacional por las implicaciones que ha tenido hacia éstas. La trayectoria que ha tenido a través de la historia económica de México ha sido acompañada por aspectos negativos en el ámbito político y en cuanto al manejo que se le ha dado, debido a las actitudes egoístas por parte de las autoridades con respecto al poder que ejercen, ya que están asociados a los grandes empresarios, siendo clave para que no se logre en manera formal una estabilidad y desarrollo económico, siempre viendo el porvenir y el bienestar de su clase, aunado a esto, siempre han existido los decretos que promueven la IED (Inversión Extranjera Directa), como fuente de desarrollo. Este tipo de condiciones que se han venido desarrollando en los países latinoamericanos y por supuesto en México, los cuales actúan como países productores de materias primas en la nueva división internacional del trabajo y que en estos últimos años han tenido que incorporarse a la economía globalizada, en donde el principal actor que han tomado para fomentar desarrollo e industrialización ha sido la IED, dejando de lado las consecuencias que trae consigo.

Así de esta manera, en nuestra investigación se tomo en cuenta el periodo de lo que fue la apertura comercial y principalmente la entrada en vigor del TLCAN; en donde prácticamente se flexibilizo la manera de operar la regulación de la IED, dando pie a la entrada de grandes flujos de ésta; debido a las ventajas ofrecidas, la industria automotriz fue motivo de debate para los tres países miembros, debido a la importancia de esta industria y la localización de México, ya que servía como puente para distintos mercados, dando pie a que en el país se realizaran inversiones hasta del 100%, lo cual sin duda trajo una tendencia positiva y “agradable” en su comportamiento en la industria tanto para el mercado interno y principalmente para el mercado externo.

Sin duda alguna para la industria tuvo numerosos beneficios, como mano de obra barata, pasiva y competitiva, reducción de costos y principalmente estar colocados dentro de los primeros 10 lugares en cuanto a la producción de automóviles se refiere, ubicándose en el octavo lugar, lo que genero que la industria dentro del sector manufacturero fuera el principal exportador y mayor fuente de divisas para la economía

nacional; por lo cual sin duda el comportamiento de la industria automotriz ha ido a la alza y teniendo efectos positivos debido a su efecto multiplicador que trae consigo.

Estas afirmaciones suenan fantásticas, y al concluir la investigación, se concluyó que la IED ha marcado dependencia y rezago para los otros sectores de forma económica y social ya que en realidad la IED trae consigo grados de dependencia en la industria altamente elevados, ya que se cuenta con tecnología transferida, debido al casi nulo interés que se le aporta en el país o al escaso presupuesto que se le otorga, las facilidades otorgadas son excesivas poniendo en manos del extranjero el desarrollo de la industria nacional. Otras implicaciones negativas de esta tendencia favorable de la industria automotriz, es el desplazamiento de las industrias que eran nacionales, actuando en vez de propietarios, como socios, dejando de lado el desarrollo económico al interior, igualmente se da una enajenación al patrimonio nacional, políticas consentidoras que permiten mayor corrupción administrativa; dentro del marco legal se le ha puesto hincapié en su mayoría a las reformas y políticas al desarrollo del inversor extranjero, dejando de lado al inversionista mexicano, debido al control ejercido por los grandes monopolios dentro de las actividades más importantes de la economía global.

El desarrollo social está en la balanza, debido en parte a la mayor atención que se le pone a las regiones en donde se ubican las empresas, dejando de lado el desarrollo de otras regiones; aspectos como los del empleo en donde existen sindicatos pasivos que se acatan a las exigencias de las empresas, lo que son los llamados sindicatos blancos. La cuestión es que la IED en el sector automotriz trajo consigo un desarrollo, si bien se le puede llamar así, proporcionando un desarrollo del subdesarrollo en cual cada vez más se ve envuelto el futuro del país. En donde un punto importante, sería el de elaborar una política económica lo más apegada a la realidad y modificando aspectos del marco legal, que motive y favorezca al empresario mexicano, dándoles control sobre las principales actividades económicas del país, utilizando a la inversión extranjera directa como complemento para los demás sectores de la economía nacional.

Bibliografía

- Bernal Víctor Manuel. Olmedo Carranza Bernardo. Inversión Extranjera Directa e Industrialización en México. Instituto de Investigaciones económicas. UNAM. México, 1986.
- Cardero Maria Elena. ¿Qué ganamos y qué perdemos con el TLC?. Editorial Siglo XXI. México, 1996.
- Ceceña Gámez José Luís. Antología. Instituto De Investigaciones Económicas. UNAM. México 1992
- Conferencia de la OMC en Seattle.
<http://www.heva.wto-ministerial.org/spanish/abouts/Olintr s.htm>. Consultada en diciembre de 1999.
- Constantino Toto, Roberto M. El sistema de innovación en la Industria Automotriz Mexicana. Mercado de Valores, No. 2. Nacional Financiera , febrero 2000, pp. 45-46
- Cuevas, Fausto, director de la Asociación mexicana de la Industria Automotriz, “Freno a la venta de autos nuevos en México, en la recta final del 2002”, El Financiero, México, 14 de enero del 2003
- Datos de la Industria Nacional de Autopartes, A.C. <http://www.ina.com.mx/productos.asp>
- Dussel Peters Enrique, Galindo Paliza Luís Miguel. Condiciones y efectos de la inversión extranjera directa.. UNAM, BID, Plaza y Valdés, 2003.p. 66
- EFE. “García de Alba defiende salud de industria automotriz mexicana.” Hamburgo (Alemania), 18 oct (EFE).
- “El gobierno autoriza la importación de autos usados; elimina o reduce el ISAN para ciertos modelos.” 22 de agosto Sentido Común/Dow Jones.
- García Martínez, Oscar. “TMD: Competir con calidad.” Revista Alianza Automotriz. Jueves 15 de abril de 2004. Núm. 301
- H. Moran Theodore. Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Nueva agenda política para países en vías de desarrollo y economías en transición. OXFORD University Press. México 2000.
- Herman Timothy, León y Ponce De León Arturo . La Inversión en México. UVM. México 1981.
- Honda festeja sus primeras dos décadas en México. Revista Alianza Automotriz. Jueves 20 de octubre de 2005. Núm. 319.
- Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República. La Industria automotriz en el TLCAN: implicaciones para México, México. Julio de 2003

- Inversión Extranjera Directa en América Latina: La perspectiva de los principales inversores. Banco Interamericano de Desarrollo. Madrid, 1998.
- Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz, Subsecretaria de Normatividad, Inversión Extranjera y prácticas Comerciales Internacionales. Secretaria de Economía, México
- Jaime Franco Alfredo. Evaluación Económica de la Industria automotriz en México. Tesis Profesional. UNAM. 1971
- Lecuona V. Ramón. “Algunos rasgos de la economía mexicana a la economía global. Transición económica y comercio exterior.” P. 144
- Luna Palencia, Claudia. “En 2004 libre importación de autos nuevos Crucial el próximo año para la industria automotriz.” Revista Vértigo . 27 de sep del 2003. <http://www.revistavertigo.com/historico/27-9-2003/reportaje2.html>
- Nurkse Ragnar. Problemas de formación de capital en los países insuficientemente desarrollados. FCE. México 1953.
- Oviedo. Luís. “La extinción de los tres gigantes del automóvil.” Prensa Obrera. 6 de agosto del 2003
- Porter E. Michael. La Ventaja Competitiva de las naciones. Javier Vergara Editor S. A. Buenos Aires Argentina.
- Schettino, Macario. “Recuperación a medias.” El Universal, 12 de octubre de 2005.
- Sepúlveda Bernardo, Chumacero Antonio. La Inversión Extranjera en México. FCE. México
- Villareal René. Economía Internacional II. Teorías del Imperialismo, la dependencia y su evidencia histórica. FCE. México 1989.
- Vidal Gregorio. Mundialización, transnacionalización y subdesarrollo. 2ª Conferencia internacional red de estudios sobre el desarrollo Celso Furtado. Times Editores. México. 2001.
- Véase una descripción de esta transformación a: Carrillo V., Jorge. (coord.) La nueva era de la industria automotriz en México, Tijuana, El Colef, 1990.

Web Sites

-URL: <http://www.amia.com.mx>, 2005

- URL: <http://www.nafta-sec-alena.org>.

-<http://www.ina.com.mx/productos.asp>

-<http://www.revistavertigo.com/historico/27-9-2003/reportaje2.html>