



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ACATLÁN**

**“LA INFLUENCIA DEL TLCAN, EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
MEXICANA (1995-2006)”**

**TESINA Y EXAMEN PROFESIONAL**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN ECONOMÍA**

**PRESENTA:**

**Néstor Vega Alpízar**

**Asesor: Lic. Manuel López Olguín**

**Estado de México, Abril de 2010**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

Si tomáramos el poder, tendríamos la tarea de limpiarla de burguesía y de mantener a la gente en un estado mental revolucionario.

John Lennon

## **AGRADECIMIENTOS:**

**A MI MADRE: LA CULMINACIÓN DE ESTA TESINA, VA DEDICADA A UNA DE LAS PERSONAS MAS IMPORTANTES EN MI VIDA, MI MADRE: SRA. MARIA ALPIZAR URIBE; POR APOYARME EN EL DESARROLLO DE LA CARRERA Y EL PROCESO DE TITULACIÓN, YA QUE SIN TU APOYO, COMPRESIÓN Y CONFIANZA NO PODRÍA HABER LLEGADO HASTA ESTAS INSTANCIAS, CON TODO MI AMOR GRACIAS POR TODO.**

**A MIS HERMANAS: KARINA VEGA ALPIZAR Y MARLENE VEGA ALPIZAR, YA QUE SIN SU MOTIVACIÓN Y APOYO, EL PROCESO DE TITULACIÓN HABRÍA SIDO MAS COMPLICADO, GRACIAS.**

**A MIS AMIGOS: GRACIAS A TODAS LAS PERSONAS QUE HAN ESTADO EN MI VIDA Y AUNQUE ALGUNAS HAN SALIDO, SIN ALGUNA DE ELLAS TANTO MI PERSONALIDAD, COMO MI VIDA SERIAN DIFERENTE DE FORMA INDIRECTA COMO DIRECTA.**

**A ANABEL CARAVEO NOVELO: POR DARME PALABRAS DE ALIENTO Y ACOMPAÑARME EN ESTE CAMINO TAN COMPLICADO QUE FUE MI PROCESO DE TITULACIÓN, GRACIAS.**

**Nestor Vega Alpizar**

## ÍNDICE

	Página
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO I: Marco Teórico</b>	
1. Teoría Neoclásica_____	12
2. Comercio Intraindustrial e interindustrial_____	13
3. Teoría de la Integración_____	14
4. Aspectos Teóricos del Regionalismo en las Relaciones Económicas Internacionales_____	14
5. Inversión Extranjera Directa_____	20
6. Costos y Beneficios Potenciales de la Inversión Extranjera Directa_____	22
<b>CAPÍTULO II: Antecedentes Sector Automotriz</b>	
1. Principales Cambios Económicos en el Ámbito Mundial que han Afectado al Sector Automotor_____	25
2. Primer Periodo (1925-1964) Industrialización Inducida desde el exterior_____	27
3. Segundo Periodo (1965-1980) Sustitución de Importaciones (Auge y Crisis)_____	32
4. Tercer Periodo (1981-1993) Restructuración y Globalización Regional del Sector Automotor_____	37
5. El Tratado de Libre Comercio y la liberalización Paulatina del Sector Automotor_____	39

### **CAPÍTULO III:**

#### **México y el TLCAN y la liberalización paulatina del Sector Automotor**

1. México y el Tratado de Libre Comercio América del Norte la apertura_____	42
2. Fundamentos para comprender la Apertura y Consecuencias de firmar el TLCAN_____	43
3. Metodología para clasificar el contenido regional de las Mercancías producidas dentro del TLCAN_____	51

### **CAPÍTULO IV**

#### **La evolución de la Industria de Autopartes y la Industria Terminal**

1. Situación Sector Autopartes_____	57
2. Elementos que inciden en el Mercado Nacional de Autopartes_____	61
3. El Desarrollo de proveedores locales_____	63
4. Diversificación Exportadora_____	64
5. Industria Terminal_____	66
6. Aspectos Relevantes Industria Terminal_____	69
7. La problemática de Libre Importación de Vehículos provenientes de Estados Unidos de Norteamérica_____	72

### **CAPITULO V**

Conclusiones_____	75
-------------------	----

<b>BIBLIOGRAFIA_____</b>	<b>84</b>
--------------------------	-----------

## 1) TEMA

“La Influencia del TLCAN en la Industria Automotriz Mexicana” (1995-2006)

## 2) JUSTIFICACION

El sector automotriz mexicano representa uno de los grandes éxitos de industrialización en América Latina. Sobre la base de Inversión Extranjera Directa (IED), se transformó de una industria anticuada y enfocada al mercado nacional, en una plataforma moderna de exportación, que debe volverse competitiva, dirigida al mercado mundial.

En la actualidad, la industria automotriz de México enfrenta grandes desafíos; en el contexto de libre comercio, México debe alcanzar una mayor competitividad.

Desde la entrada del TLCAN, el sector autopartes, de origen mexicano, se ha visto en la necesidad de cerrar o de ser absorbidas por empresas extranjeras, debido a la falta de competitividad, ya que, la base de proveedores de México es dependiente de la industria norteamericana y no logra cumplir con las normas de origen de estos acuerdos comerciales.

Las empresas demandan importaciones, afectando la balanza comercial; en la industria Terminal las armadoras tienden a importar tecnología de punta.

En el caso de las autopartes no se ha puesto énfasis en el desarrollo y en la transferencia de esta tecnología.

### 3) OBJETIVO

Demostrar la influencia que ha tenido el Tratado de Libre Comercio de América del Norte sobre la industria automotriz mexicana, partiendo del análisis del sector automotriz mexicano previo y posterior a la entrada de dicho tratado.

### 4) HIPOTESIS

México experimentó un proceso de apertura económica a finales de los años ochenta, pero que se consolidó a mediados de los años noventa, lo cual trajo consigo reformas y cambios en la estructura productiva y a políticas económicas que de manera trataban de fomentar el comercio equitativo entre los integrantes del TLCAN.

Bajo este esquema, principalmente las empresas automotrices estadounidenses empezaron a hacer válidos los beneficios que les otorgaba el TLCAN, de manera que se impulsó considerablemente la industria automotriz mexicana, hasta convertirla en el segundo sector económico más importante.

Siendo a su vez que en teoría, la entrada al tratado de libre comercio ganaría resultados positivos y una mejoría de la situación en la que ya se encontraba este sector, se ha convertido en una de las industrias más golpeadas con la firma del tratado de libre comercio.

## INTRODUCCION

A manera de introducción en el Siglo XX la actividad de la industria automotriz ha jugado un papel muy importante, en el proceso de industrialización en muchas naciones.

Mortimore, Alonso y Carrillo afirman que en México y otros países, la industria automotriz es considerada el sector estratégico económico por los beneficios cosechados con base en la generación de empleos, recaudación fiscal de las operaciones comerciales, aunado a la capacitación o mano de obra calificada. 1

México en la actualidad, se encuentra en un profundo debate con respecto a los beneficios y costos del proceso de apertura y la estrategia de la liberalización (firma del Tratado de Libre Comercio) seguida desde finales de los años ochenta, y particularmente con respecto al sector manufacturero (en este estudio del sector automotriz) que según diversas expectativas deberá haber cerrado brechas en términos de productividad, empleo y salarios con nuestros principales socios comerciales.

Tendencias recientes (Arteaga) muestran un generalizado deterioro del sector productivo y de su competitividad, tal y como se refleja en constantes disminuciones en el ranking global de la competitividad. 2

Los aspectos anteriores pudieran no ser de relevancia si no se incluyen, adicionalmente, el desempeño del PIB por debajo de los promedios históricos y la falta de generación de empleo con calidad en los últimos años.

---

1 Mortimore, Michael y Barron, Fausto, CEPAL, "El Milagro de la Industria Automotriz Mexicana", Santiago de Chile, Agosto 2005.

2 Arteaga G. Arnulfo, "Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México", Plaza y Valdes

Este trabajo tiene como objetivo plantear en forma concreta, las condiciones del sector automotriz en México y hacer énfasis en propuestas en el sector y competitividad del sector automotor mexicano.

Desde 1988, después de varias décadas de un proceso y de políticas de industrialización sustitutivas de importaciones, se impone en México, con la firma del primer pacto de solidaridad económica, en diciembre de 1987, y la nueva administración de Salinas de Gortari, en ese año, una variante de la industrialización, orientándose las exportaciones, la cual Dussel Peters denomina como estrategia de industrialización.<sup>3</sup>

Esta estrategia, parte de aspectos que incluyen:

- a) El debate sobre las imperfecciones del mercado que, en el mejor de los casos llevan a segundas mejores opciones en cuanto a medidas de política implica en el caso de los bienes públicos y del capital humano, la necesidad de políticas del sector público de sobrellevar las deficiencias estructurales de mercado.
- b) El debate sobre las barreras de entrada y salida, la diferenciación de productos y la estructura de mercados, tanto las empresas como naciones no tienen la capacidad de definir sus estrategias exclusivamente con respecto a la maximización de ganancias; los costos tecnológicos, de capital humano y físico son factores a considerar su temporalidad significativos para la toma de decisiones.
- c) El énfasis en la estabilidad macroeconómica propuesto desde la década de los ochenta por autores como Balassa que presenta insuficiencias: tanto la limitada perspectiva de la macroeconomía control de precios y del déficit fiscal, que no incluye múltiples variables macroeconómicas tradicionales como la inversión, el consumo, el empleo y su calidad, la

---

<sup>3</sup> Peters, Dussel, "Una Perspectiva Microeconómica", Facultad de Economía, Buenos Aires

distribución del ingreso como la falta de generación de incentivos para el sector productivo y su competitividad.<sup>4</sup>

- d) Los profundos y múltiples cuestionamientos de Rodrick en el área de la política económica mediante diversos estudios en los que se cuestiona la causalidad y asociación positiva entre exportaciones, PIB, reducción arancelaria y apertura comercial, entre muchos otros, y los fundamentos de la economía son un punto de partida importante para el análisis.

Ahora bien, el potencial del sector automotriz es tal que representa el segundo sector económico más importante, esta industria se desarrolla en una zona geográfica privilegiada; en un ambiente de desregulación comercial y aspectos ya antes dichos como mano de obra calificada, y transferencia de tecnología.

México se ha consolidado como un país altamente exportador de vehículos al aumentar su capacidad productiva en el entorno global. Sin embargo, su crecimiento puede ser seriamente cuestionado ya que el 82.6%<sup>5</sup> de las exportaciones de la industria terminal mexicana esta dirigida al mercado Norteamericano y, por lo tanto, la gran dependencia, ha ocasionado en diversas ocasiones inestabilidad al país.

A nivel microeconómico, es importante destacar al menos tres aspectos:

- a) La dificultad de generar empleo
- b) Diversas tendencias de las empresas según su tamaño
- c) Las dificultades de las empresas en México en general empleo, y en particular en la manufactura. Aunque ciertamente no es problema de las empresas generar empleo.

---

<sup>4</sup> Balassa, Bela, Teoría de la Integración Económica”, México, 2002.

<sup>5</sup> Según INEGI el Valor de la exportación de mercancías a EUA, agosto de 2007

Una de las tendencias más importantes del proceso de globalización en curso es el desarrollo del comercio intra-industrial, que en el caso de los procesos de integración regional en marcha parece acentuarse, bajo esa perspectiva, el trabajo se centrara en el análisis de la evolución reciente del comercio exterior de México en un contexto marcado por la integración en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, entre los aspectos de mayor interés, además del propio análisis de los flujos de comercio intra-industrial que recorre todo el período desde la integración de México en el TLCAN hasta la actualidad, en el caso TLCAN, la reducción de barreras internas podría incrementar la competitividad entre los países miembros, aumentando la eficiencia relativa del TLCAN y las importaciones y exportaciones.

## CAPÍTULO I

### MARCO TEÓRICO

La teoría neoclásica del comercio internacional postula que éste se explica a través de la ventaja comparativa.

Desde una perspectiva clásica, el comercio de bienes es consecuencia de la necesaria especialización productiva internacional. Cada país debe especializarse y producir aquellos bienes para los que posee una ventaja comparativa en relación al resto de países. Dicha ventaja comparativa se concreta en la diferencia de tecnología entre países (modelo de Ricardo) o en dotaciones relativas de factores dispares (modelo de Heckscher-Ohlin-Samuelson).

Mediante el comercio internacional, cada país intercambia los bienes de producción doméstica por otros fabricados en el exterior, de forma que la especialización productiva, y las consiguientes ganancias en términos de eficiencia y mejor asignación de los recursos productivos, se logra sin menoscabar la provisión doméstica de los diferentes tipos de bienes.

De esta manera, aparece un comercio de tipo *interindustrial*; es decir, los bienes que un determinado país importa y exporta pertenecen a industrias diferentes. Esta variedad de comercio ha representado tradicionalmente la mayor parte del volumen de los intercambios internacionales de bienes, tendencia que se ha atenuado notablemente en las últimas décadas.

Las premisas más importantes que se desprenden de esta teoría son, por ejemplo, que los países más desarrollados exportarán manufacturas e importarán productos no elaborados, mientras que los países en vías de desarrollo importarán manufacturas y exportarán productos no elaborados (materias primas y alimentos) debido al diferente precio relativo de sus factores.

Los cambios en el contexto en que se desenvuelve el comercio internacional, han venido acompañados de alteraciones en la propia naturaleza del patrón de comercio entre diferentes áreas comerciales. La teoría del comercio internacional no ha sido ajena a esta profunda transformación, de forma que, frente a la teoría clásica, han aparecido nuevas aportaciones que tratan de dar respuesta a fenómenos de reciente aparición y que quedan fuera del alcance del marco teórico tradicional.

Las causas que explican el elevado comercio intraindustrial de los países más desarrollados son las economías de escala y las imperfecciones de los mercados, especialmente la importancia de la diferenciación de productos (competencia monopolística). Las ventajas de los rendimientos crecientes de escala, sumados a la diversificación de la demanda en los países desarrollados (que hace que ningún país pueda satisfacer completamente la diversidad de productos que incluyen las funciones de utilidad de todos sus diversos y heterogéneos consumidores), han abierto la posibilidad a nuevas explicaciones de por qué se comercia, así como explicaciones de las nuevas ventajas que suponen los intercambios internacionales (tanto para los consumidores como para los productores) derivados de la relajación de los supuestos de la teoría tradicional.

El comercio *intraindustrial* supone que un determinado país importa y exporta, simultáneamente, bienes o servicios de la misma naturaleza.

Esta variedad de comercio es especialmente visible entre países con un grado de desarrollo tecnológico muy similar y con dotaciones relativas de factores semejantes; por consiguiente, esta variedad de comercio no puede ser explicada mediante los modelos tradicionales anteriormente señalados.

La motivación básica del comercio interindustrial, por el lado de la demanda, estriba en la preferencia de los individuos por el consumo de diferentes variedades de un mismo bien. La contrapartida por el lado de la oferta, se concreta en la producción de bienes no homogéneos, sino dotados de atributos diferenciadores.

## **Teoría de la Integración.**

La teoría de la integración económica se interesará en los efectos económicos de la integración en sus diversas formas y con los problemas generados por las divergencias en las políticas nacionales de orden monetario, fiscal y otras diversas.<sup>6</sup>

La teoría de la integración económica involucraría también ciertos elementos de teoría de la localización. La integración de países adyacentes equivale a la eliminación de las barreras artificiales que obstruyen el flujo permanente de la actividad económica a través de las fronteras nacionales.

## **Aspectos Teóricos del Regionalismo en las Relaciones Económicas Internacionales**

El regionalismo como concepto ha impactado de manera importante las relaciones económicas internacionales. Surgen en torno a él básicamente dos expresiones: “bloques construyentes o bloques de obstáculo” que a su vez da pie para aceptar que estamos ante un debate que se centra primordialmente en lo que actualmente nos preguntamos, ¿son bloques económicos regionales un paso hacia el libre comercio global, o un club cerrado que impide el desarrollo de las relaciones económicas entre los países dentro y fuera de este bloque?

Las nuevas formas de integración económica, como el regionalismo asimétrico del TLCAN y las otras áreas de liberalización intra e inter regiones, requieren de nueva aproximación teórica. En este trabajo se analizarán los efectos económicos, y de dimensión institucional del regionalismo para evaluar el impacto económico de la reconfiguración económica que ha desatado el tratado de Libre Comercio de América del Norte.

---

<sup>6</sup> BALASSA, Bela, Teoría de la Integración Económica, México, 2002., Ed. UTHEA, p.3.

La globalización es un fenómeno multifacético con varias dimensiones. Sin embargo, generalmente el término es asociado a una nueva realidad económica que tiene que ver con la creciente liberalización del comercio y la inversión internacional por un lado, y por otro con el incremento resultante en la integración de las económicas nacionales.

Es indudable la gran importancia de la innovación tecnológica como impulsora de la globalización, ya que permite introducir cambios significativos en los métodos productivos, base del nuevo tipo de competencia. La economía mundial ha padecido un cambio cualitativo en el proceso de la innovación tecnológica, y como resultado aquel dejó de ser la suma de las economías nacionales para convertirse en una nueva y vasta unidad que funciona como una gran red de interrelaciones industriales, comerciales y financieras.

Asimismo, la regionalización en décadas recientes tiene que ver con la extensión o ampliación de las redes de producción en un área geográfica determinada. El surgimiento de estas redes de producción regionalizadas naturalmente ha fortalecido la regionalización: el proceso a través del cual el comercio y la inversión en el interior de una zona geográfica determinada crecen más rápidamente que el comercio y las inversiones del área con el resto del mundo.

El regionalismo, en cambio, se refiere a la manera en que se establece la colaboración política a nivel intergubernamental, cuyo principal objetivo es formar la cooperación económica entre los Estados participantes.<sup>8</sup>

El regionalismo como forma de integración económica, ofrece a los estados participantes los beneficios derivados de la ampliación del mercado, la

---

<sup>7</sup> Timothy Herman define el fenómeno de manera simbólica; La globalización es “el proceso de aumento de la interacción internacional entre sí de ideas, información, capitales, bienes y servicios y personas”. “Inversión en la Globalización”, ITAM, 1998

<sup>8</sup> María Cristina Rosas, Globalización y Regionalismo: ¿Procesos Antagónicos o Complementarios?, Relaciones Internacionales, No. 71, 1996

consecuente realización de economías de escala, la intensificación de la competencia, la ubicación eficiente de los recursos y el aprovechamiento de las ventajas comparativas de los países miembros.

Rugman define el Tratado de Libre Comercio de América del Norte; como un apartado institucional resultante del intercambio político. Está diseñado principalmente para reducir el costo de producción como de transacción asociado con el intercambio económico entre los tres países miembros.<sup>9</sup>

Los costos de transacción en el comercio e inversión internacional toman varias formas impidiendo a veces la transacción. La eliminación de costos de transacción efectivos y la prevención del oportunismo son los efectos relacionados con el regionalismo. A través de la puesta en marcha del regionalismo, se suprimen hasta cierto grado las barreras reales de comercio como el arancel y la incertidumbre relacionados con el comercio y la inversión, lo que rebaja los costos de transacción relacionados con la búsqueda de información, el monitoreo y el cumplimiento del contrato.

Williamson dice que la mitigación del oportunismo es la parte central de la teoría de costos de transacción, es la muy astuta búsqueda del interés propio y también a los esfuerzos intencionales por engañar, distorsionar y confundir.<sup>10</sup>

La mitigación del oportunismo tiene que ver con la inhabilitación de los gobiernos participantes en los actos para reducir las ganancias del intercambio internacional como el alza repentina de tarifas arancelarias, el establecimiento de nuevas barreras no arancelarias, la expropiación de la inversión extranjera y la imposición de nuevos requisitos de desempeño en las inversiones extranjeras directas.<sup>11</sup>

---

9 Alan M. Rugman, Foreign Investment and NAFTA, University of South Carolina, 1994

10 Oliver Williamson, The Economic Institutions of Capitalism, Cambridge University Press, 1991

11 Walter Mattli, The Logic of Regional Integration, Cambridge University Press, 1999

Sin embargo esto surte no sólo los efectos de bajar los costos de transacción y así elevar la eficiencia económica incrementando los flujos comerciales de inversión, sino que también puede aumentar los costos de transacción tanto para los países miembros, como para terceros países, debido a los efectos de desviación de comercio y de inversión, y a las disposiciones restrictivas de hacer cumplir el acuerdo como en el caso de las reglas de origen.

El desarrollo de las nuevas tecnologías y la apertura de los nuevos mercados cambian los valores económicos, llevan consigo el cambio de costos de producción y la modificación del alcance y la escala de la operación en las empresas. Este desarrollo de la tecnología requiere por su lado de la integración de los mercados nacionales, ya que los beneficios potenciales con el acuerdo son mucho mayores que los beneficios potenciales con la nueva institución son mucho mayores que los beneficios posibles de conseguir en la institución actual.

El cambio de los precios relativos por la integración económica regional deriva de las economías de escala; la nueva inversión; la producción compartida; el comercio interindustrial e intraindustrial y el uso de las ventajas comparativas propias de las naciones que pertenecen al tratado.

En el TLCAN se mantiene un nivel de proteccionismo vía reglas de origen en las varias industria como la textil, la electrónica, agricultura, automotriz, en fin las industrias que pueden disfrutar las ganancias incrementales mediante economías de escala buscan la nueva institución de integración regional, y las vulnerables a la competencia exterior no quiere la modificación del actual nivel de protección institucional.

Por este motivo se puede asegurar que la renegociación del tratado procede del simple cálculo de costos y beneficios que se hacen sobre los precios relativos, y la forma de los tratados refleja el poder de negociación de los participantes.

El regionalismo es por naturaleza un bloque con políticas discriminatorias entre participantes y terceros países. Esto puede sugerir un efecto devastador en el sistema comercial multilateral, sin embargo las implicaciones aún no se pueden evaluar, pues el nuevo regionalismo es abierto y la integración económica que supone es la referente a la integración profunda.

Viner, quien con su argumento de creación y desviación de comercio en la unión aduanera destacó el aspecto discriminatorio de la integración económica.<sup>12</sup>

Un aspecto dinámico es la atracción de la inversión extranjera directa que tiene que ver con la transformación regional, los exportadores dentro y fuera del bloque enfrentan la elección entre exportación e inversión.

La ampliación del mercado mediante la integración regional se puede volver atractiva para la inversión extranjera directa, y aún más es así cuando los países miembros concretan las reglas de origen restrictivas en las industrias de alta competencia. Se reconoce generalmente que la inversión extranjera directa ofrece varios beneficios e incentivos como el aumento de la producción regional, la transferencia tecnológica y el aumento de la productividad para otras compañías locales en competencia.

La CEPAL define al regionalismo abierto como un proceso de creciente interdependencia económica a nivel regional, impulsado tanto por acuerdos preferenciales de integración como por otras políticas en un contexto de apertura y desreglamentación, con el objeto de aumentar la competitividad de los países de la región y de constituir, en lo posible, un crecimiento para una economía internacional mas abierta y transparente.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Viner, Jacob, *The customs Union Issue*, New York: Carnegie Endowment for International Peace, 1950

<sup>13</sup> CEPAL, *El regionalismo Abierto en América Latina y el Caribe: La integración Económica al servicio de la Transformación Productiva con Equidad*, Santiago de Chile 1994

Por otra parte, la razón por la cual se expanden los bloques regionales radica en el aumento cada vez mayor del costo de no participar en la tendencia del regionalismo. Así mismo, el florecimiento de regionalismo puede ser entendido desde la perspectiva del análisis costo-beneficio.

Well presenta argumentos convincentes sobre las razones y las modalidades de las compañías de los países en desarrollo. Él destaca los siguientes factores como determinante de IED en países en desarrollo:

- a) un seguimiento a la previa penetración de mercados por medio de las exportaciones
- b) una situación de las exportaciones para conservar mercados cuando aquellas se veían amenazadas por gravámenes impuestos en los países huéspedes
- c) la búsqueda de menores costos de mano de obra
- d) el aprovechamiento de lazos en el país huésped, aun cuando no se contara con extensas relaciones previas
- e) oportunidades de diversificación

Well argumenta que las empresas de los países en desarrollo que antes exportaban al otro país surten el mercado a través de la producción local cuando se les aplican políticas discriminatorias como aranceles y otras barreras al comercio.

El regionalismo modifica la ventaja comparativa que posee un país del bloque frente a terceros, y esto resulta en la creación y desviación de la inversión. El regionalismo asimétrico como el TLCAN, concede a México una ventaja comparativa nueva que va más allá del acceso preferencial, lo que atrae inversión tanto interna como externa de quienes intentan usar a México como el lugar de producción y el mercado ampliado de la región, aparte de las ventajas como la mano de obra barata.

A medida que se establecen las compañías con ventajas competitivas en un bloque económico a través de la inversión extranjera, las compañías competidoras responden también con la misma estrategia para no perder su posición en el mercado.

### **Inversión Extranjera Directa**

Los beneficios de la IED en países en desarrollo y economías en transición se han vuelto un tópico mucho más sujeto a controversia.

La teoría y la política económica tradicionalmente han planteado que la inversión extranjera directa es una variable indispensable que estimula el crecimiento económico, debido a que incorpora recursos frescos que permiten equilibrar la cuenta corriente de la balanza de pagos y propicia la transformación industrial al generar efectos de spillover que se traducen en elevaciones de la productividad, del valor agregado y de las exportaciones. En esta línea de argumentación se sostiene que la IED mejora las oportunidades de empleo y por tanto, eleva el ingreso nacional.

En el marco del TLCAN se otorgó a la IED un papel fundamental para incrementar la productividad, complementar el ahorro interno, generar nuevos empleos y atraer tecnología de punta. La dinámica misma de la inserción mexicana a la globalización hizo que la IED se estableciera principalmente en los sectores de manufactura y servicios. Conviene mencionar que esta composición sectorial no modificó esencialmente a la que existía en las décadas anteriores, debido a que durante los años sesenta del Siglo XX alrededor del 60% se encontraba en la industria manufacturera.

A pesar de la importancia que las autoridades económicas mexicanas tradicionalmente le han conferido pero particularmente desde 1993 a la IED, en los últimos años su dinamismo se ha detenido notablemente.

- 1) La crisis financiera de 1995 y las fases recesivas que se observaron después (1995 y 2001-2003)
- 2) Pugnas políticas que han caracterizado al sistema de partidos políticos desde 1997 y que han atrasado la aplicación de reformas estructurales y la modernización integral de las instituciones.
- 3) El clima de inseguridad social de los años recientes.

Pareciera que estos factores y sus consecuencias en términos de descomposición social han debilitado fuertemente los atractivos diversos que la cercanía a Estados Unidos y el marco del TLCAN de suyo presentan, y se ha observado una redireccionalización de la IED principalmente hacia países asiáticos, y en América Latina (Brasil, Argentina y Chile).

Una de las principales características del primer subperiodo, es que a pesar del alto ritmo de crecimiento del PIB, los altos flujos de IED no eran muy representativos, lo cual se explica gracias a la escasa apertura económica, y los altos costos laborales. No obstante que en esta fase el nivel de IED es menor de los 35 años de análisis, desataca que crece notablemente entre 1997-1981. En efecto, mientras que entre 1970 y 1977 promedió anualmente 427 millones de dólares, entre 1977 y 1981 1572 millones. 14

Lo que indicaría que el crecimiento económico y muy probablemente las expectativas macroeconómicas, sumamente optimistas, que en esos momentos se configuraban para el país, lograron sobre ponerse a los demás factores que actuaron en contra, como lo fueron los costos laborales y el riesgo país.

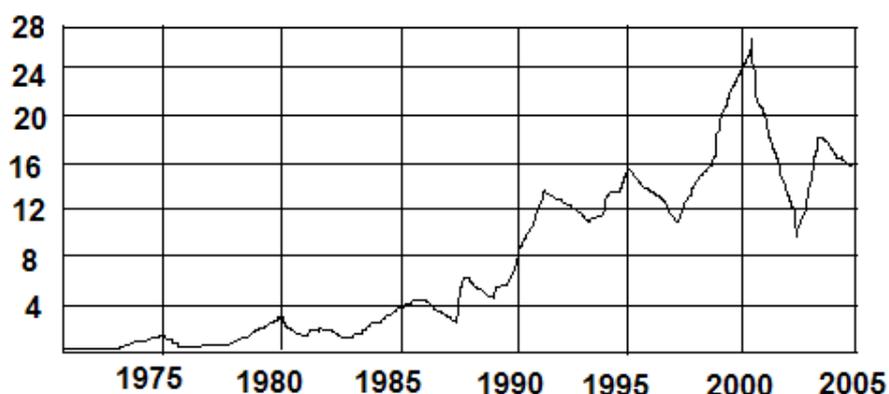
La rápida apertura comercial y la abrupta reducción de los costos laborales, tanto por la vía de la caída de los salarios reales como por la de la elevación de la productividad media, en un contexto de franca integración productiva con Norteamérica, elevaron la participación de capital extranjero en sectores

---

14 Arteaga G. Arnulfo, "Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México", Plaza y Valdes

específicos de la economía, relacionados con la modernización tecnológica, la exportación y servicios de alta productividad. Todos estos factores se superpusieron al nulo crecimiento económico del periodo. La recuperación del crecimiento desde 1989 y las expectativas que despertó el cambio de modelo nuevamente estimularon aunque moderadamente el dinamismo de la IED.

**CUADRO 1**  
**INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA**



Fuente: "La inversión Extranjera Directa", Dussel Peters, 2003, pp, 49

## **Costos y Beneficios de la IED**

### ***Beneficios Potenciales***

*-Aumento de Producción:* La entrada de capital fresco, tanto por sus efectos de inyectar liquidez y complementar a la inversión doméstica, como por sus efectos positivos de derrama tecnológica, apuntala el crecimiento de la producción no sólo en el sector al que se dirige, sino que también en aquellos que están vinculados, por lo que finalmente en mayor o menor medida crea efectos de arrastre a toda la economía. Domínguez y Brown estiman a través de un panel dinámico el efecto de spillover de la IED en la manufactura y sector automotor mexicano, y encuentran que su participación genera un 2% de crecimiento en el valor agregado, pero enfatizan que el efecto de spillover no es generalizado, sino que depende de la presencia de las capacidades tecnológicas en las empresas nacionales para absorber la tecnología, operarla y mejorarla.

*-El aumento de empleo:* los flujos de IED tienen impactos o, por lo menos, correlación positiva con los niveles de empleo. Sin embargo, se debe tener en cuenta que si bien impacto directo en la generación de empleo no es despreciable, es evidente que de ningún modo es suficiente para resolver las raíces estructurales del desempleo, por lo que resulta evidente que la política económica debe encaminarse a complementar ese efecto con otras acciones deliberadas.

*Aumento de salarios:* en virtud de que la IED tiende a concentrarse en sectores dinámicos y de mayor productividad, las empresas en que participa generalmente pagan salarios más altos, lo que no necesariamente significa que por ello se eleven los salarios medios reales del conjunto del sistema económico. Esto podría incluso ser una fuente de explicación de la dispersión salarial.

Estudios recientes de The Economist y de López Pacheco, coinciden con Goldberg y Pavcnik en que la liberalización ha elevado la inequidad salarial y la distribución personal del ingreso, debido a que el empleo y los salarios reales han caído en los sectores que compiten con las importaciones, mientras la demanda de trabajo calificado ha aumentado debido a las importaciones de bienes de capital y a la IED.

*IED y sector externo:* el capital externo busca ampliar mercados domésticos y, sobre todo, producir bienes exportables en mejores condiciones que en sus lugares de origen. Esto último genera divisas al país receptor que a su vez facilita las importaciones de bienes productivos como maquinaria, equipo y materias primas. Sin embargo, su efecto de incremento de las importaciones productivas no es de ninguna manera despreciable y explica de manera determinante el déficit comercial endémico de la economía mexicana.

De ello resulta que en virtud de que la IED en México se concentra mayoritariamente en la manufactura, es muy probable que en ella radique una responsabilidad importante del desequilibrio comercial de todo el país.

## **Costos Potenciales**

*Deterioro en los términos de intercambio:* la IED tiene efectos negativos sobre los términos de intercambio si es que el país receptor es grande, en el sector o producto en que se canaliza.

Sería el caso del crecimiento empobrecedor que se consigna en la teoría del comercio internacional. Este no sería el caso en la economía mexicana.

*Descenso del ahorro y la inversión interna:* muchas veces las empresas transnacionales financian un parte de su inversión directa con recursos frescos del país receptor, lo cual puede presionar las tasas de interés, afectando así la inversión interna. A pesar de que eventualmente esto puede ocurrir en las economías emergentes, la evidencia empírica no reporta la ocurrencia de este fenómeno de manera importante, al menos en los últimos años en México.

*Desequilibrios del sector externo:* a pesar de que la IED contablemente representa un ingreso de capital, al cabo de cierto tiempo también genera egresos, particularmente debido a la importación de bienes de capital e intermedios y remesas de utilidades que afectan las principales balanzas de la cuenta corriente.

*Tasa de desempleo:* si bien este punto no es despreciable, un estudio más detallado requeriría evaluar este efecto a un nivel mucho más desagregado, tal que permita discernir entre sectores en que la IED desplaza o sustituye empleos y contrastarlos con aquellos en los que ha generado para así tener un resultado global más preciso .

## **CAPITULO II ANTECEDENTES**

### **Principales Cambios Económicos en el Ámbito Mundial que han Afectado a la Industria Automotriz. (Tendencias y Estrategias).**

En la década de los setenta termino el largo periodo de crecimiento de la economía capitalista que había iniciado después de la Segunda Guerra Mundial. En general se observaron desordenes en el sistema monetario internacional, la disminución de los ritmos de crecimiento de capital fijo del sector privado, el descenso de la tasa media de ganancia empresarial y mayores tasas de desempleo. Como respuesta a esta crisis se inicio una reestructuración del sistema capitalista que fue fomentada por las formas de operar de las empresas dentro de un nuevo paradigma tecnoeconómico y organizativo.

El cambio en la política económica inicio a comienzos de los años ochenta cuando Estados Unidos e Inglaterra impulsaron un modelo de libre mercado, economías abiertas y progresivamente desreguladas. La promoción de la inversión extranjera a través de una legislación que asegura los derechos del inversionista permitió el surgimiento de nuevos conceptos de empresa.

Aparecieron las empresas multinacionales que desarrollan sus negocios en varios países y se posicionan en la economía mundial, considerando al mundo su mercado y seleccionando los emplazamientos óptimos para desarrollar las distintas fases de su negocio.

Al mismo tiempo se establecieron bloques económicos en tres regiones: América del Norte (Canadá, Estados Unidos de América y México), la Unión Europea (Alemania, Italia, Reino Unido, España, Portugal, Grecia, Francia, Bélgica, Austria, Suecia) y Asia (Japón, Corea del Sur, Singapur, Hong Kong, Indonesia, Malaysia, Tailandia, China) cada una con país dominante y un conjunto de países que gira en su entorno.

En el contexto de la globalización en los países en desarrollo más avanzados y en los industrializados, se dieron cambios radicales en las industrias y en las empresas que incrementaron la competencia y que dieron

como resultado un modelo conocido como producción flexible. Este modelo rompe con el tradicional paradigma taylorista-fordista, el cual es caracterizado por la producción estandarizada, grandes volúmenes que aprovecharon las economías de escala, uso de maquinaria especializada, trabajadores con baja calificación, grandes corporaciones basadas en inversión extranjera directa y plantas multinacionales con una estructura centralizada y jerárquica como formas dominantes.

La transición del sistema productivo taylorista-fordista al modelo de producción flexible se inicia en Japón al culminar la Segunda Gran Guerra dentro de la fábrica de automóviles Toyota, bajo la dirección de Ohno.

Los principios de este nuevo modelo son la flexibilidad tanto en la producción como en la fuerza de trabajo, la descentralización de funciones y procesos que no son parte central del proceso productivo, con lo que se promueve la subcontratación, la mejora continua y la relación de la empresa con su entorno. Se entiende a la formación de redes, entre las grandes, medianas y pequeñas empresas basadas en la informativa, estrecha cooperación tecnológica, capacitación, planeación de la inversión y la producción (just in time) y control de calidad.

La industria automotriz es una industria madura que presenta problemas como: mercados saturados en los países desarrollados, exceso de capacidad instalada, altos grados de segmentación y proliferación de productos, cerrada competencia en precios y márgenes de utilidad decrecientes.

Existen tres factores importantes que influyen los cambios en la industria automotriz mundial:

- 1) El comportamiento de la demanda de vehículos,
- 2) La regulación gubernamental en los países desarrollados y,
- 3) Los cambios tecnológicos.

Además, esta industria es la fuente principal de divisas dentro del sector manufacturero, lo cual muestra lo importante que es la industria automotriz para el país, pero también es el principal demandante de importaciones por lo que no permite sostener los superávits de algunos años en los noventa e implica una fuerte presión sobre la balanza comercial y de pagos.

La cercanía con Estados Unidos hace de México un proveedor importante de bienes terminados e intermedios para las grandes ensambladoras, pues la creciente demanda del principal mercado mundial, hace que las compañías estadounidenses recurran a México, dado que, es un productor eficiente, cercano y de costos bajos. A principios de la década de los noventa fue el resultado de la serie de decretos descritos anteriormente.<sup>15</sup>

## **PRIMER PERIODO 1925-1964 LA INDUSTRIALIZACIÓN INDUCIDA DESDE EL EXTERIOR**

Este apartado es presentar los antecedentes y una visión general de las características relevantes en el desarrollo de la industria automotriz, particularmente del periodo en que las empresas del sector se concentran en

---

<sup>15</sup> El Decreto Automotriz (1990-1993) entre los tres países miembros TLCAN tenía un esquema regulatorio más restrictivo que el Auto Pact establecido entre Canadá y los Estados Unidos, aunque los dos tenían el objetivo de mantener un nivel de valor agregado nacional en la producción de automóviles.

las actividades de ensamblado del automóvil, fase final de todo el proceso de producción automotriz.

El periodo inicial de la expansión de la industria automotriz en México, se caracteriza por la implantación de una empresa que va a dominar esta actividad durante una década, aunque con una fuerte presencia de las importaciones de muchos modelos de una gran cantidad de otras firmas. Este es un rasgo común a otros países latinoamericanos que en los mismos años se convirtieron en nuevos escenarios de la competencia entre las nacientes empresas transnacionales.

En el país, la empresa Ford es la primera firma que se establece para ensamblar automóviles, iniciando sus actividades en 1925, es sólo hasta 10 años después que se instala General Motors de México, seguida de muchas empresas más, con tecnología licenciada. En estas plantas únicamente se realizaban operaciones de ensamble de los vehículos, con partes, componentes y material proveniente del exterior, manteniéndose la preponderancia de esta actividad hasta 1964.

Desde la perspectiva del proceso de industrialización del país, la implantación en la década de los veinte corresponde a una situación típica de diversificación productiva basada en un desarrollo inorgánico de las distintas ramas de la producción.

El proceso es implantado por las empresas transnacionales del sector a partir de la fase de producción de menor complejidad tecnológica y con requerimientos de una mayor intensidad de mano de obra.

Los factores internos que explican en términos relativos el temprano establecimiento de estas plantas en México son: la existencia de una estructura económica que ya contaba con las bases e infraestructura para un proceso de industrialización, reducción de aranceles e impuestos, obtención de crédito interno más barato que en Estados Unidos; un bajo precio de la mano de obra,

que en esta etapa del proceso productivo es intensiva, y bajos costos de transporte para el traslado de vehículos desarmados entre otros aspectos..

Este periodo se caracteriza por las constantes fluctuaciones de la producción y del mercado, derivadas de los altibajos de la economía mundial y nacional. La muestra más tangible del frágil comportamiento de la Industria Automotriz se manifestó con el inicio de la Segunda Guerra Mundial, ya que ésta incidió negativamente en la actividad automotor en el país.

La caída del ensamble en el sector automotor se derivó de la incapacidad de las matrices del sector para exportar al país vehículos desarmados lo que paralizó prácticamente el montaje. La suspensión del flujo se originó por la vinculación de las matrices de las Empresas Transnacionales al esfuerzo de la economía de guerra, lo que obligó a reconvertir sus plantas productoras de partes y automóviles para una economía civil a fabricantes de armamento y vehículos de guerra y, de esta manera, sumarse a las exigencias bélicas del gobierno estadounidense.

## CUADRO 2

### Ensamblado de vehículos automotores en México 1945-1963

AÑO	TOTAL	AUTOMOVILES	AUTOS/TOTAL%
1945	822	-	-
1946	10,454	3,619	34.6
1947	22,840	11,060	48.4
1949	22,419	10,710	47.8
1950	21,856	10,519	48.1
1951	46,081	21,833	47.4
1952	47,987	20,687	43.1
1953	35,709	13,791	38.5
1954	33,380	13,324	39.9
1955	32,275	12,405	38.4
1956	39,387	13,164	33.3
1957	41,106	18,297	44.5
1958	38,955	20,373	52.3
1959	51,118	27,159	53.1
1960	50,807	29,121	57.3
1961	62,563	39,524	63.2
1962	66,637	40,801	61.2
1963	74,514	48,841	65.6

Fuente: La Industria Automotriz en México 1973, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)

El liderazgo de las empresas estadounidenses se explica porque el patrón de consumo de automóviles estaba orientado hacia la adquisición de vehículos de gran cilindrada y bajos niveles de rendimiento y, en general, al llamado modelo americano.

Ante la estrechez del mercado, la política de competencia de las empresas se fincó más en la oferta diversificada de productos destinada a un mercado relativamente cautivo en donde la fuente principal de beneficio para las empresas provenía de la obtención de ganancias extraordinarias vía precios.

En esta lógica, el incremento de la productividad para impactar la reducción de costos de producción y, por tanto, de precios para ampliar sus cuotas de mercado aparecía en segundo plano.

### CUADRO 3

#### Participación de las empresas estadounidenses, europeas y japonesas en el mercado de automóviles, 1960-1964.

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL</b>	<b>EU</b>	<b>VARIOS PAÍSES</b>	<b>DE EU EN EL TOTAL %</b>
1960	32,152	17,985	14,167	55.9
1961	39,346	19,096	20,250	48.5
1962	41,163	22,203	18,860	53.9
1963	49,292	32,787	16,505	66.5
1964	61,243	43,432	17,811	70.9
Venta acumulada	223,196	135,503	8,763	60.7

La Industria Automotriz en México 1973, AMIA.

Según Arteaga en México las empresas trasnacionales no se plantearon hasta ese momento alcanzar una verdadera producción en masa para un mercado local tan restringido. El otro aspecto es que en ese periodo las exportaciones de vehículos desde los países en desarrollo eran prácticamente inexistentes. 16

---

16 Arteaga G. Arnulfo, "Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México", Plaza y Valdes

Además la estrategia conjunta entre el gobierno y las empresas trasnacionales preservaba al mercado nacional para las firmas que operaban internamente y eliminaba la competencia externa; vía incrementos en la productividad, permitió la transferencia de maquinaria y equipo obsoleto a escala mundial, pero en el ámbito se encontraba por encima de las condiciones medias de productividad. Este proceso reforzó la orientación de la Industria Automotriz a basar su desempeño al margen de los estándares eficientes de la productividad media dentro del sector.

Como señalan Benett y Sharpe, a principios de los años sesenta se había conformado un patrón particular de dependencia en y alrededor de la Industria automotriz en México, cuyos tres principales componentes eran:

- a) Diseño externo en tecnología y partes que correspondía a características de países desarrollados y no propios para un país subdesarrollado; el alto grado de diferenciación del producto y cambios anuales de modelos para un pequeño mercado y de escasos recursos resultaba un contrasentido
- b) Límites a la industrialización: la mitad de los vehículos vendidos en el país prevenían de firmas propiedad de mexicanos, pero ninguno de esos vehículos era manufacturado en México en sentido estricto.
- c) El carácter suntuario del sector automotor en un país donde sólo una quinta parte de la población estaba en condiciones de adquirir un vehículo mientras que en los países desarrollados constituía un bien de consumo de masas.

En suma, más que hablar de la industria automotriz mexicana, es más apropiado hablar de la industria automotriz en México.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Arteaga G. Arnulfo, "Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México", Plaza y Valdes, 2003

En la evolución global del sector automotor destacan dos hechos que van a incidir de manera importante en un cambio radical en la orientación del desarrollo de esta industria en el país:

- 1) Como resultado de la política de sustitución de importaciones emprendida por el Estado desde la década de los años cincuenta se había creado una planta productiva más extensa y diversificada que permitía encarar procesos productivos más complejos y con niveles tecnológicos más sofisticados, perspectiva bajo la cual era contemplada la industria automotriz.
- 2) Dado que el sector automotriz tenía una gran dependencia de insumos del exterior, pesaba de manera importante en el déficit de la balanza comercial del país, lo que obligaba a drenar importantes recursos hacia el exterior de manera creciente a medida que la industria iba afianzándose.

## **SEGUNDO PERIODO 1965-1980**

En el apartado anterior se plantearon un conjunto de elementos que condujeron a que el Estado emitiera en el año 1962 el Decreto que prohibió la importación de motores para automóviles y camiones y conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble a partir del 1º. de Septiembre de 1964, y que tenía por objeto que las Empresas transnacionales de automotores establecidas en el país llevaran a cabo un proceso de sustitución de importaciones, lo cual permitiría revertir el saldo negativo en la balanza comercial y a elevar 60% el nivel de integración del sector automotor.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del primero de septiembre de 1964, véase Diario Oficial, sábado 25 de agosto de 1962.

Si bien durante la década de los años sesenta el Estado pretendía tomar la batuta en el proceso de industrialización del país, a partir de la emisión del Decreto de 1962 las empresas automotrices más importantes se vieron favorecidas, ya que contaron con una política proteccionista que les permitió tener un mercado cautivo, reducción de aranceles de importación de partes y componentes, y transferencia de paquetes tecnológicos hacia México o reducción o eliminación de impuestos por la fabricación de vehículos; todo lo anterior permitió crear las bases para el despegue de la industria automotriz y un crecimiento relativamente acelerado en las dos décadas subsecuentes.

Este periodo se caracteriza por la incorporación de nuevas fases de la fabricación de los vehículos por parte de las empresas automotrices, como son: fundición, maquinado y armado del motor, así como mejoras tecnológicas en la fase de ensamble final.

El decreto para la integración de la industria automotriz su importancia radica en el hecho de que constituye la piedra angular sobre la que descansaría la evolución de esta industria en las dos décadas subsecuentes y constituiría, el punto de contraste con las políticas de integración hacia los EU empleadas en la etapa de la globalización a principios de los años ochenta:

- a) La prohibición de importación de vehículos ensamblados, así como de conjuntos mecánico, las empresas tendrían que presentar programas de las partes que fabricarían maquinaería dentro del país como aquellas que tendrían que seguir siendo importadas, así como las partes que contrataría para que fabricaran proveedores nacionales.
- b) A partir del año modelo 1965 se estipulaba que la incorporación de partes de fabricación nacional representará, cuando menos, el 60% del costo directo del vehículo fabricado en México.
- c) Reducir el crecimiento del déficit comercial del sector automotor, así como la incorporación de mecanismos de compensación de la balanza

de divisas a partir de la dinámica de exportación-importación de cada firma.

#### **CUADRO 4**

#### **PARTICIPACION DE VARIAS RAMAS EN EL PIB DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA**

<b>AÑO</b>	<b>PETROQUIMICA</b>	<b>CEMENTO</b>	<b>AUTO</b>
1970	0.63%	0.91%	4.70%
1971	0.70%	0.90%	5.02%
1972	0.76%	0.96%	5.11%
1973	0.76%	9.98%	5.72%
1974	0.90%	1.01%	6.43%
1975	0.92%	1.05%	6.24%
1976	9.97%	1.08%	5.43%
1977	0.93%	1.10%	4.98%
1978	0.96%	1.07%	5.80%
1978	1.01%	1.04%	6.13%
1980	1.03%	1.05%	6.43%

Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales, INEGI 1980

Derivada de la crisis que desencadenó la primera devaluación del peso mexicano frente al dólar en más de 20 años y que puso fin al llamado desarrollo estabilizador, se produjo una fuerte caída de la actividad automotriz, no obstante, al año siguiente, en el marco de la evolución de México en potencia petrolera, retoma su crecimiento como resultado del incremento de las divisas generadas por la exportación del crudo.

La evolución de la industria automotriz en México experimento modificaciones debido a su alto grado de dependencia del exterior, y si bien se manifestaron de manera mas lenta por el control de precios de las gasolinas, el crecimiento relativamente acelerado de la producción y ventas en la industria automotriz en el país implicó que las importaciones de partes y componentes se elevaran considerablemente, lo cual se reflejó en el creciente déficit comercial.

En el decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz y el decreto para el fomento de la industria automotriz, respectivamente, se dispone de una serie de estímulos fiscales como: eliminación de impuestos de importación y ensamble, devolución de impuestos causados por el incremento de las exportaciones, reducción y después eliminación de impuestos causados por la importación de maquinaria y equipo no producidos en el país.

El resultado fue adverso las importaciones crecieron y las exportaciones no compensaron el déficit comercial así que este fue cada vez mayor, así como la deuda con el exterior.

El incremento sostenido del déficit comercial se explica por la creciente dependencia de los insumos provenientes del exterior y al rezago tecnológico tanto de la industria terminal como de autopartes. La industria de autopartes no fue capaz de abastecer a la industria terminal, lo que obliga a las armadoras a importar permanentemente los insumos requeridos para la producción.

Existieron limitaciones como:

- 1) La carencia de tecnología propia que permitiera encarar exitosamente nuevos procesos; a la incapacidad para cubrir la demanda de autopartes de manera oportuna, en cantidades suficientes y con estándares medios de calidad.
- 2) La insuficiente acumulación interna de recursos financieros para impulsar una industria nacional que permitiera cubrir los requerimientos de la industria terminal.
- 3) La ubicación geográfica de nuestro país podría convertirse en un factor que explicaría el fracaso en la integración de la industria, ya que si bien las empresas del sector que decidieron transferir más fases del proceso de producción para ampliar sus fuentes de aprovisionamiento interno podrían obtener mejores precios y calidad de sus plantas o de sus proveedores en los países de origen.

## CUADRO 5

### GRADO DE INTEGRACION NACIONAL DE LA INDSTRIA TERMINAL 1977-1980 (%)

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONES	AUTOBUSES	TRACTOCAMIONES
1977	50.04	59.50	75.00	70.00
1978	53.84	68.27	79.80	78.94
1979	58.89	73.54	85.33	85.47
1980	56.93	75.66	85.33	85.20

Fuente: Diario Oficial de 20 de Junio de 1977, SECOFIN, Subdirección de la Industria Automotriz.

A pesar de que desde principios de la década de los años sesenta se había planteado el desarrollo de una industria nacional, la fuerte dependencia tecnológica, financiera y organizacional de las matrices de las firmas, habían acentuado más la subordinación a las políticas de las empresas. Esto derivó en una mayor transnacionalización del sector. Algunas razones planteadas por Ramírez de la O eran:

- 1) El crecimiento del mercado interno había obligado al crecimiento de las importaciones y, por tanto, un mayor déficit de la balanza comercial.
- 2) Especialización imperfecta, que se reflejaba en producciones de baja escala derivada del tamaño del mercado, pero con gran diversificación, esto afectaba los costos y las empresas podían obtener rentas adicionales.
- 3) La gran diferenciación de modelos producidos por la industria terminal repercutía en la fragmentación de la producción y el mercado de la industria de autopartes.
- 4) La condición de exportar era importar más con un régimen fiscal que no consideraba a las importaciones orientadas a la producción de exportación como importaciones temporales y, por tanto, exentas de impuestos.

La política industrial de las distintas administraciones que se rigieron bajo el modelo sustitutivo de importaciones siempre se encontró con la paradoja de mantener equilibrada la balanza comercial con los contenidos nacionales estipulados en los decretos y frenar el desarrollo de la demanda, o recurrir a mecanismos y para agilizar importaciones y mantener el ritmo de crecimiento.

### **TERCER PERIODO (1981-1993): AUGE, CRISIS, RESTRUCTURACIÓN Y GLOBALIZACIÓN REGIONAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.**

El año de 1981 puede considerarse como un punto de inflexión en la evolución de la industria automotriz en México. En ese año concluyeron, por un lado, la vertiente de desarrollo fincada fundamentalmente en la expectativa de crear una industria sobre bases nacionales a partir de encadenamientos hacia atrás, orientada a cubrir principalmente la demanda del mercado interno.

Este nuevo enfoque sería formulado inicialmente en el decreto de 1983 ampliado y profundizado en el decreto de 1993. En esencia se trata de crear las bases para que la industria automotriz funcione integrada regionalmente. Los acuerdos contenidos en el TLCAN terminarán por reafirmar esta línea de desarrollo.<sup>19</sup>

**CUADRO 6  
EVOLUCIÓN DEL PIB NACIONAL, MANUFACTURERO DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL (MILES DE PESOS CORRIENTES)**

<b>AÑO</b>	<b>PIB TOTAL</b>	<b>PIB. IND MANUFACTURA</b>	<b>PIB AUTOMOTRIZ</b>	<b>IND</b>
1975	609,975.8	148,057.7	5,458.7	
1980	4,276,490.4	985,013.1	36,044.2	
1985	4,919,905	1,050,187	34,933	

<sup>19</sup> Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz, Diario Oficial, 13 de Septiembre de 1983.

1990	678,923,486	156,440,342	6,798,716
1991	865,165,724	192,526,534	11,811,298
1992	1,019,155,941	215,711,033	13,066,139
1993	1,127,584,133	226,842,924	13,061,721

Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales, INEGI

En la etapa de la reestructuración de la Industria Automotriz empieza a manifestar una relativa independencia en relación con las condiciones internas de la economía nacional, en la medida en que su integración a la dinámica de la región de Norteamérica se afianza.

El comportamiento de variables como producción y ventas para el mercado interno y externo, particularmente en los periodos de recesión de la economía mexicana, tienden a manifestarse con dinámicas completamente opuestas; además, se ponían en marcha los proyectos de construcción de las nuevas plantas que darán pie a la nueva estructura industrial, base de la plataforma de exportación que las empresas crearán a lo largo de la década de los años ochenta y noventa.

La diversidad de líneas y los reducidos niveles de producción repercutieron en la industria de autopartes, que fue incapaz de responder a la demanda de la industria terminal, teniendo que recurrir esta última al expediente de las importaciones como vía para sostener la expansión de la industria el resultado fue que el déficit de la industria llegó a 2 mil millones de dólares en 1981, represento el 58% del déficit de la balanza comercial.

**CUADRO 7  
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SALDO DE LA BALANZA  
COMERCIAL (MILLONES DE DÓLARES)**

<b>AÑO</b>	<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b>	<b>%</b>
1978	507.3	26.3
1979	1,049.3	32.9
1980	1,478.3	46.5
1981	2,148.3	57.7

Fuente: La Industria Automotriz en México 1973, Asociación mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)

La aparición de nueva cuenta deficitaria está relacionada con la incapacidad del sector de autopartes para cubrir el repunte del mercado nacional y a la necesidad de mantener el ritmo de crecimiento de la demanda interna, pero sustancialmente del mercado externo, aun a costa de una balanza superavitaria. El otro aspecto relevante que contribuye al desempeño deficitario, es la eliminación, en el decreto de ese año, de la prohibición a la importación de automóviles ensamblados en el exterior.

El Decreto para el Estimulo al Desarrollo de la Industria Automotriz en México estaba diseñado todavía bajo el enfoque de una industria que pretendía basarse en el desarrollo; sin embargo, en el momento de su aparición no respondía ya a las estrategias de las empresas trasnacionales automotrices, que había iniciado ya la reestructuración de la rama en el ámbito internacional, mientras que el decreto trataba de impulsar las exportaciones de autos terminados con altos grados de integración nacional, para mitigar el déficit en la balanza comercial, en ese momento se iniciaba la mayor contracción del mercado mundial desde los años cincuenta; las empresas iniciaban sus proyectos de relativa especialización productiva en autopartes de sus plantas en México, en particular motores, para cubrir el mercado de Estados Unidos.

Las modificaciones introducidas en el decreto de 1989 obedecen no sólo a la aplicación de medidas de una administración profundamente permeada por el pensamiento neoliberal y su posición frente a la participación del Estado en la función reguladora y rectora de la economía.

### **El tratado de libre comercio y la liberalización paulatina del sector automotriz**

Aunque si bien es cierto que antes de la firma del TLCAN el mercado automotriz estadounidense estaba abierto a las importaciones provenientes de México con tarifas arancelarias sumamente bajas: 2.5% en promedio en automóviles y 3% en autopartes y es con la entrada en vigor del citado tratado el primer día de enero de 1994 que se dan las siguientes condiciones:

- Las tarifas arancelarias a las importaciones fueron reducidas a la mitad.
- La tarifa de importaciones de automóviles y camiones ligeros se redujo de 20 a un 10% acordando eliminarse por completo en el 2004.
- El 16% de las fracciones de autopartes sufrieron reducción de las mismas tarifas, quedando desgravadas en su totalidad al cabo de diez años.
- En concreto, la tasa arancelaria sobre las autopartes paso de 14% en 1993 a 10% en 1994 y 3% en 1998.
- Se redujo de 1.75 a 0.8 el factor de compensación de la balanza comercial, con lo cual las compañías manufactureras instaladas en México pudieron acelerar el ritmo de sus importaciones.

## CUADRO 8

Resumen Importancia Económica								
CONCEPTO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Participación % en el PIB</b>								
<b>Precios Corrientes</b>								
Nacional	3.1	3.2	3.2	3.3	2.9	2.7	2.6	2.6
Manufacturero	14.6	15.2	15.3	16.1	14.7	14.7	14.5	14.3
<b>Participación % Personal</b>								
<b>Ocupado</b>								
Nacional	1.4	1.5	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5
Manufacturero	11.4	11.9	12.1	12.5	12.3	12.9	13.	13.4
<b>Valor Agregado Bruto(Miles pesos) (VAB)</b>								
A precios Corrientes	89,546,801	113,889,996	135,477,319	162,691,965	152,738,214	156,146,044	162,388,839	179,576,626
<b>Consumo Intermedio (Miles pesos)</b>								
A precios Corrientes	231,947,393	291,757,322	344,274,153	412,929,996	383,374,461	414,597,446	435,446,966	477,681,997
<b>Composición % VAB del Sector Automotor</b>								
Vehículos Automotores	50	49.8	49.4	50.7	49	50.3	49.1	47.0
Partes y Accesorios	43.5	44.1	45.2	44.6	46.9	46	47.2	49.1
Productos de Hule	6.2	6.1	5.4	4.7	4.1	3.7	3.6	3.8
<b>Comercialización (Unidades)</b>								
Ventas al Mayoreo de Vehículos	1,653,268	1,813,162	2,355,085	2,360,343	2,354,152	2,194,067	2,252,641	32,384,856
Mercado Nacional	666,831	706,106	904,155	945,534	1,018,486	998,920	1,120,419	1,161,055

NOTA: Cuadro de elaboración propia con cifras de INEGI, "La industria Automotriz en México", Cuentas Nacionales. Precios Corrientes

### **CAPITULO III**

## **MÉXICO Y EL TLCAN EN LA APERTURA COMERCIAL, UNA PERSPECTIVA ACTUAL**

### **México y el TLCAN, la apertura:**

En esta sección se muestran las principales medidas y los resultados relevantes de la apertura económica y la reestructuración de la industria en México, así como los resultados obtenidos.

En una breve síntesis se destaca la apertura del mercado mexicano al exterior y se explica la forma en que esa apertura orienta las políticas públicas y las estrategias de las firmas más importantes.

Como ha sucedido en otros países de América Latina, la industrialización en México se ha caracterizado como un proceso en dos fases. En la primera fase, el proceso se define por la expansión y protección del mercado nacional.

Esta fase, denominada de industrialización por sustitución de importaciones, cubre desde los años cuarenta hasta principios de los ochenta.

La segunda fase se caracteriza por la conformación de un nuevo modelo basado en la eliminación de las barreras comerciales y el fomento a las exportaciones manufactureras. Se trata de un largo y difícil período de transición hacia lo que se ha definido como la modernización del aparato productivo, esto es, la transformación de una industria protegida hacia otra con capacidad para competir en el mercado mundial. Esta modernización es llevada a cabo fundamentalmente a través de procesos de reestructuración micro al interior de las empresas y, más recientemente, a través de las relaciones entre ellas.

## **Fundamentos para comprender la apertura y las consecuencias de firmar el tratado TLCAN.**

La década de los noventa estuvo caracterizada principalmente, por el surgimiento de los procesos de integración regional, que se refieren a la formación de grupos o bloques de países, geográficamente próximos, que eliminan entre si las trabas al comercio al tiempo que mantienen las restricciones asociadas a las políticas comerciales internacionales frente al resto del mundo.<sup>20</sup>

En este contexto, el comercio internacional se convirtió en el principal elemento articulador del proceso de integración y dentro de la región surgió en 1994 el TLCAN, entre México, Estados Unidos y Canadá. A grandes rasgos, el tratado formó parte de la estrategia de los países miembros para complementar sus economías y afrontar los cambios emergentes dentro del ámbito internacional.

Con la firma del tratado, los miembros se comprometieron a eliminar los obstáculos arancelarios y no arancelarios al intercambio comercial, y a establecer foros para solucionar las controversias de orden mercantil.

El TLCAN se define como zona de libre comercio, porque éste contiene reglas específicas que facilitan el libre acceso de bienes, servicios, capitales y personas de negocios entre las naciones participantes.

Actualmente, México dirige aproximadamente el 85% del total de las exportaciones hacia su principal socio comercial, Estados Unidos, esto da cuenta de la magnitud de dependencia económica que existe hacia este país.

Por otra parte, México se ha convertido en el tercer proveedor de bienes más importante hacia Canadá, así es su mayor socio comercial en el continente después de Estados Unidos. En 1997, las ventas de México a

---

<sup>20</sup> J. Tugores, Economía Internacional e Integración Económica, p.7.

Canadá casi se duplicaron con respecto a 1993, debido a la mayor participación de algunos productos mexicanos, en el sector automotor las exportaciones crecieron 80%. En el mismo periodo, el total de las importaciones canadienses hacia México se incrementaron en 67%. 21

Canadá pasó de ser el séptimo comprador de productos mexicanos en 1990, al segundo en 1994. México y Canadá son en la actualidad productores netos, fabrican más de lo que consumen. Su producción se orienta principalmente hacia Estados Unidos con el que tienen mayor intercambio. 22 Por esta razón, el comercio entre estos países ha sido escaso. Sin embargo, el comercio derivado del TLCAN y las estrategias de las empresas armadoras estadounidenses, han hecho que las relaciones comerciales se incrementen paulatinamente.

La capacidad exportadora de la industria automotor canadiense se basa en la muy estrecha relación entre las empresas ensambladoras y las proveedoras de componentes en la frontera con Estados Unidos, a corta distancia de las principales armadoras de esta nación. Sin embargo, desde principios de los ochenta las ensambladoras canadienses comenzaron a proveerse de autopartes provenientes de México, Brasil y Taiwán, lo que también disminuyó los costos.

La fabricación de autopartes en nuestro país de acuerdo con datos del INEGI y de INA, revelan que en el 2004 el sector registro ventas por 22 mil 419 millones de dólares, año de mayor registro de ventas en el lapso de estudio de este trabajo logrando desplazar a Japón como primer proveedor de piezas automotrices para el mercado mas grande del mundo.

---

21 Ramírez, José C, "Los efectos del TLCAN sobre el comercio y la industria de México", en Arturo Borja (coord.), "Para evaluar al TLCAN", Miguel Ángel Porrúa, 2001

22 Mercado, A. y M. Sotomayor, "El comercio de automotores entre México y Canadá", Comercio Exterior, Vol. 46, no. 7 de Julio de 1996, p.583

La ventaja principal de los acuerdos regionales es que permiten llegar a compromisos más profundos en lo relativo a una mayor liberalización del comercio, la introducción de nuevos temas, la inspección de las políticas internas que distorsionan el comercio y las inversiones más allá de lo que permiten las negociaciones mundiales<sup>23</sup>

La integración económica mundial se ha dado en tres modalidades principales, a saber: entre países que mantienen un mismo nivel de desarrollo económico bajo, como es el caso de los países de Centroamérica; entre países que tienen pocas diferencias de desarrollo económico alto, como los integrantes de la Unión Europea y, entre países que presentan diferencias abismales de desarrollo. <sup>24</sup>

En el TLCAN Canadá y en especial México establecen lazos de dependencia respecto de Estados Unidos que se constituye como el país que provee los recursos, y que en todo momento puede exigir el cumplimiento de ciertas condiciones económicas y sociales para otorgárselos, aunque éstas difieren de uno a otro y la coherción ejercida por Estados Unidos para darles cumplimiento varían en mayor o menor medida.

El acuerdo constituye un proceso por el cual México, Estados Unidos y Canadá han convenido en ceder su dominio o soberanía sobre ciertos aspectos

---

<sup>23</sup> A. Ervvadeordal y R. Carolyn, Las Américas sin Barreras, Negociaciones Comerciales de Acceso a Mercados en los Años Noventa, p.109

<sup>24</sup> De acuerdo a las Estadísticas proporcionadas por la ONU y el FMI, para el año 2002, resulta evidente el hecho de que el crecimiento y desarrollo económico alcanzado por las tres naciones que conforman al TLCAN presentan diferencias abismales considerando su PIB y el volumen de su población, debido a que, en ese año; el PIB Mexicano fue de 617,181 Millones de Dólares respecto de 101.97 Millones de Habitantes; mientras que el de Estados Unidos fue de 10,019,700 Millones de Dólares respecto de 291.04 Millones de Habitantes; y el de Canadá fue de 694,478 Millones de Dólares respecto de 31.27 Millones de Habitantes.

limitados de su política comercial. Estos tres países han realizado esta rendición parcial de su autonomía para obtener disponibles gracias a un común relajamiento del proteccionismo y la confirmación de esta decisión en forma de un acuerdo internacional. 25

Aunque por otra parte, tanto Estados Unidos como Canadá han impuesto diversas trabas no arancelarias a la libre circulación de bienes y servicios dentro de la región de Norteamérica.

Sin embargo, a más de diez años de la entrada en vigor del tratado puede apreciarse que los beneficios derivados de estas aplicaciones no se han alcanzado plenamente ya que, en más de una ocasión y con diversos argumentos se ha negado el libre acceso de bienes y servicios mexicanos al mercado estadounidense y canadiense.

Para tener un claro entendimiento de la industria automotriz mexicana, es necesario conocer el comportamiento del sector manufacturero al que pertenece en relación al comercio exterior y los cambios ocurridos como consecuencia de la globalización.<sup>26</sup>

El manejo de la estabilidad macroeconómica fue combinado con un fuerte programa de reformas estructurales que incluyeron la privatización de las empresas estatales, la liberalización de las importaciones, la promoción de las actividades de exportación y una considerable desregulación en todas las esferas. México pasó del aislamiento a una creciente integración en la economía internacional. Indicativo de ello fue la adhesión en 1986 al GATT, su

---

25 S. Globerman y M. Waker, El TLC un enfoque Trinacional, p,9

26 El sector manufacturero considerado como el principal motor de crecimiento económico y desarrollo industrial del país, a partir de la década de los años ochenta inicio cambios relevantes en su estructura productiva, destacando lo que se presentaron a partir de la apertura comercial, los cuales han implicado cambios sustanciales en la estructura comercial, productiva, de inversión y empleo en el sector, CEFP,2005

incorporación en 1994 como miembro de la OCDE y la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.<sup>27</sup>

El TLCAN aceleró la apertura en diversas áreas, como el acceso a mercados, reglas comerciales, servicios, inversión, derechos de propiedad intelectual y normas para disputas.

En cuanto a la industria automotriz, el programa original de 1962 requería que las corporaciones transnacionales establecieran plantas de manufactura en México para poder vender en el mercado doméstico, en resumen, los principales resultados de las políticas de ajuste macroeconómico fueron dos: el primero fue la reorientación del aparato productivo nacional hacia la exportación y el segundo reforzamiento de la importancia relativa de las firmas de gran tamaño, tanto extranjera como nacional la orientación productora cambió.

En parte por la instalación en el país de nuevas compañías de alcance mundial y en parte por la reorganización de las firmas ya establecidas, México incrementó sustancialmente sus exportaciones.

Las manufacturas se colocaron a la cabeza de las exportaciones, y dentro de ellas los primeros lugares fueron ocupados por las industrias del automóvil, de la maquinaria eléctrica y del equipo electrónico; prácticamente en todos los casos se trata de empresas de gran tamaño.

---

<sup>27</sup> Esta sección se basa en el documento emitido por la CEPAL, "La Industria Automotriz Mexicana" de Carrillo, Mortimore y Alonso (1996). Consultado Julio de 2008

## CUADRO 9

VALOR AGREGADO BRUTO TOTAL, (PIB) DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN VALORES BASICOS (MILES DE PESOS CORRIENTES)

Periodo	Total	Ind. Manufacturera	Ind. Automotriz
1994	1,306,301,571	245,012,475	29,911,147
1995	1,678,834,829	350,155,556	44,664,594
1996	2,296,674,526	494,520,325	71,140,340
1997	2,873,272,991	615,478,413	89,846,801
1998	3,516,344,7736	748,348,883	113,889,996
1999	4,205,703,889	884,331,331	135,477,319
2000	4,974,463,616	1,013,323,401	162,691,965
2001	5,269,653,640	1,031,217,592	151,244,164
2002	5,734,645,816	1,068,602,799	159,361,739
2003	6,245,645,816	1,123,213,026	162,389,839
2004	6,964,058,586	1,257,053,641	179,576,626
2005	8,803,751,000	1,629,679,000	245,529,000
2006	9,905,196,000	1,850,763,000	290,037,000

Fuente: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas de bienes y servicios, 1995-2006. Aguascalientes.

En términos generales, estas políticas tuvieron efectos profundos dentro de las actividades productivas, pero precarios en el saneamiento nacional de la economía.

Sus modificaron de una manera el panorama industrial al polarizar el aparato productivo; las grandes firmas extranjeras y nacionales aumentaron su poder relativo integrándose a las corrientes del comercio internacional, y de manera simultánea las empresas pequeñas y medianas fueron condenadas a la inestabilidad de un mercado nacional cada vez más liderado por las importaciones. Pero también fueron precarios los resultados a nivel global, en la medida en que la depreciación y la fuga de capitales de diciembre de 1994 revelaron que la supuesta fortaleza del relanzamiento económico dependía sobre todo de los llamados capitales especulativos, es decir, capitales invertidos en acciones y papeles financieros de rápida convertibilidad y en extremo sensibles a la volatilidad de los mercados internacionales de capitales.

En síntesis, las políticas de ajuste cambiaron la orientación de la producción desde el mercado interno hacia el de exportación, desregularon diversas industrias prioritarias, quitaron trabas para atraer nueva inversión extranjera directa y crearon sistemas paralelos que acompañan al nuevo modelo industrial.

El sector manufacturero exportador tiene un efecto de arrastre cada vez menor en otras industrias y en la creación de empleos, por la desnacionalización de la industria mexicana y la desconexión del resto de la economía, a pesar que en el cuadro se expresan cifras en aumento, la población crece exponencialmente y demanda más empleos. <sup>28</sup>

### CUADRO 10

#### PERSONAL OCUPADO TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Periodo	Total Población Ocupada	Total Manufactura	Total Automotor
1994	28,165,783	3,238,906	338,057
1995	27,347,482	3,066,717	325,515
1996	28,270,286	3,278,436	358,560
1997	29,349,956	3,566,045	405,113
1998	30,623,772	3,768,116	448,540
1999	31,363,158	3,913,387	471,654
2000	32,101,557	4,096,309	511,011
2001	31,827,104	3,898,763	481,707
2002	31,551,657	3,637,115	469,488
2003	31,706,086	3,531,030	464,306
2004	32,179,565	3,505,818	468,115

FUENTE: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas de Bienes y Servicios.

En el caso de emplear reglas de origen muy restrictivas, la presencia de IED proveniente de Europa y Asia en nuestro país se vería obstaculizada al

---

<sup>28</sup> Por desnacionalización se entiende que cada vez hay menos contenido mexicano en las exportaciones realizadas por nuestro país.

restringir la entrada de empresas extranjeras no pertenecientes al TLCAN que puedan apoyar el crecimiento económico del país.

Para poder determinar el origen de los productos, hay tres criterios básicos:

- De minimis <sup>29</sup>
- Cambio de clasificación arancelaria o brinco arancelario<sup>30</sup>
- Valor de contenido regional

---

<sup>29</sup> Un bien se considerará originario si el valor de todos los materiales no originarios utilizados en la producción del bien que no sufran el cambio correspondiente de clasificación arancelaria establecida en el anexo 401 no excede 7% del valor de transacción del bien, ajustado sobre la base Libre a Bordo.

<sup>30</sup> En donde un producto es originario a partir de que el material importado sufre una transformación suficiente, es decir la materia prima es transformada para obtener un producto final.

Es factible pensar que una combinación entre el cambio de clasificación arancelaria y el porcentaje de valor contenido regional cambiaría por completo la situación exportadora de México. Esto se explica a través de dos situaciones disímiles:

- Con la presencia de reglas de origen no restrictivas en la exportación de productos, las empresas transnacionales ubicadas en México optimizarían sus procesos de producción, llegando a un grado de integración comercial elevado.
- Al aplicarse reglas de origen restrictivas, los beneficios de las empresas extranjeras en México disminuirían, debido a que el grado de abastecimiento local no alcanzaría el nivel deseado.

***Métodos para clasificar el contenido regional de las mercancías producidas, dentro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte***

Las reglas de origen son importantes en el intercambio comercial en la región de América del Norte y son aplicables a todos los bienes sujetos a la exportación e importación negociados en el tratado. De esta forma, la industria automotriz no está exenta de cumplir con estas normas que regulan el intercambio de bienes a través del TLCAN, ya que automóviles y autopartes deben cumplir la regla de valor de contenido regional por medio del Método del Costo Neto.<sup>31</sup>

---

31 Método de Costo Neto de conformidad con el método de costo neto, el valor de contenido regional se obtendrá restándole al total del costo de la producción el valor de los materiales no originarios. El costo neto se calculará con la siguiente fórmula:

VCR = Valor de contenido regional expresado en porcentaje.

CN = Costo neto del bien.

VMN = Valor de materiales no originarios utilizados en la producción del bien.

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

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

Un material es originario cuando todos los insumos no originarios utilizados en su producción sufran cambio de clasificación arancelaria.

Del mismo modo, el sector automotriz mexicano no puede ignorar las estrategias predominantes en el mercado internacional, mismas que forman parte del efecto de la globalización y se mencionan a continuación:

- Automatización flexible de la producción, lo cual permite aprovechar economías de escala y alcance a la vez.
- Continuará la demanda por la diversidad, aún en aquellos segmentos donde la sensibilidad con respecto a precios es mayor.
- Los gobiernos, de los países industrializados como en los países en vías de desarrollo, no han dejado de apoyar a la industria automotriz.
- Existen acuerdos de colaboración y alianzas. Algunas empresas desarrollan estrategias conjuntas en algún mercado y compiten con estrategias independientes en otros.
- La proliferación de marcas no se ha reducido

Se publicó en el Diario Oficial de la Federación: Diciembre 20 de 1993.  
Las reglas de origen (metodología del costo neto), los vehículos deben tener un contenido regional en el cual los automóviles en el año de 1994 al año 1997 es

---

del 50%, y entre 1998 al 2002 es del 56%, y del 2003 en adelante es de 62.5%.<sup>32</sup>

El volumen de cantidades permitidas; a la importación en México del sector automotor desde la entrada en vigor del TLCAN en 1994 al 2003 se impuso que solo las armadoras establecidas en México podrán importar y desde el año 2004 ya no existe restricción. En cuanto a la exportación no existe restricción alguna.

En el año de 1995 fue muy difícil para la economía mexicana, las consecuencias de la misma se manifestaron principalmente en una disminución de la demanda interna y un aumento en la demanda externa por la devolución de la moneda nacional.

Al mismo tiempo, los flujos de capital del exterior hacia México se vieron afectados de manera considerable por la misma devolución. Para poder contrarrestar el efecto de la crisis, el gobierno mexicano intervino para atraer inversión extranjera y aumentar la participación en los mercados internacionales. Todo esto en conjunto, provoco que México pasara por momentos inestables.<sup>33</sup>

En 1997 se alcanza una mayor estabilidad en la economía nacional, por lo que la razón de las exportaciones de automóviles sobre la producción se ubica en el 73% manteniéndose estable hasta el 2003.

La industria automotriz siempre ha sido parte trascendental en la producción manufacturera mexicana. Esta industria genera empleos en el país, su valor de producción es alto y contribuye de manera significativa a las exportaciones totales.

---

32 [www.economia-snci.gob.mx/sic.php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1](http://www.economia-snci.gob.mx/sic.php/ls23al.php?s=20&p=1&1=1) "Tratados de Libre Comercio de México", Secretaría de Economía, México, Septiembre, 2004.

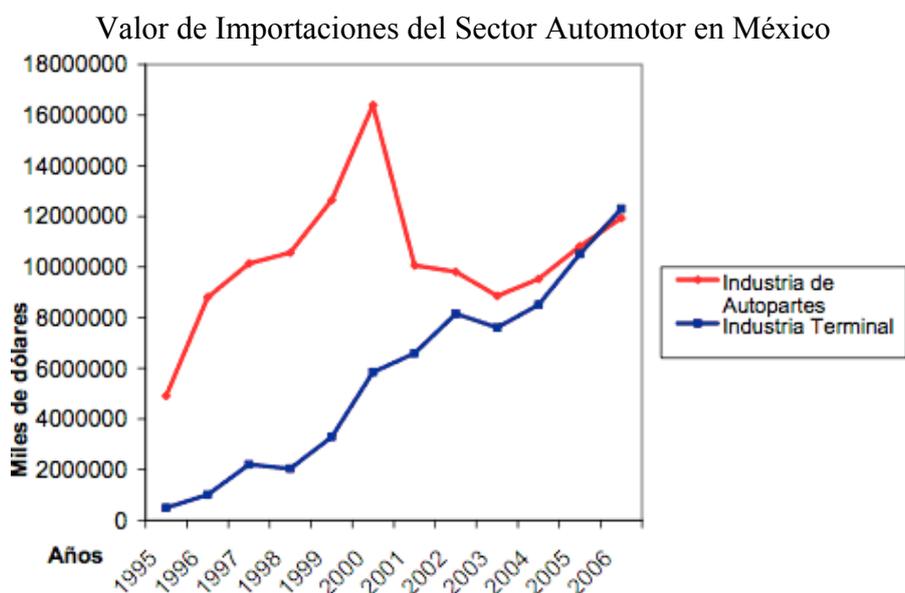
33 Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)

En el año 1999 no es la excepción para el crecimiento de la industria manufacturera en México. El número de vehículos automotores producidos creció 5.3%, las ventas internas de unidades representaron el 71% de la producción interna de vehículos. <sup>34</sup>

México en el año 2000 se convirtió en el décimo productor automotriz mundial con una fabricación de 2 millones de vehículos anuales, de los cuales más del 70% es destinado para su exportación. Parte de este crecimiento se debe a que empresas como Ford, General Motors, Chrysler, Volkswagen, BMW, Renault-Nissan y Honda han producido exclusivamente en México para distribuir sus automóviles a todo el mundo.

En el 2001, la industria automotriz experimenta uno de sus mejores momentos. En este año, el sector automotriz representó el 20% de las exportaciones totales del país, lo que en cifras monetarias, significó un ingreso de 31.7 mdd, la venta en el mercado nacional creció 16%, la fuerza de trabajo es más competitiva y hay aranceles preferenciales con la Unión Europea.

## CUADRO 11

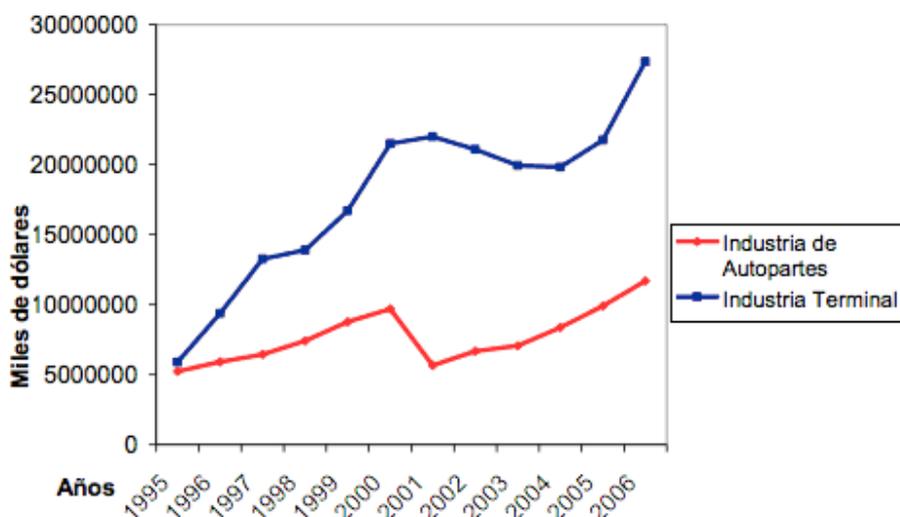


Fuente: INEGI, “La Industria Automotriz en México”, varios años. Miles de Dólares Corrientes

<sup>34</sup> <http://banxico.org.mx/InfoFinanciera/DoctosBm> Consulta Abril 2008

## CUADRO 12

Valor de Exportaciones del Sector Automotor en México



Fuente: INEGI, “La Industria Automotriz en México”, varios años. Miles de Dólares Corrientes

En el caso del TLCAN la protección arancelaria bajó de 9.9% en 1994 a cero en 2004, el nivel de contenido nacional obligatorio bajó de 34% en 1994 a cero en 2004 para vehículos y de 20% a cero en el caso de autopartes. La compensación de divisas por empresa se redujo de 80% a cero.

## Cuadro 13

	Decreto	PERIODO DE TRANSICIÓN DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO AMERICA DEL NORTE										
		94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04
<b>1.- Valor Agregado Nacional</b>												
<b>Ind. Autopartes</b>	30%	30%										0%
<b>Proveedor Nacional</b>	36%											
<b>Ensamblador</b>	36%	34%					33%	32%	31%	30%	29%	
<b>2.- Equilibrio Comercial</b>												
<b>Ensambladoras</b>	100%	80%	77.2%	74.4%	71.6%	70%	66%	63%	60%	57%	55%	0%
<b>3.- Otros Instrumentos</b>												
<b>Protección Arancelaria</b>	20%	9.9%	8.8%	7.7%	6.6%	5.5%	4.4%	3.3%	2.2%	1.1%	0%	
<b>Insumos Nacionales</b>	20%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	100%			
<b>Contenido Regional</b>	-	-	50%			50%			62.50%			

Fuente: [www.bancomext.com.mx](http://www.bancomext.com.mx)

A partir de 2004 prácticamente el único instrumento de política de la industria automotriz mexicana con respecto a su acceso a otros mercados son las reglas de origen regional de cada tratado.

El sector automotriz México cuenta con cuatro importantes ventajas:

- 1) Cuenta con salarios bajos en comparación con Estados Unidos, especialmente a partir de la crisis de 1994-1995 en que se produjeron fuertes devaluaciones del peso mexicano.
- 2) México goza de una ubicación geográfica inmejorable con respecto al mercado norteamericano.
- 3) Tiene acceso preferencial al mercado norteamericano, al principio fue a través del mecanismo de la producción compartida y a partir de 1994 vía el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).
- 4) La demanda interna mexicana de automóviles es cada vez más importante.

## **CAPÍTULO IV LA EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LA INDUSTRIA TERMINAL**

### **Situación del Sector de Autopartes**

El sector de autopartes ha sido caracterizado desde su inicio por una escasa integración nacional y por seguir un modelo no sólo de subcontratación internacional en donde las decisiones de producción, proveedores, tecnología y comercialización son llevadas a cabo por las propias matrices en Estados Unidos ( Carrillo y Hernández), sino de subcontratación e integración vertical con un impacto insignificante en las redes locales cliente-proveedor y en el desarrollo industrial de las ciudades en las que se asienta dicha inversión.<sup>35</sup>

Habitualmente se establecía una asociación entre las matrices y las operaciones de maquiladora en las cuales las primeras se encargaban de las operaciones intensivas en conocimiento, fijaban las especificaciones técnicas y los precios de los servicios, mientras que las maquiladoras grandes se limitaban a ejecutar los encargos obtenidos en procesos mucho más simples.

Las empresas buscan zonas de localización con una abundante mano de obra barata, dócil y desorganizada sindicalmente, para desarrollar en forma intensiva y manual actividades poco calificadas, generalmente situadas en el segmento más desprotegido y generador de menor valor en la cadena global del producto.

Como respuesta a estos cambios, las ensambladoras han adoptado una perspectiva global en sus actividades de manufactura basándose en los principios de producción flexible; realizando alianzas fusiones y adquisiciones para obtener otras capacidades, accesos a mercados y evitar competencia.

---

<sup>35</sup> Carrillo, Jorge, Miker Palafox, Cecilia, "Empresarios y Redes Locales: Autopartes y Confección en el Norte", Plaza y Valdes Editores, Primera Edición, 2001

La industria de autopartes en nuestro país provee dos mercados el de equipo original que se usa directamente en la fabricación de automóviles nuevos, y el mercado de repuestos.

La industria de autopartes comprende 18 grupos, de los cuales tres rubros más importantes son: motores de gasolina, partes eléctricas, y partes para motor.

#### CUADRO 14

<b>INCREMENTO EN EXPORTACIÓN DE AUTOPARTES ACTUAL</b>				
<b>Producto</b>	<b>Incremento (%) en valor</b>	<b>Incremento (%) volumen</b>	<b>% Participación exportaciones mundiales</b>	<b>Posición como proveedor mundial</b>
Partes para motores de émbolo	16	22	6	4
Culatas, cabezas, pistones, válvulas, bielas, otros	1	8	4	8
Cinturones de seguridad	-6	4	22	1
Partes y accesorios de carrocería	14	11	7	5
Frenos y sus partes	-3	-16	4	9
Cajas de cambio	11	-6	1	13
Rines y sus partes	19	35	4	6
Volantes, cajas de dirección	11	24	7	4
Chasis, flechas semiejes, engranes, tanques de combustible	17	5	3	10
Carros de arrastre(remolque)	11	353	6	4

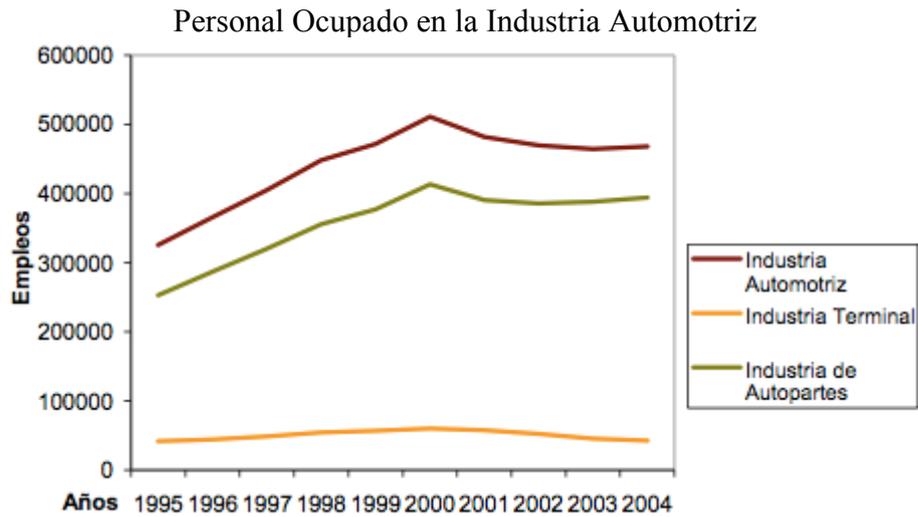
**Fuente: Revistas Bancomext.gob.mx, CCI con Estadísticas de COMTRADE, Enero 2006**

Actualmente la industria de autopartes mexicana se ubica en la segunda posición en exportaciones de la economía con 500 empresas, 345 de primer nivel.<sup>36</sup> Frente a los cambios en el panorama de la economía y la reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial, aporato 394,200

<sup>36</sup> Datos del Centro Nacional de Metrología, Secretaria de Economía

trabajadores en 2004, lo cual significa el 84.2% de la industria automotriz y el 1.2% de sector manufacturero. Además en materia de inversión aportó el 77% invertido en la industria automotriz en el año 2003, y en el año 2005 las ventas de autopartes significaron el 27.7% de la industria. 37

**CUADRO 15**



Fuente: INEGI, “La Industria Automotriz en México”, varios años.

Las principales características de las empresas de autopartes en México son:

- **Empresas Grandes:** las cuales cuentan con capital extranjero perteneciente a empresas transnacionales, aunque también pueden contar con capital de grupos industriales mexicanos. Su producción constituye las exportaciones más importantes de autopartes; Se concentran en la manufactura de equipo original, componentes mecánicos mayores y sistemas del vehículo de mayor grado de complejidad técnica, mayor valor agregado.

Estas empresas producen a una escala que cubre casi por completo el mercado nacional y cuentan con alianzas estratégicas extranjeras tanto de tecnología como de capital, poder de mercado y acceso a recursos externos en condiciones preferenciales.<sup>38</sup>

- **Grupo de pequeños productores:** se encuentra compuesto por pequeños y medianos extranjeros, generalmente de capital nacional y usualmente utilizan licencias extranjeras, fabrican componentes de menor valor agregado, poco complejos técnicamente y la mayoría de sus productos se destinan al mercado de repuesto, su participación de las exportaciones es muy limitada, generalmente se encuentran relacionados con empresas de autopartes más grandes.

La Industria de autopartes se encuentra clasificada a su vez de acuerdo al destino de su producción en:

- a) **Equipo de repuesto:** integrado por empresas que destinan su producción exclusivamente a este mercado, así como por proveedores de equipo original que participan parcialmente en este segmento; sus ventas representan el 18.1% del mercado.

---

<sup>38</sup> <http://www.ina.com.mx> Consulta Mayo 2008

- b) **Equipo original:** compuesto por empresas filiales de las terminales y proveedores independientes y según datos de la Industria Nacional de autopartes representa el 69.1% del mercado.
- c) **Exportaciones directas:** Representan el 12.8% restante del mercado de autopartes, las exportaciones son en su mayoría realizadas por las empresas de autopartes productoras de equipo original.<sup>39</sup>

### **Elementos que Inciden en el Mercado Nacional de Autopartes**

- Importación de vehículos (nuevos y usados)
- Importación formal de componentes
- Mercado negro de autopartes (componentes usados, autopartes robadas, contrabando)
- Reducción de la vida media de uso de los vehículos en el país (por restricciones ambientales)

En 2004, el total de ventas nacionales fue de 27.3 MMD con incremento anual de 7.6%, el 48% del total vendido fue de partes nacionales, el saldo promedio de la balanza comercial de autopartes entre 1994 y 2001 fue desfavorable (5 MMD anuales), el cual fue compensado por el saldo positivo en vehículos (12 MMD por año), se produjeron autopartes con un valor de 22 mil millones de dólares (MMD), 13% más que en los primeros tres años de la década actual, 55% para exportación (incluye maquila), 45% para mercado interno. <sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> <http://www.bancomext.com>. Consulta Mayo 2008.

<sup>40</sup> *Ibíd.*

Con la firma del TLCAN, la industria de autopartes nacional se vio en la necesidad de mejorar sus técnicas de producción, ya que la liberación gradual de competencia de importaciones se ponía en marcha. El contenido local de autopartes en los vehículos fue disminuyendo desde 1995 a partir de la firma del TLCAN en 1994, dentro del sector de autopartes se destacan algunos puntos:

- La desgravación total al cabo de 10 años
- La tasa arancelaria sobre autopartes paso de 14% en 1993 a 10% en 1994 y 3% en 1998
- El margen de contenido nacional para los vehículos fabricados en México fue disminuyendo, pasando de 36% en 1993 a 0% para 2004 (Vicencio, 2007).

Los que buscaba con la firma del TLCAN era que con la desregulación gradual de la industria de autopartes y con la entrada de empresas, extranjeras a este sector los productores de autopartes nacionales se vieran en la necesidad de mejorar la calidad y bajar sus costos de producción para no desaparecer dentro de la alta competencia.

### **Industria de Autopartes**

- Este sector ha basado su competitividad en el nivel internacional en el cumplimiento de los requisitos marcados por las compañías armadoras mediante la certificación de sus procesos de producción, distribución y embarque.<sup>41</sup>

---

41 Debido a la relación terminal-autopartes se da la introducción del sistema justo a tiempo o cero inventarios en la mayoría de las plantas automotrices, este sistema disminuye el tiempo de producción y aminora las incertidumbres productivas, al mismo tiempo mejora la calidad e incrementa la productividad en los procesos de manufactura al producir un mínimo necesario interno en los procesos de producción de la industria de autopartes.

- Después de la liberalización total de las autopartes dentro del marco del TLCAN no se espera un desarrollo para la primera década de este siglo de las organizaciones que lo componen, sino mas bien una contracción de las mismas.<sup>42</sup>
- El 40% de las fabricas de autopartes en nuestro país ha sido absorbidas o han desaparecido, ha causa de la falta de crédito, aceleración de las importaciones, la entrada de productos ilegales y sobre todo al ingreso de China a la OMC.<sup>43</sup>

### **El desarrollo de proveedores locales**

Las organizaciones que a la fecha fabrican componentes automotrices en México deben establecer cadenas de suministro de segundo y tercer nivel mediante el establecimiento de contratos a largo plazo, extendiendo a todo lo largo los mismos sistemas de calidad que se utilizan en los proveedores de primer nivel de la misma forma en el que las compañías de la industria terminal lo han hecho extensivo hacia ellos como un medio para el aseguramiento de la calidad.<sup>44</sup>

Según Mortimore las respuestas obtenidas por las empresas participantes respecto de su propia capacidad para duplicar su capacidad productiva para 2010 muestran que hubo mucha confianza en poder llegar a la meta, ya que del total de las empresas, 30 (73%) opinaron que sí tienen la

---

42 Es probable que la mayor competencia entre proveedores produzca una fuerte tendencia hacia su racionalización, concentración y consolidación. Se estima que los 600-800 proveedores principales y más de 10.000 secundarios que existieron en el año 2001, se habrán reducido a 25-100 principales y 2.000-4.000 secundarios para el año 2.010 (OESA, 2003). La capacidad de innovar, manejar tecnologías complejas, y establecer un sistema internacional de producción serán los factores claves para sobrevivir. Mortimore, Michael y Barron, Faustino, "Informe Sobre la Industria Automotriz Mexicana", CEPAL, p.10

43 *Ibíd.*

44 Según AMIA e INA, Consulta Agosto 2008.

capacidad de lograrla y solo 11 (27%) que no. Muy notablemente, 24 de las 26 empresas extranjeras (92%) opinaron que sí mientras que 9 de las 15 empresas mexicanas (60%) dijeron que no.

En general, las empresas extranjeras son grandes, mayormente Tier 1, pertenecen a sistemas internacionales de producción integrada de conocidas empresas transnacionales, poseen su propia tecnología, y normalmente estuvieron invitadas a establecerse en México vía negociaciones entre corporativos. Las empresas mexicanas representan una mezcla de empresas Tier 1 que pertenecen a importantes grupos empresariales nacionales, así como a empresas medianas y pequeñas Tier 2/3, y más bien obtienen su tecnología vía contratos con los dueños de ellas. Las extranjeras tienden a asistir a sus proveedores a mejorar su desempeño, mientras que las empresas mexicanas tienden a recibir capacitación más que a ofrecerla. Las empresas extranjeras más bien han gozado de buenas experiencias en México durante 1994-2006, y actualmente poseen fuertes situaciones competitivas en el mercado mexicano y buenas situaciones en el mercado norteamericano.

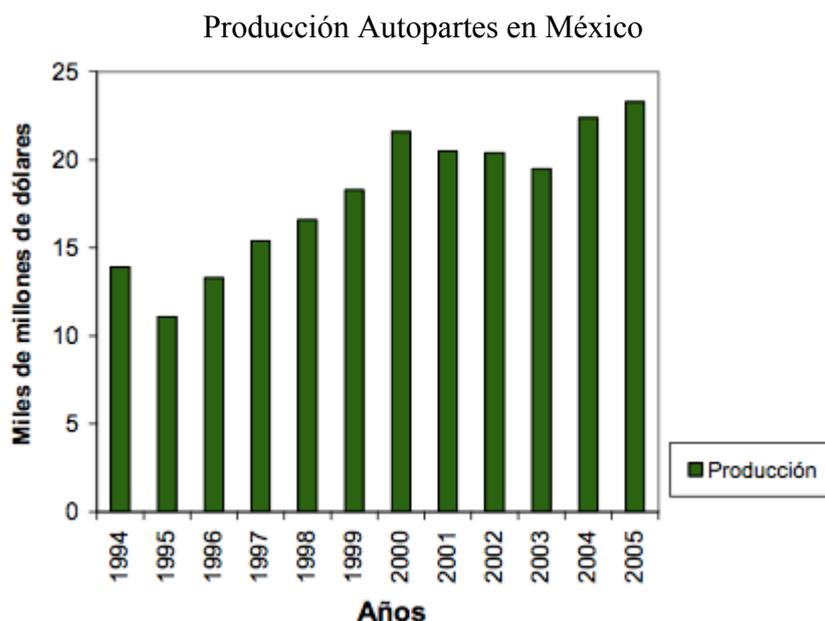
La meta de duplicar la capacidad productiva automotriz, por consiguiente, de pasar de una plataforma de exportación a un centro de manufactura, exige contar con una amplia y consolidada red de proveedores instalada en México, que permita aprovechar el acceso a los mercados vía los tratados de libre comercio.

### **Diversificación de las exportaciones**

La plataforma de exportación que hasta la fecha mantiene una dependencia directa del mercado en Norteamérica, principalmente en el rubro de la industria Terminal debe diversificar sus destinos. Según cifras de la AMIA, a febrero del 2006 esta industria mantiene un patrón de exportación a esta región del 87% de su producción, en tanto que el 9% se envía a Europa y sólo un 4% tiene como destino América Latina y el Caribe. Las exportaciones conjuntas de General Motors, Ford y Chrysler representan el 65% de ese total.

Asimismo, la presencia de automóviles importados en México ha crecido más de 800 por ciento, al pasar de 8 por ciento en 1994 a 64% el primer trimestre de 2005; al mismo tiempo, la producción para exportar ha caído desde el año 2000 y actualmente se encuentra en los niveles que tenía en 1998.

### CUADRO 16



Fuente Secretaria de Economía con Información INA (Precios Corrientes)

La AMIA reconoció que los graves problemas financieros de las principales armadoras de Estados Unidos (Ford, General Motors y Chrysler) serán un obstáculo para que las matrices de sus distribuidores mantengan los atractivos planes de financiamiento que venían ofreciendo en México y en otros países.

La industria de autopartes es la mayor generadora de empleo en el sector y se desarrolló a partir de la instalación de plantas maquiladoras en el norte de México. La maquila concentra actualmente 60% del empleo y la mitad del valor de la producción de autopartes; sin embargo, sólo aporta una cuarta parte del valor agregado de la rama. Más aún, las remuneraciones promedio en

las plantas ensambladoras son inferiores al promedio de la industria de la transformación.

Además, los intentos por aumentar el contenido nacional en la industria de autopartes y de buscar el desarrollo tecnológico se enfrentan con problemas estructurales: los fabricantes extranjeros que desean instalarse en México tienen dificultades para encontrar proveedores nacionales que cumplan las exigencias de calidad total y entrega a tiempo.

Esto se debe a deficiencias en la transferencia de tecnología de las empresas mexicanas, un limitado desarrollo empresarial y la falta de políticas gubernamentales para crear y fortalecer redes de proveedores mexicanos.

### **La Industria Terminal**

La industria terminal la integran las 14 empresas establecidas en México (Chrysler, Ford, General Motors, Nissan, Volkswagen, Peugeot, Toyota, Honda, Renault, Subaru, Suzuki, Fiat) que fabrican o realizan el ensamble final de los vehículos automotores. Cinco de estas empresas son de capital 100% extranjero: Chrysler, Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen, y concentran el 92% de la fabricación de vehículos.

A pesar de la dispersión global de la industria automotriz, el dominio se encuentra fuertemente centralizado en las 11 armadoras transnacionales

Sólo producen entre el 20 y 25% de las autopartes ya que tienen estrechos vínculos con sus proveedores más importantes, principalmente a través de una participación mayoritaria de sus acciones, además de que controlan los eslabones de mayor valor agregado, y por su puesto generan y administran la tecnología de punta.

La producción de la industria terminal se incrementó de manera importante a partir de los últimos años ochenta. Mientras que el PIB manufacturero creció a una tasa promedio anual del 3.1% entre 1990 y 1997, la tasa que registró esta industria fue del 7.2%. Su participación en el PIB de la industria manufacturera aumentó del 3% en 1987 al 7% en 1997.

Desde su inicio, en 1994, el Tratado de Libre Comercio con América del Norte se constituyó en una fuerza de impulso para el sector automotriz de México, incluso en los tiempos difíciles como la crisis económica de 1995.

Entonces, y a pesar de la caída de 70% en las ventas domésticas, la industria sólo registró una disminución del 15% en términos reales, gracias al repunte de las exportaciones. Lo anterior reflejaba ya, el gran apoyo que ha sido para la industria automotriz mexicana el estar incluida dentro de la región Norteamérica para los temas de estrategia de fabricación de plataformas y planes de producción.

También ha obrado a favor de esta evolución, la especialización de las plantas mexicanas al orientarse a la fabricación de pocos modelos en grandes volúmenes. Por ello y durante los últimos años, México ha ocupado un lugar en el selecto grupo de los diez países fabricantes de vehículos.

Han existido cambios a través del tiempo, cambios que han hecho las empresas armadoras (industria terminal) que iniciaron un proceso de transformación en sus esquemas de producción hacia una manufactura “flexible”<sup>45</sup>, basada en la ingeniería simultánea, la calidad total y el justo a tiempo, los cambios radicales en los métodos y procesos productivos fueron: el diseño y manufactura auxiliados por la automatización de procesos, la robótica, los sistemas de manufactura flexible, la logística justo a tiempo, la supervisión integrada al proceso, el control estadístico y la calidad total.

---

<sup>45</sup> Flexibilidad es la capacidad de producir una amplia y cambiante gama de productos sobre pedido, usando maquinaria reprogramable flexible y trabajadores multicalificados (Sayer y Walter, 1988).

Las demandas de las empresas armadoras a sus proveedores también se modificaron hacia productos más confiables mayores exigencias de calidad reducciones en precios y participación en el diseño de las partes integradas, pasaron de una relación lejana en la que se elegía a los proveedores en una fase posterior al desarrollo del vehículo y en la que el criterio de selección más importante era el precio, con frecuentes cambios de proveedores, a una relación de cooperación en el diseño y la producción en la que el criterio de selección de proveedores se basa en la calidad tecnología, servicio y competitividad que se establece necesariamente en contratos de largo plazo.

En el marco de estas nuevas estrategias las empresas terminales han aumentado sus compras a los proveedores internacionales que tienen la capacidad de satisfacer los requerimientos de diseño de componentes y sistemas integrados con precios competitivos y calidad reconocida internacionalmente, estos proveedores establecen plantas en los mercados emergentes para proveer a distintas ensambladoras y transferir el proceso de aprendizaje en cualquier lugar del mundo, en suma la frontera tecnológica se ha transformado en múltiples aspectos: los grandes proveedores participan activamente en el diseño y desarrollo del producto; las ensambladoras centralizan el control internacional de las compras y el diseño en sus casas matrices.

El proceso de producción de autos se simplifica al incorporar módulos completos en las líneas de ensamble, y la tecnología tiende a converger con la consiguiente estandarización de los componentes; a su vez, el proceso de desintegración vertical de las empresas terminales ha modificado las estructuras industriales, y surgen nuevos líderes que establecen alianzas estratégicas entre proveedores y terminales o entre competidores.

Las filiales de las empresas armadoras establecidas en México no son ajenas al proceso de cambio tecnológico y desintegración vertical, las relaciones de cooperación entre las empresas terminales y sus proveedores también se han modificado.

## **Aspectos relevantes de la Industria Automotriz Terminal**

- A partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, las exportaciones de la industria automotriz terminal han observado un crecimiento medio anual de casi 22%, tasa que le ha permitido triplicar sus ventas externas.

- En efecto, en 1993 las exportaciones de esta industria ascendieron a 6,357 MDD. En 1998, las ventas externas registraron un monto de 17,106 MDD, lo cual representa casi el 15% de las exportaciones totales de mercancías del país.

- Las importaciones de productos automotrices similares a los producidos por la industria terminal, han mostrado un crecimiento medio anual (38.9%), superior al correspondiente a las exportaciones, sin embargo, representan menos de una cuarta parte del valor de estas últimas.

- Las importaciones de Estados Unidos de productos automotrices han crecido en los últimos cinco años a una tasa media anual de casi 8%. En 1998, el valor de las importaciones americanas de estos productos ascendió a 98,790 MDD.

Canadá y Japón son los principales proveedores de las importaciones americanas de estos productos; sin embargo, México y Alemania son los países que mayor ganancia han logrado en los últimos años como proveedores de dichas importaciones.

En los últimos años la oferta automotriz mexicana ha registrado un cambio muy importante. En 1990 el mercado era cerrado y existían solamente cinco armadoras, con precios controlados por el gobierno, así como pocos modelos. Es a raíz de una serie de tratados comerciales que inician con el TLC, que se llega al 2000 con nuevas marcas, todas las europeas y japonesas. En 2007 tienen presencia 44 marcas diferentes y 347 modelos u opciones distintas.

Sin embargo, el mercado está estancado, pese a existir una gran gama de modelos, a pesar de que el cliente tiene mayores facilidades de crédito con plazos más amplios de hasta 60 mensualidades, menores enganches, y un mercado financiero muy competido que lleva a que se puedan adquirir autos con cero enganche

Actualmente se está batallando en una industria que es muy difícil, que no avanza y que por añadidura, tiene una mezcla muy pobre de productos, ya que 57% de la producción son autos y de éstos, casi la mitad son subcompactos. Es decir, vehículos de 10 mil dólares o menos. A esto se le añade que en los últimos años hubo una caída real de los precios, pese a la inflación.

El origen de todo es la existencia de una sobreoferta. En México hay más marcas que en Estados Unidos, y pese a esto, y a los distribuidores exclusivos de cada una de ellas, no se logran mejores ventas.

Complementariamente, es necesario hacer crecer el mercado interno con una economía más fuerte, la renovación del parque vehicular y el desarrollo de un mercado de seminuevos, que parece estar no atendido hasta ahora.

**Tabla 17**

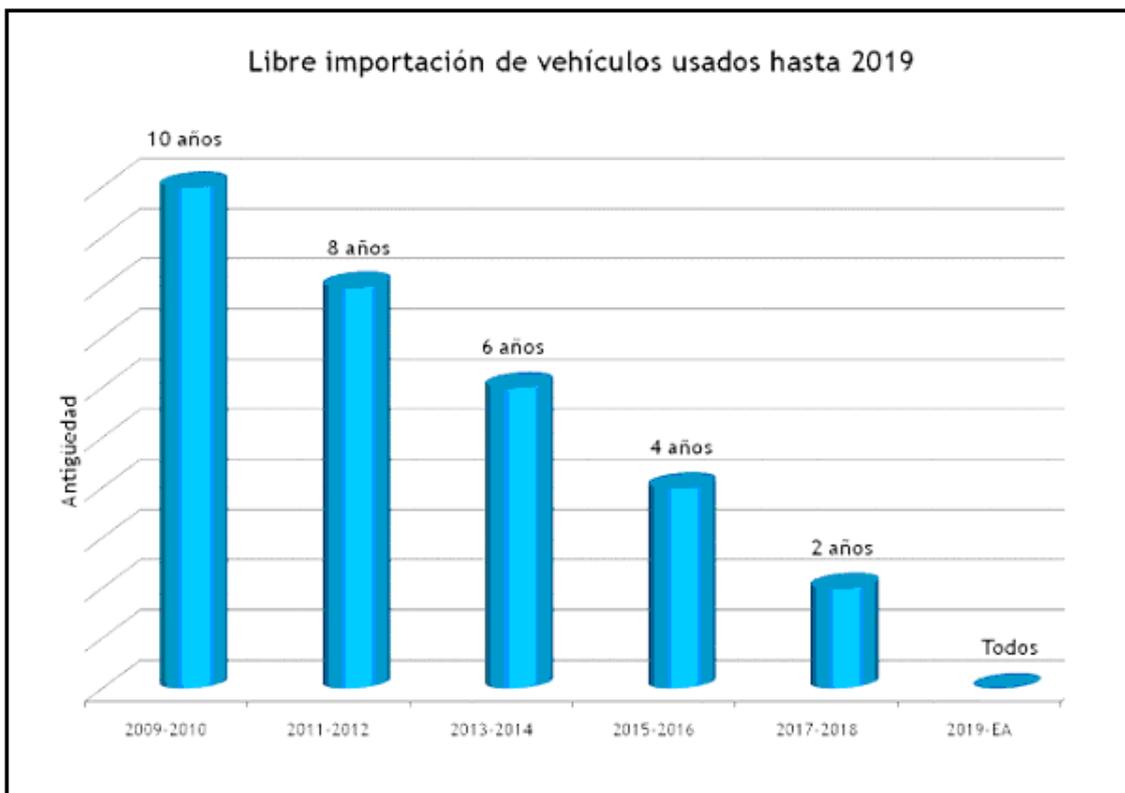
<b>Producción Anual de Vehículos para el Mercado Domestico Por Empresa (1994-2006) (Unidades)</b>										
Co.	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2004	2005	2006
BMW	0	245	487	970	1,932	1,596	1,594	0	0	0
Chrysler	81,963	25,778	35,912	57,744	59,474	36,544	33,121	1,541	3,483	4,932
Ford	62,338	16,536	34,129	40,925	38,887	45,168	45,834	35,449	130,735	52,721
GM	90,710	34,554	64,275	91,438	115,435	124,965	119,248	110,163	99,454	97,522
Honda	0	135	1,194	3,045	7,194	8,446	11,524	7,255	8,945	9,163
M Benz	590	814	1,043	955	722	190	0	0	0	0
Nissan	129,298	38,131	50,278	90,539	133,828	130,538	159,518	178,531	193,989	188,466
Renault	0	0	0	0	0	0	0	11,042	13,543	9,821
VW	157,445	36,307	53,105	69,230	91,360	69,002	85,649	61,677	58,497	65,687
Total	522,344	152,500	240,423	354,846	448,832	416,449	456,488	405,658	508,646	428,312

**Fuente: *La industria automotriz en México*, INEGI, México, varios años. Consulta Diciembre de 2007**

La caída en la producción de vehículos para el mercado doméstico junto con una demanda creciente de vehículos para el mercado mexicano ha propiciado el aumento exponencial de vehículos importados.

**Tabla 18**

**La Problemática de la Libre Importación de Vehículos Usados Provenientes de Estados Unidos**



**Fuente: Secretaría de Economía con datos de AMIA Consultado Abril de 2008**

- A partir de enero de 2009 se permitirá la importación de autos usados a México de 10 años o más de antigüedad.
- En el 2019, de acuerdo al calendario del TLCAN, México permitirá las importaciones de vehículos usados año-modelo de Norteamérica.
- Este período tiene la finalidad de implementar los mecanismos que permitan una importación ordenada de vehículos usados en buenas condiciones para su uso, y al mismo tiempo, permitir la modernización y reconversión de la planta productiva nacional, alcanzando niveles internacionales de competitividad que fortalezcan la cadena productiva.

Ciudades fronterizas que se consideraron en el volumen de venta mensual. Tijuana, Mexicali, Nogales, Cananea, Cd. Juárez, Cd. Acuña, Piedras Negras, Nuevo Laredo, Reynosa, Matamoros.

Del 2002 a agosto del 2007, por las aduanas mexicanas cruzaron cerca de 6 millones de vehículos usados originarios de Estados Unidos, a través de políticas unilaterales impulsadas por el gobierno federal o el Congreso de la Unión.

Para importar autos usados, la Administración General de Aduanas (AGA) no pide por ahora el certificado de origen, que es la prueba documental de que el vehículo es considerado originario de la región de América del Norte.

En todo el mundo, México es el mayor importador de autos usados, pero ahora los vehículos importados también deberán cumplir con normas de emisiones de contaminantes y con condiciones físico-mecánicas y de seguridad, para lo cual el gobierno federal planea licitar centros de inspección que operarán a lo largo de la zona fronteriza norte.

Sin embargo, al considerar el corto tiempo que le queda a México para que se abra la frontera en enero de 2009, Estados Unidos obliga a los exportadores de ese país para que sus productos sean de procedencia legal, por lo que deben pasar por mecanismos de control sumamente estrictos, lo cual se puede aplicar a sus automotores.

Nuestro país ha vivido los últimos 25 años en la cultura de la regularización de los llamados autos chocolate. Sin embargo, la apertura prevista a partir de 2009 implica efectos sin paralelo, en cuanto a los daños que ocasionarán las unidades de importación de Estados Unidos al medio ambiente, la seguridad pública y la economía formal de nuestro país.

A raíz de que se pronostica una crisis en el sector automotriz para el 2009, si se ignora la aplicación de medidas no arancelarias a la importación de vehículos usados, así como de políticas de largo plazo para la renovación del parque vehicular. Es por ello, que los distribuidores y productores, solicitan el apoyo del gobierno federal para impulsar el mercado interno a través de la implementación de un Programa de Renovación Vehicular.

Actualmente, el país se ha convertido en el tiradero de Estados Unidos, generando inseguridad pública y jurídica, deterioro de la calidad del aire, una baja recaudación fiscal y caídas en ventas internas y exportaciones de la industria.

#### Posibles Soluciones

Establecer un programa nacional de verificación de vehículos en sus emisiones por el escape y de seguridad.

Objetivos: Controlar la circulación de vehículos contaminantes, obsoletos e inseguros.

Al mismo tiempo se debe impulsar un Programa de Renovación del Parque Vehicular que ofrezca la alternativa de renovar los autos y camiones ligeros identificados como contaminantes, obsoletos e inseguros. Al identificar los sujetos a renovación, se debe tomar en cuenta que solo sean aquellos vehículos que fueron adquiridos de distribuidores mexicanos; el Gobierno Federal, los Estados, los Bancos, las armadoras y comercializadores y Distribuidores deberán participar en el programa a través de subsidios, exenciones de impuestos, tasas de interés preferenciales, descuentos e incentivos.

## **CAPITULO V**

### **CONCLUSIONES**

La crisis deudora de los ochenta marcó una desviación en los objetivos de la política económica en los países de América Latina: la preocupación fundamental de los gobiernos pasó del desarrollo económico a la estabilización de la balanza de pagos; y esta prioridad ha permanecido por 2 décadas, sin que se resuelvan los desequilibrios externos, y con un grave deterioro en las condiciones socioeconómicas de la región.

Los programas de ajuste acordados con el FMI en los ochenta, como requisito para la reestructuración de las deudas externas y la reanudación de los préstamos voluntarios de la banca internacional, introdujeron en los países endeudados una nueva estrategia de crecimiento, no probada con anterioridad en esos países ni en los industrializados, basada en la desregulación de los mercados, la reducción del papel del Estado en la economía, y la apertura comercial y financiera.

Tras 2 décadas de perseverancia en las reformas económicas hoy se advierte claramente que el modelo neoliberal resultó inadecuado, no solo para promover el desarrollo, sino para restablecer el ritmo de crecimiento observado en las 2 décadas a la crisis deudora.

La desregulación y apertura de los mercados financieros, junto con las modificaciones al sistema monetario internacional que lo hicieron compatible con la liberalización de los tipos de cambio y el abandono de un activo ancla como el oro, han dado lugar a dos fenómenos conexos en las relaciones financieras internacionales.

Por un lado, un vertiginoso crecimiento del financiamiento internacional de corto plazo que no guarda proporción con el crecimiento de la economía real

mundial, y que se manifiesta en forma de flujos especulativos de capital de gran magnitud y alta movilidad.

La desproporción entre el crecimiento del comercio mundial y el crecimiento del financiamiento internacional de corto plazo ha obligado a los gobiernos de los países a priorizar la estabilidad en la cuenta de capitales, ya que los desequilibrios financieros son de mayor magnitud que los desbalances comerciales, y afectan con mayor rapidez al tipo de cambio.

La política monetaria, consecuentemente, ha tomado un sesgo contraccionista. El objetivo de estabilizar el tipo de cambio nominal, por otra parte, ha obligado a mantener altas las tasas de interés, para compensar la sobrevaluación gradual de las monedas. El rezago en el ajuste cambiario, al deteriorar la balanza comercial, y crear una mayor necesidad de ahorro externo para financiar el déficit, ha retroalimentado las presiones alcistas sobre la tasa de interés.

Por otra parte, la preferencia de los inversionistas nacionales y extranjeros por valores de alta calidad crediticia, y la escasez de títulos privados con las características deseadas en las economías en desarrollo, ha incrementado la demanda por títulos gubernamentales, obligando a los gobiernos a endeudarse para que el banco central pueda realizar las operaciones de esterilización que sostienen el nivel requerido de la tasa de interés.

La desregulación del crédito interno, y la consecuente elevación del multiplicador monetarios, ha ocasionado que la emisión de deuda pública interna con propósitos de regulación monetaria sea aun mayor. Este fenómeno se ha agravado porque el crédito se ha destinado preferentemente a financiar gastos de consumo que no incrementan la capacidad exportadora.

No obstante, el mayor costo fiscal de las políticas financieras neoliberales en economías emergentes se ha dado de manera indirecta, a

consecuencia del deterioro que estas causan en la solvencia del sistema bancario.

La apertura comercial resultó también en una contracción de la industria de autopartes hasta llevarla al grado de que sólo la tercera parte de éstos son considerados como proveedores de primer nivel, en virtud sobre todo de sus bajos niveles de productividad y calidad que resultan en una pérdida de competitividad, ante la inclusión por parte de las organizaciones de la industria terminal, de partes provenientes desde sus países de origen, cuya calidad es reconocida en el nivel internacional.

El crecimiento de empresas proveedoras de autopartes ha sido más notorio en aquellas cuyo proceso de producción requiere un considerable número de operaciones manuales actuando en paralelo a procesos semiautomáticos, por lo que el siguiente paso debe ser el de buscar inversiones orientadas hacia la modernización de sus sistemas de producción, tal como se ha ido dando en la industria terminal.

Como hemos visto durante toda la investigación México entro a este tratado en una desventaja abismal frente a las dos naciones con las que firmo, en el caso de México se a tomado como un tratado y este se ha respetado con forme lo dicta el significado de un tratado, en cuanto a las otras dos naciones en este caso Canadá y Estados Unidos lo han visto como un simple acuerdo, el cual tiene menor peso que un tratado.

Con la firma del TLCAN, el sector manufacturero mexicano se vio obligado a mejorar la calidad de sus productos para poder participar en un mercado internacional, así como también con empresas trasnacionales ubicadas en nuestro país.

Autores como Dussel Peters, Rene Villareal, Flor Brown entre otros afirman que mediante la apertura comercial en la región de América del Norte, se da una desnacionalización de la industria mexicana y los beneficios que aporta el sector manufacturero están desconectados del resto de la economía.

Prueba de ello es que en las exportaciones realizadas por nuestro país cada vez hay menos contenido mexicano.

El interés de otros países en establecerse en México se debe en gran medida a su ubicación geográfica. Nuestro país resulta atractivo para la inversión extranjera desde el momento en que colinda con Estados Unidos, uno de los mercados más grandes a nivel mundial; resulta atractivo para la producción y exportación de automóviles porque es capaz de proveer al mercado estadounidense en materia de equipo de transporte y de autopartes, con costos de producción bajos y mano de obra calificada.

Aunque como ya se ha explicado la inversión extranjera directa puede hacer una contribución muy importante al crecimiento y desarrollo de los países. Tal hecho ha sido evidente en países industriales y, como resultado, la IED es primeramente un asunto trasatlántico: los principales flujos globales de IED ocurren entre Europa y Norteamérica.

Los beneficios de la IED en países en desarrollo y economías en transición se han vuelto un tópico mucho más sujeto a controversia.

La teoría y la política económica tradicionalmente han planteado que la inversión extranjera directa es una variable indispensable que estimula el crecimiento económico, debido a que incorpora recursos frescos que permiten equilibrar la cuenta corriente de la balanza de pagos y propicia la transformación industrial al generar efectos de spillover que se traducen en elevaciones de la productividad, del valor agregado y de las exportaciones. En esta línea de argumentación se sostiene que la IED mejora las oportunidades de empleo y por tanto, eleva el ingreso nacional.

En el marco del TLCAN se otorgó a la IED un papel fundamental para incrementar la productividad, complementar el ahorro interno, generar nuevos empleos y atraer tecnología de punta. La dinámica misma de la inserción mexicana a la globalización hizo que la IED se estableciera principalmente en los sectores de manufactura y servicios.

A pesar de la importancia que las autoridades económicas mexicanas tradicionalmente le han conferido pero particularmente desde 1993 a la IED, en los últimos años su dinamismo se ha detenido notablemente.

Pareciera que estos factores y sus consecuencias en términos de descomposición social han debilitado fuertemente los atractivos diversos que la cercanía a Estados Unidos y el marco del TLCAN de suyo presentan, y se ha observado una redireccionalización de la IED principalmente hacia países asiáticos, y en América Latina (Brasil, Argentina y Chile).

La rápida apertura comercial y la abrupta reducción de los costos laborales tanto por la vía de la caída de los salarios reales como por la de la elevación de la productividad media en un contexto de franca integración productiva con Norteamérica, elevaron la participación de capital extranjero en sectores específicos de la economía relacionados con la modernización tecnológica, la exportación y servicios de alta productividad. Todos estos factores se superpusieron al nulo crecimiento económico del periodo. La recuperación del crecimiento desde 1989 y las expectativas que despertó el cambio de modelo nuevamente estimularon aunque moderadamente el dinamismo de la IED.

*-Aumento de Producción:* La entrada de capital fresco, tanto por sus efectos de inyectar liquidez y complementar a la inversión doméstica, como por sus efectos positivos de derrama tecnológica, apuntala el crecimiento de la producción no sólo en el sector al que se dirige, sino que también en aquellos que están vinculados, por lo que finalmente en mayor o menor medida crea efectos de arrastre a toda la economía. Domínguez y Brown estiman a través de un panel dinámico el efecto de spillover de la IED en la manufactura y sector automotor mexicano, y encuentran que su participación genera un 2% de crecimiento en el valor agregado, pero enfatizan que el efecto de spillover no es generalizado, sino que depende de la presencia de las capacidades tecnológicas en las empresas nacionales para absorber la tecnología, operarla y mejorarla.

*-El aumento de empleo:* los flujos de IED tienen impactos o, por lo menos, correlación positiva con los niveles de empleo. Sin embargo, se debe tener en cuenta que si bien impacto directo en la generación de empleo no es despreciable, es evidente que de ningún modo es suficiente para resolver las raíces estructurales del desempleo, por lo que resulta evidente que la política económica debe encaminarse a complementar ese efecto con otras acciones deliberadas.

*Aumento de salarios:* en virtud de que la IED tiende a concentrarse en sectores dinámicos y de mayor productividad, las empresas en que participa generalmente pagan salarios más altos, lo que no necesariamente significa que por ello se eleven los salarios medios reales del conjunto del sistema económico. Esto podría incluso ser una fuente de explicación de la dispersión salarial.

Estudios recientes de The Economist y de López Pacheco, coinciden con Goldberg y Pavcnik en que la liberalización ha elevado la inequidad salarial y la distribución personal del ingreso, debido a que el empleo y los salarios reales han caído en los sectores que compiten con las importaciones, mientras la demanda de trabajo calificado ha aumentado debido a las importaciones de bienes de capital y a la IED.

*IED y sector externo:* el capital externo busca ampliar mercados domésticos y, sobre todo, producir bienes exportables en mejores condiciones que en sus lugares de origen. Esto último genera divisas al país receptor que a su vez facilita las importaciones de bienes productivos como maquinaria, equipo y materias primas. Sin embargo, su efecto de incremento de las importaciones productivas no es de ninguna manera despreciable y explica de manera determinante el déficit comercial endémico de la economía mexicana.

De ello resulta que en virtud de que la IED en México se concentra mayoritariamente en la manufactura, es muy probable que en ella radique una responsabilidad importante del desequilibrio comercial de todo el país.

*Descenso del ahorro y la inversión interna:* muchas veces las empresas transnacionales financian un parte de su inversión directa con recursos frescos del país receptor, lo cual puede presionar las tasas de interés, afectando así la inversión interna. A pesar de que eventualmente esto puede ocurrir en las economías emergentes, la evidencia empírica no reporta la ocurrencia de este fenómeno de manera importante, al menos en los últimos años en México.

*Desequilibrios del sector externo:* a pesar de que la IED contablemente representa un ingreso de capital, al cabo de cierto tiempo también genera egresos, particularmente debido a la importación de bienes de capital e intermedios y remesas de utilidades que afectan las principales balanzas de la cuenta corriente.

*Tasa de desempleo:* si bien este punto no es despreciable, un estudio más detallado requeriría evaluar este efecto a un nivel mucho más desagregado, tal que permita discernir entre sectores en que la IED desplaza o sustituye empleos y contrastarlos con aquellos en los que ha generado para así tener un resultado global más preciso

La apertura comercial llevada a cabo en México con la firma del tratado se realizó sin una estrategia industrial diseñada que le permitiera a empresas nacionales el tener un grado de competitividad mayor. Aunque dicha política proporciona un lapso de tiempo, no se implementan medidas gubernamentales que fomenten el crecimiento y desarrollo de empresas nacionales.

Las reglas de origen fomentan la exportación de insumos regionales, es decir, México es un gran exportador pero poco de esas exportaciones es de origen mexicano, esto se debe a que las principales empresas exportadoras son extranjeras y el alto contenido que es importado para incorporarlo a productos destinados a la exportación.

Efectivamente se han traído beneficios al sector automotriz mexicano en su desarrollo productivo la industria ha venido adquiriendo tecnología nueva (la

cual no es nacional), para poder competir en la nueva etapa del desarrollo que se viene encima aunque en el proceso de cambio, muchas empresas han acabado por cerrar sus puertas ante su incapacidad o falta de voluntad para llevar a cabo la reorganización y reestructuración que exigen las nuevas circunstancias.

Por todo ello, factores como la productividad y la calidad se han vuelto centrales a la industria. Un mayor nivel de empleo, aumento de la productividad, salarios reales crecientes y, en última instancia, un mayor nivel de desarrollo económico, que implica un nivel de ingreso mayor, una distribución más equitativa del mismo y por lo tanto mayores niveles de bienestar.

Las empresas armadoras establecidas en México han modificado su estrategia de inversión producción y exportación. Al igual que sus casa matrices, han iniciado un proceso de desintegración vertical reduciendo el número de proveedores, demandando módulos completos para las líneas de ensamblaje y aumentando la compra de autopartes a los proveedores de redes internacionales establecidos en el país.

La evolución de la industria automotriz mexicana consta de tres marcadas etapas. La primera etapa, 1965-1980, fue caracterizada por políticas activas en una economía cerrada durante la cual se estableció a base original de la industria. Esta base original tuvo todas las características de la industria automotriz en América Latina de esta poca, es decir, se producían vehículos más bien obsoletos, de baja calidad, y que llevaron fuertes sobre precios.

La segunda etapa de la evolución de la industria automotriz mexicana, 1981-1993 se fundó en políticas cada vez más masivas en una economía progresivamente más abierta en el contexto el TLCAN. La incorporación de México en la reestructuración de la industria automotriz continental. Sin embargo, este éxito se caracterizó por consolidar una plataforma de exportaciones no por establecer un centro de manufactura automotriz, ya que

los vehículos exportados llevaban un muy alto contenido importado y la base de proveedores local jugó un papel secundario a la base de proveedores norteamericana, para la mayoría de las empresas ensambladoras que operaron en México.

No se logró avanzar más allá de una plataforma de exportación, porque la agenda de las ensambladoras de vehículos y los fabricantes de autopartes de Norteamérica originalmente buscaba solo eso en México para tratar de enfrentar el desafío japonés en este mercado.

La tercera etapa de la evolución de la industria automotriz mexicana 1994-2006, a partir del fin de la transición del TLCAN en 2006 representa un gran desafío para México porque parece que el principal y único elemento de política automotriz las reglas de origen de los TLC no bastará para promover las inversiones, que puedan convertir la plataforma de exportación mexicana en un centro de manufactura. Es precisamente cuando existe una brecha entre los objetivos de las estrategias corporativas y las metas de gobierno que se necesita políticas activas.

En suma, más que hablar de la industria automotriz mexicana, es más apropiado hablar de la industria automotriz en México, como lo afirma Arteaga.

## BIBLIOGRAFÍA

- Arteaga G. Arnulfo, "Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México", Plaza y Valdes, 2003
- Balassa, Bela, Teoría de la Integración Económica", México, 2002.
- BANCOMEXT, "Evolución del Sector Automotriz", Elaborado por Gerencia de Análisis Sectorial, México 2001.
- Brown Grossman, Flor "La Industria de Autopartes Mexicana: Reestructuración Reciente y Perspectivas", UNAM.
- Cardena, Elena, Mantey, Guadalupe, Mendoza, Miguel Angel, "What is wrong with the economic liberalization? The Mexican Case, UNAM, Vol. LXV, Número 257.
- Carrillo, Jorge, Miker Palafox, Cecilia, "Empresarios y Redes Locales: Autopartes y Confección en el Norte", Plaza y Valdes Editores, Primera Edición, 2001
- Casar Pérez, José I. "La Organización Industrial en México" S. XXI. México. Primera Edición 1990
- Caves, Richard E., "International Corporations: The Industrial Economics of Foreign Investment., *Economica*, nº 38.
- CEPAL, El regionalismo Abierto en América Latina y el Caribe: La integración Económica al servicio de la Transformación Productiva con Equidad, Santiago de Chile 1994
- CEPAL, "La Industria Automotriz Mexicana" de Carrillo, Mortimore y Alonso (1996)
- Domínguez, Lilia y Brown, Flor, "Industria Automotriz y Competitividad", Publicaciones, Facultad de Economía, UNAM.
- A. Ervvadeordal y R. Carolyn, Las Américas sin Barreras, Negociaciones Comerciales de Acceso a Mercados en los Años Noventa
- "Faltan Proveedores de Nivel", CANACINTRA, Sector de la Industria Automotriz
- Fernández y Domínguez., "La Industria Automotriz en México y el TLCAN", Un Análisis de Series de Tiempo. 2005

- S. Globerman y M. Waker, El TLC un enfoque Trinacional, México FCE, 1994
  
- Guillen R., Arturo, "Mito y Realidad de la Globalización Neoliberal", Porrúa, Primera Edición, 2007.
  
- Gurnan Neils, "Industria Automotriz", Facultad de Economía, UNAM.
  
- Krugman, Paul y Obstfeld, Maurice, "Economía Internacional, Teoría y Política", McGraw Hill, Cuarta Edición, Madrid 1999.
  
- Krugman, Paul, "Intraindustry Specialization and the Gains from Trade" Journal of Political Economy, October 1981, 89.
  
- "La Industria Automotriz en México", Ed. 1998,1999, 2000, 2003, 2005,2007 Aguascalientes, INEGI
  
- Ledesma, Carlos Alberto "Principios de Comercio Internacional", Ediciones Macchi. Tercera Edición, 1990.
  
- Miranda, Arturo Vicencio "La Industria Automotriz en México, Antecedentes, Situación Actual y Perspectivas", UNAM.
  
- Mercado, A. y M. Sotomayor, "El comercio de automotores entre México y Canadá", Comercio Exterior, Vol. 46, no. 7 de Julio 1996.
  
- Mortimore, Michael y Barron, Fausto, CEPAL, "El Milagro de la Industria Automotriz Mexicana", Santiago de Chile, Agosto 2005.
  
- Peters, Dussel, "La inversión Extranjera Directa", 2003
  
- Peters, Dussel, "Una Perspectiva Microeconomica", Facultad de Economía, Buenos Aires, 2003.
  
- Ramírez, José Carlos, "Industria Automotriz en el TLCAN", Documento de Trabajo del CIDE no. 176. División de Economía
  
- Ramírez, José Carlos, "Los efectos del TLCAN sobre el comercio y la industria de México", en Arturo Borja (coord.), "Para evaluar al TLCAN", Miguel Ángel Porrúa, 2001

- Rosas, María Cristina, "Globalización y Regionalismo: ¿Procesos Antagónicos o Complementarios?", Relaciones Internacionales, No. 71, 1996
  
- Rugman, Alan M., "Foreign Investment and NAFTA", University of South Carolina, 1994
  
- Snider, Delbert A. "Introducción a la Economía Internacional", Editorial Hispano Americana, México, 1963. Primera Edición.
  
- Timothy Herman, "Inversión en la Globalización", ITAM, 1998
  
- Tugores Ques, Juan, "Economía Internacional e Integración Económica", Mc Graw Hill 2005.
  
- Villarreal Rene, Liberalismo Social y Reforma del Estado, México, Ed. FCE 1993
  
- Viner, Jacob, The Customs Union Issue, New York: Carnegie Endowment for International Peace, 1950
  
- Walter Mattli, "The Logic of Regional Integration", Cambridge University Press, 1999
  
- Williamson, Oliver, "The Economic Institutions of Capitalism", Cambridge University Press, 1991

#### **CITAS ELECTRONICAS**

- <http://www.amia.com.mx/>
  
- <http://www.banxico.org.mx/>
  
- <http://www.economia.gob.mx/>
  
- <http://www.inegi.org.mx/>