

Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Economía

Tesis:

“La industria automotriz y los tratados comerciales de México: TLCAN, TLCUEM y tratado con Japón”

Por:

Juan Carlos Vázquez Bolaños

Para obtener el título de:

Licenciado en Economía

Dirigido por:

Lic. Antonio Gazol Sánchez

México, D.F a 6 de diciembre de 2012



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS.

Hago una mención especial a la Sra. Leonor Ramírez Gómez que Q.E.P.D. quien ha sido mi fuente de inspiración para alcanzar mis metas personales y profesionales.

Agradezco a mi familia que ha sido participe en mi formación como una persona integra pues me ha dado los elementos culturales y económicos que me permitieron alcanzar esta meta.

Agradezco a todos mis profesores que me compartieron sus conocimientos, sus críticas y sus recomendaciones para mi logro personal y profesional.

Agradezco a todas las personas que me brindaron su apoyo cuando fue necesario.

ÍNDICE.

Introducción	6
Capítulo 1. Consideraciones teóricas e históricas.	12
1.1 Comercio internacional.	12
1.2 Cambios en la teoría	15
1.3 Instrumentos de política comercial	17
1.4 Integración económica	19
1.5 Política económica y comercial de México.	21
1.6 Industria automotriz. Una visión global.	27
Capítulo 2. Desarrollo histórico de la industria automotriz en México.	32
2.1 Primer etapa (1925 – 1963)	33
2.2 Segunda etapa (1964 - 1980)	40
2.3 Tercera etapa (1981 - actualidad)	50
2.3.1 Integración a América del Norte.	53
2.3.2 Integración con la Unión Europea.	57
2.3.3 Integración con Japón.	58
2.3.4 Actualidad de la industria automotriz.	58
Capítulo 3. La industria automotriz dentro de los procesos de integración económica de México. TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.	61
3.1 Tratado de Libre Comercio de América del Norte.	61
3.1.1 Canadá.	62
3.1.2 México.	63
3.1.3 Estados Unidos.	68
3.1.4 Periodos de desgravación.	71
3.1.5 Modificaciones al texto del TLCAN.	75
3.2 Tratado de Libre Comercio UE-México.	77
3.2.1 Aranceles aduaneros sobre las importaciones originarias de México.	77
3.2.2 Aranceles aduaneros sobre las importaciones originarias de la UE.	79
3.2.3 Cupo arancelario y arancel aduanero preferencial.	82
3.2.4 Transformación de los bienes para ser considerados originarios.	84
3.2.5 Restricción y prohibición de importaciones.	85
3.2.6 Modificaciones al TLCUEM.	87
3.3 Asociación Económica México-Japón.	88
3.3.1 Eliminación de Aranceles Aduaneros.	89
3.3.1.1 Japón	89
3.3.1.2 México	89
3.3.2 Restricciones a importaciones y exportaciones.	93
3.3.3 Reglas de origen específicas.	94
3.3.4 Modificaciones al AAE México-Japón.	95
3.4 Revisión general del contenido de los tratados respecto	

al sector automotriz.	96
3.4.1 TLCAN.	96
3.4.2 TLCUEM	96
3.4.3 AAE México-Japón.	97
Capítulo 4. Análisis estadístico del comercio del sector automotriz de México dentro del TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.	98
4.1 Tratado de Libre Comercio de América del Norte.	99
4.1.1 Comercio del sector automotriz con Estados Unidos dentro del TLCAN.	107
4.1.1.1 Partida 8701.	107
4.1.1.2 Partida 8702.	109
4.1.1.3 Partida 8703.	112
4.1.1.4 Partida 8704.	117
4.1.1.5 Partida 8705.	120
4.1.1.6 Partida 8706.	123
4.1.1.7 Partida 8707.	125
4.1.1.8 Partida 8708.	126
4.1.2 Comercio del sector automotriz con Canadá.	131
4.1.2.1 Partida 8701.	131
4.1.2.2 Partida 8702.	134
4.1.2.3 Partida 8703.	136
4.1.2.4 Partida 8704.	141
4.1.2.5 Partida 8705.	145
4.1.2.6 Partida 8706.	147
4.1.2.7 Partida 8707.	148
4.1.2.8 Partida 8708.	149
4.2 Tratado de Libre Comercio UE-México.	154
4.2.1 Partida 8701.	161
4.2.2 Partida 8702.	164
4.2.3 Partida 8703.	167
4.2.4 Partida 8704.	171
4.2.5 Partida 8705.	175
4.2.6 Partida 8706.	178
4.2.7 Partida 8707.	181
4.2.8 Partida 8708.	184
4.3 Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.	191
4.3.1 Partida 8701.	198
4.3.2 Partida 8702.	201
4.3.3 Partida 8703.	204
4.3.4 Partida 8704.	208
4.3.5 Partida 8705.	212
4.3.6 Partida 8706.	215
4.3.7 Partida 8707.	215
4.3.8 Partida 8708.	219
Capítulo 5. Efecto de la crisis en el sector automotriz de los socios comerciales de México dentro del TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.	224

5.1 Crisis en el sector automotriz dentro del TLCAN.	225
5.1.1 Comercio con Estados Unidos.	225
5.1.2 Comercio de Canadá.	231
5.2 Crisis en el sector automotriz dentro del TLCUEM.	238
5.3 Crisis en el sector automotriz dentro del AAE México-Japón.	245
Conclusiones.	251
Bibliografía.	256
Anexo.	262

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz se estableció en México aún cuando no había ninguna forma de integración económica de nuestro país. Por tanto, la producción de bienes del sector automotriz en México se desarrolló siguiendo las condiciones del gobierno mexicano y sin el respaldo de un acuerdo comercial.

En ese momento, la producción era limitada y era destinada al mercado interno. Con el cambio en la política comercial mexicana a finales de los setenta y principios de los ochenta, las características de la industria automotriz permitieron un crecimiento económico con base en el comercio exterior.

La apertura comercial, desde la teoría neoclásica, genera una mayor eficiencia en el uso de los recursos y la creación de comercio (Viner, 1966; Krugman, 1999). Dicha apertura comercial trae consigo el desarrollo económico de los países en cuestión y un grado de especialización en la producción.

Si bien, el comercio de bienes del sector automotriz ha sido participe del desarrollo económico de México, esto ha sido de manera ajena a los tratados comerciales firmados por México, ya que la industria automotriz en México se desarrolló previo a cualquier forma de integración económica internacional.

Es decir, los efectos que tendría la apertura comercial en la industria automotriz mexicana (especialización y asignación eficiente para el uso de los bienes), se desarrollaron previamente a los tratados comerciales firmados por México.

Con las premisas anteriores se genera la siguiente hipótesis:

“Los tratados comerciales por México han sido irrelevantes para México en la industria automotriz, ya que su dinámica no va relacionada con la apertura comercial.”

Por lo que en este trabajo se intenta demostrar mediante el análisis del comercio de bienes del sector automotriz el efecto que ha tenido la desgravación arancelaria en los niveles de comercio de México dentro del TLCAN, TLCUEM y el Acuerdo con Japón.

A continuación se muestran los objetivos y los elementos característicos de cada capítulo de este trabajo.

Capítulo 1: Consideraciones teóricas e históricas.

En el primer capítulo se hace una revisión de elementos teóricos e históricos del comercio internacional, la integración económica, la política comercial y la industria automotriz a nivel global. El objetivo general de este capítulo es recopilar los elementos teóricos e históricos clave que permitan explicar el comportamiento del comercio de bienes del sector automotriz.

Primeramente se considera el desarrollo teórico e histórico del comercio internacional y la integración económica para entender los procesos de integración y así ubicar la situación de México con respecto al exterior.

Con respecto a la política comercial mexicana, se hace una recopilación de los elementos principales desde el Porfiriato, periodo de la historia mexicana en que se prestó especial interés por el exterior; seguido por una etapa proteccionista y el desarrollo estabilizador hasta llegar a políticas de libre comercio que caracterizan a la actualidad.

Por otro lado, también se consideró el desarrollo histórico del automóvil (a grandes rasgos) para ubicar la participación de México en la industria automotriz mundial, es decir, el traslado de la industria automotriz a México obedeció, además de a la política mexicana (que favoreció el desarrollo de la industria en nuestro país), a cambios en la industria automotriz hacia procesos de internacionalización de la producción.

Capítulo 2: Desarrollo histórico de la industria automotriz en México

El capítulo 2 describe, a grandes rasgos, el desarrollo de la industria automotriz en México, desde su instalación hasta la crisis económica actual. El objetivo de este capítulo es desplegar el desarrollo de la industria automotriz en México e identificar los elementos clave en cada una de las fases productivas.

La industria del automóvil en México comenzó en 1925. A pesar que han pasado casi 100 años de esto, la industria nacional no ha sido capaz de desarrollarse de manera ajena a lo que dictan las empresas trasnacionales que operan en territorio mexicano.

Fueron las características de México las que atrajeron a las principales marcas automotrices del mundo a establecer sus líneas de producción en el país, ya sea como productor de autopartes o como ensamblador del auto terminado.

La industria automotriz se expandió aprovechando la política proteccionista en la industria en México expresada en los decretos de 1962, 1972, 1977, pues se establecieron procesos no únicamente de ensamblaje de autopartes sino de producción y ensamble de motores. La industria automotriz en México pasó de ser ensambladora a productora de automóviles.

En la década de los ochenta, las condiciones de la industria estaban dadas para poner la mirada fija en el mercado externo. Con la entrada de México al GATT (1986) se formalizó la política comercial que llevaba México enfocada a la apertura comercial que había iniciado algunos años atrás; de forma que las empresas automotrices que anteriormente destinaban su producción al mercado interno ahora dirigían gran parte de su producción a las exportaciones.

México es parte de zonas de libre comercio, entre ellas y las que representan un mayor volumen de comercio son: TLCAN (México-EUA-Canadá), TLCUEM (México-UE) y Tratado comercial con Japón.

Los procesos de integración económica de México con América del Norte, la UE y Japón, pusieron especial interés en el sector automotriz, remarcando la importancia de México en la industria automotriz mundial.

Los países que son objeto de estudio en esta investigación, son países o zonas (UE) con una industria automotriz consolidada. Si bien, el tratado con Japón ha generado un mayor flujo de importaciones de bienes del sector automotriz, también el territorio mexicano se vio beneficiado.

Capítulo 3: La industria automotriz dentro de los procesos de integración económica de México: TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México – Japón.

En el capítulo 3 se hace mención del contenido referente al sector automotriz en los acuerdos comerciales de México ya mencionados. Se hace especial énfasis en los periodos de desgravación arancelaria y en contenido nacional.

El objetivo de este capítulo es proveer al trabajo de los elementos normativos de los tratados comerciales en estudio con respecto a la industria automotriz. El resultado de la recopilación de la normatividad es de gran utilidad para el análisis del valor comercial de México con sus socios comerciales.

En el análisis de la normatividad del sector automotriz dentro de los acuerdos firmados por México se encuentra una cierta ventaja de las exportaciones mexicanas frente a las importaciones provenientes de los socios.

En el caso de Japón, las exportaciones mexicanas de bienes del sector automotriz quedaron desgravadas al momento de entrar en vigor el Acuerdo (2005), sin embargo, esto no se reflejó en el valor de las exportaciones en años siguientes.

Por otro lado, el TLCAN que es el más complejo en estructura y en desgravación arancelaria, muestra importantes aumentos en el valor del comercio entre los socios, a pesar que fue hasta 2003 en que quedó desgravado por completo el sector automotriz (sin tomar en cuenta los vehículos usados).

Dentro del TLCUEM los periodos de desgravación no son largos, sin embargo, presentan cierta complejidad y sobre todo heterogeneidad entre los bienes originarios de México y la UE.

Capítulo 4: Análisis estadístico del comercio del sector automotriz de México dentro del TLCAN, TLCUEM Y Acuerdo de Asociación Económica México – Japón.

En este capítulo se hace una revisión estadística del comercio de la industria automotriz entre México y los socios ya mencionados. El tipo de análisis que se hace es a nivel partida arancelaria del sistema armonizado, éste contempla los valores absolutos del comercio entre las Partes, las tasas de participación y las tasas de crecimiento.

El objetivo de esta parte del trabajo es visualizar las variaciones en el valor comercial a causa de la desgravación arancelaria. La evaluación a nivel de partida nos permite conocer los cambios que se han suscitado en las fracciones del capítulo 87 en el comercio de México con los socios.

Lo observado señala cambios en la estructura del comercio con cada uno de los socios y no así en la estructura de las exportaciones mexicanas de bienes del sector automotriz ni en las importaciones, es decir, presumiblemente, el efecto de la integración económica de México con los socios comerciales en análisis ha sido una reestructuración del comercio bilateral o trilateral (en el caso del TLCAN).

Pese a formalizar el libre comercio de México con diversos países, la estructura de las exportaciones mexicanas totales de bienes del sector automotriz, así como la de las importaciones totales del sector no se ha modificado sustancialmente.

De cierta forma, el comercio del sector automotriz sigue concentrado con los Estados Unidos y Canadá, sin embargo, son empresas de distinto origen las que producen en México y exportan a los miembros del TLCAN.

Capítulo 5: Efecto de la crisis en el sector automotriz de los socios comerciales de México dentro del TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México – Japón.

El objetivo de este capítulo es dejar claros los efectos y variaciones que ha tenido el comercio de México con los socios comerciales en estudio. Para lograr dicho objetivo se tomo en cuenta el comercio total de los socios comerciales así como el comercio del sector automotriz que tienen con México.

De esta forma se logran identificar los cambios en el comercio de los socios comerciales y si esto implica un cambio en el comercio con México o éste se mantiene, es decir, en este capítulo se muestra la fortaleza del comercio del sector automotriz mexicano y se reafirma lo señalado en el capítulo 4.

El comercio de México con sus socios comerciales se vio afectado por la crisis económica mundial que redujo los niveles de intercambio a nivel mundial desde

2007. A la crisis que afectó el comercio se sumó el desastre natural que afectó el territorio japonés en 2011 por lo que se observa una disminución en el valor comercial entre México y Japón.

A pesar de la disminución del comercio a nivel mundial, se observan las exportaciones mexicanas estables en los mercados de los socios comerciales pues la participación de éstas no sufrió variaciones considerables.

Por otro lado, las importaciones sufren cambios esencialmente con EUA (que disminuye su participación en las importaciones totales del sector automotriz mexicano), debido a que la crisis afectó principalmente a las empresas estadounidenses.

Los efectos de la crisis no sólo se vieron reflejados en una reestructuración del comercio sino también en el traslado de procesos de producción y su reubicación, es decir, la crisis ocasionó el desplazamiento de la producción a zonas con una ventaja relativa, ya sea por infraestructura o por costos. La producción se desplazó con el objetivo de utilizar eficientemente los recursos disponibles a un costo menor dadas las condiciones actuales.

1. Consideraciones teóricas e históricas.

En este apartado se hace una revisión de los fundamentos básicos de la teoría del comercio internacional y su cambio histórico. Esta revisión nos permitirá ubicar los aspectos teóricos de la industria automotriz y su desarrollo como industria clave en el comercio internacional.

De igual forma se hace una revisión de los instrumentos de política comercial y de la política comercial mexicana a lo largo de la historia reciente. La revisión del desarrollo de la industria automotriz es otro elemento que es contemplado en esta fase del trabajo.

Los elementos de este capítulo nos permiten conjugar la teoría económica, la política comercial mexicana y las características propias de la industria automotriz para formar premisas que serán enunciadas al término del capítulo.

1.1 Comercio internacional.

Las relaciones económicas entre los países son imprescindibles, así lo menciona Paul Sweezy¹:

“Así como los individuos en la sociedad son económicamente necesarios, los unos a los otros y, por tanto, forman una economía nacional completa, las naciones del mundo son económicamente necesarias las unas a las otras, por tanto, forman una economía mundial completa.”²

Previo al libre cambio de mercancías, los países protegieron sus industrias para permitir el desarrollo de las mismas. Tras las políticas mercantilistas se desarrolló el comercio y las relaciones económicas entre los países.

Durante el periodo mercantilista (S. XVII y S.XVIII) se concibieron e implementaron las primeras políticas tendientes a impulsar las industrias nacionales, para lo cual se establecieron altos aranceles a importaciones de manufacturas así como obstáculos a la exportación de materias primas. Una

¹ (1910-2004) economista estadounidense, discípulo de Schumpeter.

² Sweezy, Paul. Teoría del desarrollo capitalista. México, FCE, 1945, p. 315

vez consolidadas las industrias surgió el concepto de capitalismo industrial, definido por Alejandro Dabat³ como lo siguiente:

“Según las definiciones clásicas de Marx, Mantoux y Landes, cabría llamar capitalismo industrial, al modo de producción surgido de la revolución industrial de fines del siglo XVIII, que dio lugar a la sustitución de la producción artesanal independiente, por un sistema orgánico de máquinas-herramientas de propiedad capitalista operadas por trabajadores descalificados a partir del impulso suministrado por la utilización de fuentes de energía inanimadas.”⁴

Dicho capitalismo industrial tuvo su auge principalmente en Inglaterra.

El libre cambio, definido como *“situación de las relaciones económicas en que es posible el comercio internacional sin trabas comerciales ni barreras arancelarias...”⁵* surgió en el siglo XIX como reacción a las limitaciones del mercantilismo, expandiéndose de Inglaterra al resto de Europa. El tratado franco - británico Cobden-Chevalier (1860) fue el primero de una serie de tratados que convirtieron a Europa en un bloque de tarifas aduaneras reducidas en la década de 1860.⁶

“En Inglaterra los únicos derechos arancelarios que existían todavía en bienes manufactureros recaían sobre objetos muy concretos, como ciertos artículos de lujo, encajes, pañuelos de batista, alfombras y una larga serie de artículos de seda”⁷

En el tratado Cobden-Chevalier se incluyó un término que ha sido de especial importancia en los tratados comerciales hasta nuestros días. La *“Cláusula de Nación Más Favorecida”⁸* otorgó las reducciones arancelarias concedidas por Inglaterra a Francia a los productos de cualquier otro país.

³ Doctor en Economía por la UNAM con especializaciones en economía internacional, historia económica y desarrollo económico. Miembro del SIN.

⁴ <http://www.proglocode.unam.mx/system/files/Dabat.%20Capitalismo%20inform%C3%A1tico.pdf>

⁵ Tamames, Ramón. “Relaciones Económicas Internacionales e Integración” en La reestructuración de la sociedad. UNAM, 1969 p. 108

⁶ Kenwood, A. G. Historia Del Desarrollo Económico Internacional. Ed. Istmo. 1995. p114.

⁷ *Ibíd.* p.115

⁸ *Ibíd.* p.116

“Su uso demostró claramente que las relaciones económicas bilaterales eran los medios más efectivos para conseguir una reducción tarifaria”⁹

Sin embargo, en la década de 1870, las políticas económicas propias de cada país cambiaron hacia una política arancelaria proteccionista a fin de desarrollar su industria y competir con la británica.¹⁰

Con el regreso a políticas proteccionistas, a consecuencia de conflictos internacionales como la Primera Guerra Mundial, se retomaron ideas que, a inicios de la política librecambistas, argumentaban a favor del proteccionismo.

Friedrich List ¹¹ reprochaba el hecho de ignorar deliberadamente la diferencia de poderío económico entre las naciones que ellos invitaban a participar en el sistema librecambista.¹²

La crítica hecha por List en *“Sistema Nacional de Economía Política (1841)”* es pertinente considerarla en el desarrollo de esta investigación, pues según los IDM¹³ México tiene una desventaja en desarrollo ante sus socios comerciales, que son objeto de estudio de este trabajo (Canadá, Estados Unidos, Japón y UE).¹⁴

En tanto a política comercial, List, mencionó lo siguiente:

“La política comercial de un país tiene mucho que ver con su nivel de desarrollo económico y, por tanto, era equivocada cualquier política que pretendiera ser universalmente aplicable...Si el libre cambio puede ser beneficioso durante el comienzo y el final del desarrollo de un país, la transición desde una economía

⁹ *Ibíd.* p.116

¹⁰ Tamames Óp. cit. p. 109

¹¹ (1789-1846) economista alemán cuyas ideas fueron basadas para la formación de la Comunidad Económica Europea.

¹² List, Friedrich. *Sistema Nacional de Economía Política*. FCE, México. 1942

¹³ Los Indicadores del desarrollo mundial (IDM) proporcionan una completa selección de índices económicos, sociales y medioambientales, basados en datos del Banco Mundial y de más de 30 organizaciones asociadas. En <http://datos.bancomundial.org/indice/ios-indicadores-del-desarrollo-mundial>

¹⁴ Según la interpretación de la base de datos en <http://databank.worldbank.org/ddp/home.do?Step=3&id=4>

*agrícola a una sociedad industrial sólo podía tener lugar mediante una política proteccionista.*¹⁵

Por lo que List proponía una “tarifa educadora” para proteger a las economías de otras más avanzadas en desarrollo.¹⁶

Lo anterior forma parte esencial para el desarrollo de esta investigación pues se entiende que la industria mexicana y, en particular la industria automotriz fue sometida a una suerte de proteccionismo mediante los Decretos de 1962, 1972, 1977 y 1983. Sin embargo, pese a no estar consolidada y mucho menos desarrollada una verdadera industria nacional, la industria automotriz que se desarrollaba en territorio mexicano así como otros sectores de la economía se integraron a la dinámica internacional en la década de los 80 sin ser competitivas en un principio.¹⁷

Retomando, a consecuencia de la Primera Guerra Mundial el comercio internacional se vio disminuido, situación que permitió a los economistas un cambio en la teoría que hasta ese momento era la base del comercio internacional.

1.2 Cambios en la teoría económica.

Los objetivos de distribución eficiente de los recursos y especialización en la producción, los cuales eran los principales en la teoría de la ventaja comparativa, se fueron quedando en segundo plano. Previo a las fluctuaciones económicas generadas por los desajustes en el comercio durante la Primera Guerra Mundial, la escuela clásica creía que las manufacturas eran producidas bajo condiciones de costos constantes o decrecientes, por lo que el único obstáculo para la especialización era la disminución del valor unitario de los productos a medida que su producción aumentara.¹⁸

¹⁵ Kenwood Óp. cit. p121

¹⁶ Ibid. p.121

¹⁷ Revisar el desarrollo de la industria automotriz en México en el capítulo 2 de esta investigación.

¹⁸ Viner, Jacob. Comercio internacional y el desarrollo económico. Ed Tecnos. Madrid, 1966. p.63

Para los economistas clásicos, la especialización parcial conduce al libre comercio¹⁹ sujeto a ciertos supuestos y condiciones.

La teoría de ventaja comparativa y especialización únicamente consideraba la diferencia entre los países para comerciar, específicamente las condiciones de trabajo²⁰ la misma se basa en el supuesto de rendimientos a escala constante, es decir, si se duplican los insumos de igual forma el producto se duplica, sin embargo, gran parte de las industrias entre ellas la industria automotriz se caracterizan por tener rendimientos a escala o rendimientos crecientes, es decir, si se duplican los insumos, el producto final crece más del doble.²¹

Al mismo tiempo, la industria automotriz no presenta la situación ideal de competencia perfecta. La industria automotriz está organizada bajo competencia monopolística²², estructura industrial que se explica a partir de dos supuestos básicos:

1. Se supone que cada empresa puede diferenciar su producto del de otra empresa, por pequeño que el cambio sea.
2. Las empresas ignoran el impacto del precio de sus bienes en el precio de las otras empresas.²³

Para Krugman,²⁴ la industria automotriz es la que mejor explica el comportamiento bajo el modelo de competencia monopolística pues muestra la mejora en la escala de la producción y la variedad de bienes disponibles²⁵ ya que las empresas ofrecen sus productos sustancialmente diferentes.

El mismo autor demuestra mediante un ejercicio numérico de costo medio que las ganancias en un mercado integrado son mayores que en un mercado individual bajo las condiciones en que está organizada la industria automotriz. Las situaciones encontradas por Krugman son que un mercado integrado

¹⁹ Ídem.

²⁰ Krugman, Paul. Economía internacional. Teoría y política. Ed McGraw Hill. Cuarta edición. España, 1999. p.100

²¹ Ídem.

²² Ibíd. 104

²³ Ídem.

²⁴ Doctor en Economía por el MIT, actualmente profesor en la Universidad de Princeton. Entre sus aportes están el desarrollo de la nueva teoría de comercio internacional.

²⁵ Ibíd. 108

permite la participación de más empresas, una producción mayor y un precio menor.²⁶ Sin embargo, para alcanzar estos resultados, las empresas debieran concentrar su producción cada una en un país y realizar ventas a todo el mundo.

Es entonces cuando el concepto de comercio intraindustrial nos ayuda a explicar la realidad en la industria automotriz. El comercio intraindustrial se refiere al intercambio de manufacturas por manufacturas, esto debido a que las economías de escala impiden que cada país produzca por completo sus productos.²⁷

El concepto de comercio intra-industrial nos indica que las naciones tienen tecnología y recursos similares, por lo que no existe una ventaja comparativa y el intercambio comercial es impulsado por las economías de escala.

Para lograr un comercio intra-industrial eficiente se requiere de cierta libertad política para ejercerlo. Krugman hace mención del Acuerdo Norteamericano del Automóvil de 1964²⁸, en el cual, al quedar libre de aranceles, el comercio del sector automotriz entre EUA y Canadá se logró con una mayor eficiencia y especialización en la producción en ambos lados de la frontera.

Explicadas las bases teóricas que caracterizan a la industria automotriz, a continuación se hace mención de los instrumentos de política comercial que dificultan la eficiencia en la parte teórica.

1.3 Instrumentos de política comercial.

Para fines de este trabajo se considera al arancel como el principal instrumento de política comercial, sin embargo, también se hace mención de otros instrumentos que son incluidos en los tratados comerciales firmados por México como lo es el contenido regional.

Los aranceles son impuestos exigidos cuando un bien es importado²⁹. Su finalidad no es solamente generar ingresos al Estado sino proteger sectores

²⁶ Krugman Óp. cit. 109

²⁷ Ibíd. 112

²⁸ Ibíd. 114

²⁹ Ibíd. 151

nacionales concretos. Además de los aranceles existen las cuotas de importación, restricciones a la exportación y requisito de contenido nacional o regional.

La introducción de un arancel conduce a una diferenciación de precios entre dos o más mercados. El arancel incrementa el precio en el país en que es aplicado mientras que reduce el precio en el resto del mundo.³⁰ Cuando un país pequeño impone un arancel su cuota de mercado del bien importado es de menor magnitud, por lo que la reducción en sus importaciones tiene un impacto pequeño en el precio mundial.³¹

Para cuantificar el costo y beneficio de un arancel se debe recurrir a conceptos microeconómicos como lo son el excedente del consumidor y del productor.

En una situación de arancel, el excedente del consumidor del país importador se ve disminuido por el incremento en el precio por el arancel. Por otro lado, el productor desplaza su oferta a una mayor dado el incremento en el precio por arancel, esta situación genera un incremento en el excedente del productor.³²

Las distorsiones en el comercio generadas por los instrumentos de política comercial son conocidas como pérdida de eficiencia.

El requisito de contenido nacional es una regulación que exige que una fracción específica de un producto final sea producida dentro del país o región. Pese a ser una medida de política comercial, el contenido nacional no genera ingresos al Estado, sin embargo influye en el precio final del producto el cual es trasladado a los consumidores.³³

A partir de esta nueva teoría del comercio internacional, los países se han enfrentado a mecanismos de ajuste para lograr el libre comercio, uno de estos mecanismos son los tratados de libre comercio.

³⁰ *Ibíd.* 153

³¹ *Ibíd.* 154

³² *Ibíd.* 158

³³ *Ibíd.* 164

1.4 Integración económica.

El librecambismo, que fue la nueva tendencia en política comercial, quedó expresado en el bilateralismo como forma predominante de relaciones económicas entre las naciones.³⁴

El bilateralismo lo vemos expresado en los acuerdos firmados por México con la UE³⁵ y Japón, éste se caracteriza por incluir listas de los bienes sujetos a un tope de importación o arancel, anexas a los tratados. El TLCAN es un tratado trilateral pues éste tiene como antecedente un acuerdo previo entre EUA y Canadá (Agreement Concerning Automotive Products between the Government of Canada and the Government of the United States of America³⁶), en el cual quedaron prácticamente integrados ambos países, por lo que en el TLCAN se buscó ajustar a México a lo que había sido pactado. Las listas de desgravación dentro del TLCAN por parte de EUA y Canadá a bienes originarios de México no fueron homogéneas.

Distintas formas de integración económica se han desarrollado en la actualidad, si bien, gran parte de las relaciones económicas internacionales son bilaterales, existen otras formas de relaciones económicas internacionales.

Los acuerdos de cooperación económica son:

“Son acuerdos con objetivos amplios de cooperación que pueden referirse, entre otros aspectos, al comercio bilateral y a la forma de incentivarlo...”³⁷

Dichos acuerdos pueden ser bilaterales o multilaterales y pueden desarrollarse sin fines de eliminación arancelaria. Otras formas de acuerdos son: acuerdos de promoción comercial, acuerdos de zona de libre comercio (los cuales mantiene México) y los acuerdos de integración económica avanzada.³⁸

³⁴ Tamames Op. cit. p. 109

³⁵ Al momento de firmar el TLCUEM, la UE la conformaban 15 países, actualmente son 27 los que la conforman, sin embargo, lo pactado en el TLCUEM se hizo de forma bilateral y no con cada país miembro de la UE.

³⁶ Firmado en 1965, entra en vigor en 1966. En éste tratado, los gobiernos de EUA y Canadá acuerdan formar un área de libre comercio

³⁷ Sabra, Jesús. Negociaciones económicas internacionales. Teoría y Práctica. Ed. Trilce 1999. p 96.

³⁸ Ibíd. p.96

Los acuerdos de integración económica avanzada se refieren a *“cuando dos o más países desean intensificar el proceso de integración mutua y fijar políticas económicas comunes ante terceros países, pueden decidir un arancel externo común. Más aun, pueden negociar... políticas macroeconómicas, presupuesto, moneda común...”*³⁹

Se hace referencia a este tipo de relación económica pues la UE, que será parte de este estudio, se encuentra integrada de esta forma.

Por su lado, México es parte de la OMC⁴⁰, que es un acuerdo multilateral,⁴¹ y sostiene acuerdos bilaterales como el TLCUEM (2000) y el Acuerdo de Asociación Económica México – Japón (2005).

Teóricamente los acuerdos que regula la OMC han de asegurar el desarrollo y crecimiento económico de los países que formen parte de los tratados bajo la supervisión de la OMC, sin embargo, el cumplimiento de dicho propósito está entre dicho.

*“La OMC sirve de foro para la negociación de acuerdos encaminados a reducir los obstáculos al comercio internacional y asegurar condiciones de igualdad para todos, y contribuye así al crecimiento económico y al desarrollo...”*⁴²

En el desarrollo de esta investigación se contemplan los objetivos de los tratados en materia comercial y los resultados en la industria automotriz derivados de las relaciones comerciales de México.

Ya se han mencionado, de manera resumida, un marco histórico y teórico de la integración económica en relación al comercio internacional, lo cual es el punto de partida de esta investigación. Ahora se presentará la política económica y comercial que ha seguido México a lo largo del desarrollo de la industria automotriz con el objetivo de ubicarla en el contexto político de México.

³⁹ *Ibíd.* p.97

⁴⁰ Antes GATT, miembro desde 1986.

⁴¹ Convenios suscritos por dos o más países, cuyo propósito es regular el comercio internacional, fijando normas para evitar fluctuaciones excesivamente fuertes sobre los precios de determinados productos ... Ejemplo de este tipo de acuerdos es el GATT o OMC

⁴² http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/wto_dg_stat_s.htm

1.5 Política económica y comercial de México.

En México, la evolución de las relaciones económicas con el exterior ha pasado por distintas etapas, en el siglo XIX el sector externo constituía el elemento prioritario de la economía porfiriana.⁴³ Posteriormente, el periodo de guerras significó un cambio en la política comercial hacia un modelo de proteccionismo, seguido de un modelo de sustitución de importaciones. En la década de los 80 se optó por un modelo de desarrollo orientado al exterior, mediante la apertura comercial.

Partimos, entonces, del Porfiriato

“La Política comercial porfiriana, en la que se asumía al gobierno como actor autónomo que hacía y deshacía a su antojo. La cuestión era averiguar cuales eran los objetivos que éste seguía... El gobierno mexicano no tenía un objetivo industrializador claro.”⁴⁴

La depreciación de la moneda de plata generaba un aumento en la sustitución de importaciones, la política no pretendía el desarrollo de la industria, sino el de la minería.⁴⁵

Para Edward Beatty y Graciela Márquez, según Mauricio Tenorio⁴⁶, la política arancelaria porfiriana tenía como objetivo disminuir el nivel general de producción mientras se protegía selectivamente a los sectores que se deseaba promover, entre los cuales estaban primordialmente las manufacturas.⁴⁷ Sin embargo, el mismo Mauricio Tenorio indica que Paolo Riguzzi⁴⁸ argumenta que, durante el Porfiriato, la política exterior mexicana fue capaz de comprimir la asimetría política y económica en la relación México-EUA para lograr acuerdos que contenían intereses de México.⁴⁹

⁴³ Delgado, Gloria. México. Estructuras política, económica y social. Pearson. México 2009 p. 247

⁴⁴ Tenorio Trillo, Mauricio. El Porfiriato. FCE. México 2006 p. 67

⁴⁵ *Ibíd.* p.67

⁴⁶ Doctor en Historia por la Universidad de Stanford, profesor en la Universidad de Chicago y profesor asociado en el CIDE.

⁴⁷ Tenorio *Óp. cit.* p. 67

⁴⁸ Doctor en historia de las Américas por la Universidad de Génova, miembro del SNI.

⁴⁹ Tenorio *Óp. cit.* p. 67

Roger Hansen⁵⁰ menciona algo similar respecto al tipo de política llevada a cabo:

“El régimen de Díaz fue capaz de consolidar su deuda exterior y aumentar sus ingresos gubernamentales, hasta cubrir tanto los desembolsos de cuenta corriente como algunos limitados gastos de infraestructura.”⁵¹

Sin embargo, la demanda de exportaciones mexicanas a nivel mundial disminuyó al terminar el s. XIX. Mientras de 1890 a 1900 los ingresos por las exportaciones mexicanas ascendieron 144%, de 1900 a 1910 incrementaron en poco menos del 75%.⁵²

Durante los primeros años de la Revolución mexicana, la economía mexicana sufrió una caída en la producción minera y manufacturera.⁵³ Los sucesos internos así como los acontecimientos internacionales como la Primera Guerra Mundial y la Crisis del 29 mantuvieron a México con niveles bajos de producción manufacturera, sin embargo, la producción de manufacturas tradicionales, el hierro, el acero y el cemento; crecieron.⁵⁴

A mediados de la década de los 30, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas las políticas con el exterior cambiaron, la nacionalización del petróleo y amenazas de nacionalización de otros sectores ahuyentaron a la inversión extranjera.

“La fuga de capital era simplemente uno de los elementos de la crisis de divisas que México afrontó en ese decenio. Entre 1929 y 1940 el mercado de las exportaciones mexicanas se redujo, y los ingresos por exportaciones bajaron considerablemente durante los años en que se mantuvo estacionaria la economía de los Estados Unidos.”⁵⁵

La agricultura fue indispensable para el crecimiento económico en esa época, las divisas que se captaban por la exportación de productos agropecuarios permitieron financiar las importaciones que requería el sector manufacturero.

⁵⁰ Investigador estadounidense

⁵¹ Hansen, Roger. La política del desarrollo mexicano. ED. XXI. México 2004 p. 31

⁵² *Ibíd.* p.31

⁵³ *Ibíd.* p.32

⁵⁴ *Ibíd.* p.44

⁵⁵ *Ibíd.* p.43

De esta forma se inicio el proceso de cambio de un modelo exportador basado en la agricultura a un modelo de desarrollo de la industria nacional.⁵⁶

El fin de la Segunda Guerra Mundial trajo consigo el desarrollo de bancos de inversión para la promoción industrial y el crédito a largo plazo. Para el desarrollo de la industria nacional, México adoptó un proceso denominado como “sustitución de importaciones”, el cual consiste en políticas gubernamentales tendientes a proteger el mercado nacional, cerrando el mercado interno a proveedores extranjeros.⁵⁷

Las políticas de protección arancelaria y de fomento a la producción de manufacturas permitieron un crecimiento en gran parte de los ramos industriales. La sustitución de importaciones se concentró en los bienes de consumo final, con lo que se propició la fabricación de dichos bienes en territorio mexicano.

El presidente Manuel Ávila Camacho prestó especial interés en el fomento a la industria privada, por lo que el Estado promovió el desarrollo industrial por medio de: crédito a empresarios, desarrollo de infraestructura, política de bajos impuestos y exenciones fiscales, y; una política arancelaria proteccionista.⁵⁸ A partir de 1945, una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, se intensifica el desarrollo económico mexicano a causa del incremento en la demanda de las exportaciones mexicanas.

Sin embargo, desde 1939 hubo un cambio en la distribución geográfica del comercio exterior mexicano. A final del sexenio de Ávila Camacho, menos del 4,6% de las importaciones provenían de Europa y se enviaban tan sólo el 2% de las exportaciones mexicanas, de igual forma, las relaciones comerciales con Japón se vieron disminuidas.⁵⁹

⁵⁶ Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. Estructura socioeconómica de México (1940-2000). Ed. Limusa. México 2005 p. 95

⁵⁷ *Ibíd.* p.97

⁵⁸ *Ibíd.* p.97-98

⁵⁹ *Ibíd.* p.99

México firmó un tratado comercial con EUA en 1942 con el objetivo de facilitar el comercio entre ambas naciones y evitar el comercio de México con los países del eje. Dicho acuerdo incluyó la cláusula de Nación Más Favorecida.⁶⁰

La principal consecuencia de la Segunda Guerra Mundial en el comercio exterior mexicano fue la concentración del mismo con EUA pues en 1940, el 90% de las exportaciones mexicanas se dirigían a EUA, mientras que las importaciones alcanzaron su nivel más alto de concentración en 1944, cuando representaron el 90% de las importaciones totales.⁶¹

Con el cambio de gobierno, el presidente Miguel Alemán basó su política económica en fortalecer las relaciones con EUA, buscando apoyo financiero, inversión extranjera y la revisión del tratado de 1942.⁶²

Ante la necesidad de capital extranjero, se invitó a inversionistas extranjeros a invertir en México ajustándose a las normas fijadas, por lo mismo, las empresas con mayoría de capital extranjero comenzaron a desarrollarse a excepción de algunos sectores reservados al capital mexicano.

Durante la década de los cincuenta se desarrolló un complicado sistema de licencias de importación con el objetivo de incrementar el ritmo de la industrialización y de conservar las divisas para importación de artículos que no fueran de lujo.⁶³

Las políticas de desarrollo en base a la industria se mantuvieron en el gobierno de Ruiz Cortines, Durante el gobierno de Adolfo López Mateos (1958-1964) el comercio representó el 29.2% del PIB (1960). Con el objetivo de estabilizar el valor de la moneda, se limitaron las importaciones, manteniendo el modelo de sustitución de importaciones.⁶⁴

La novedad en política comercial del gobierno de López Mateos fue la búsqueda por colocar las exportaciones mexicanas en el mercado

⁶⁰ Avella Alaminos, Isabel. "Antes del TLCAN: La historia de los acuerdos comerciales entre México y los Estados Unidos (1822-1950)" en Revista Digital Universitaria. Volúmen 9 Número 5. 10 de mayo 2008. p.

7

⁶¹ Anda Óp. cit. p. 99

⁶² Ibíd. p.100

⁶³ Hansen. Óp. cit. p. 68

⁶⁴ Anda Óp. cit. p. 104

latinoamericano. También, se reestructuró la Secretaría de Industria y Comercio, facultándola para intervenir en la producción, distribución y consumo cuando la economía nacional se encontrase en dificultades.⁶⁵

A partir de 1960, la intervención del Estado en la economía incrementó. El gobierno de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) mantuvo el modelo de desarrollo económico que funcionó durante los gobiernos anteriores. Fue en este sexenio en que surgen las empresas maquiladoras, entre ellas, se amplió la industria automotriz, pasando de ser una industria ensambladora a integrar procesos de fundición, maquinado y ensamblado de motor. La industria automotriz en México utilizaba la mejor tecnología disponible en territorio mexicano.

La industria manufacturera pasó a representar el 23,7% del PIB, desplazando al comercio que representó el 22,8%, en 1970.⁶⁶ La caída del comercio puede asociarse con el incremento en los precios en EUA y la disminución de las exportaciones al mismo⁶⁷, recordando que EUA es y ha sido nuestro principal socio comercial.

La inestabilidad en la economía mexicana en la década de los 70 (caracterizada por un espiral inflacionario, la crisis del petróleo a nivel internacional y el déficit en cuenta corriente) condicionó el desarrollo que se había mantenido en décadas anteriores.

El control de las actividades por parte del Estado, expresado en la administración pública y en el sector paraestatal había perdido eficacia, por lo que se instrumentó el llamado *Plan Global de Desarrollo*⁶⁸. Fue en 1979 cuando se afirmaba que se había superado la crisis. En ese mismo año se reformó la estructura de los aranceles.

En marzo de 1980, el presidente López Portillo anunció que México posponía su ingreso al GATT, situación que preocupaba a los pequeños y medianos

⁶⁵ *Ibíd.* p.104

⁶⁶ *Ibíd.* p.106

⁶⁷ *Ibíd.* p.106

⁶⁸ Puede ser interpretado como el resultado de un esfuerzo de síntesis del Ejecutivo Federal para dar congruencia y homogeneidad a los múltiples programas que conjuntamente conforman la totalidad de su administración. Díaz, Luis Miguel "Los estados y el Plan Global de Desarrollo" en la Gaceta mexicana de administración pública estatal y municipal. p. 72

<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/gac/cont/2/efe/efe6.pdf>

empresarios, pues estaba en duda su capacidad para afrontar la competencia extranjera.⁶⁹

Sin embargo, López Portillo había dejado la puerta abierta para un cambio revulsivo en la política comercial mexicana, misma que se acentuó en 1983. El gobierno de Miguel de la Madrid sustituyó el sistema de permisos de importación por un sistema de aranceles; se disminuyeron las tasas arancelarias y se eliminaron los precios oficiales.⁷⁰⁷¹

Los cambios más drásticos se presentaron en 1985 con la sustitución de los permisos de importación por aranceles, un año después México se integró como parte del GATT, hecho que representó la institucionalización del cambio en política económica.

Posteriormente, en 1995 México formalizó su integración a la OMC, organismo que absorbió al GATT con pequeñas modificaciones como la inclusión del comercio de servicios y la propiedad intelectual.⁷²

La política comercial se ideó como un mecanismo de articulación entre la industria y el comercio exterior al igual que como un instrumento de ajuste y estabilización estructural.⁷³

A partir de entonces, México ha firmado tratados comerciales con distintas zonas geográficas, ejemplo de estos, son:

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte, entró en vigor en 1994.
- Tratado de Libre comercio Unión Europea – México, entró en vigor en 2000.
- Acuerdo de Asociación Económica México –Japón, entró en vigor en 2005.

⁶⁹ Anda Óp. cit. p. 153

⁷⁰ Precio que fija el ente gobernante ajeno a la dinámica de oferta y demanda.

⁷¹ Delgado Óp. cit. p. 247

⁷² Anda Óp. cit. p. 250

⁷³ Roza. Carlo. "El acuerdo de libre comercio en la disputa de la economía mundial." en La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá ¿Alternativa o Destino? Ed. XXI México 1991 p.171

Además de estos, existe gran cantidad de acuerdos firmados. México es el segundo país con más acuerdos comerciales en el mundo⁷⁴, no solo de índole comercial, sino también referidos a inversiones, de alcance parcial, etc.

En las líneas anteriores se ha hecho una síntesis de las políticas comerciales que han sido aplicadas en México desde finales del siglo XIX, pasando de políticas concentradas en el sector externo a unas más proteccionistas, posteriormente, las actuales, con una política comercial enfocada a lograr el libre comercio.

Señaladas las políticas comerciales seguidas por México a lo largo de su historia moderna y el desarrollo de las relaciones comerciales, sólo resta hacer mención del desempeño de la industria automotriz en sus puntos más importantes.

1.6 Industria automotriz. Una visión global.

La necesidad de disponer de un medio de transporte fue la causa del desarrollo del automóvil, Nació a mitad del s. XIX, sin embargo, se han considerado ideas que mencionan que el automóvil fue probado desde el s. XVII.⁷⁵

La palabra automóvil tiene su origen en el francés “*voiture automobile*” que significa coche que se mueve por sí mismo. Los primeros automóviles surgen a mitad del s. XIX tanto en Europa como en América, en su mayoría lograban su desempeño por un motor de vapor, otros utilizaban motores de combustión interna.⁷⁶Fue hasta el s. XX en que el automóvil se desarrollo por completo.

La industria del automóvil se puede dividir en dos grandes etapas, la primera con el surgimiento de la industria y la producción local y, la segunda con la internacionalización de los procesos productivos a partir de la década de los setenta.

⁷⁴ Nota publicada por el diario El Siglo de Torreón el 21 de julio 2011.

<http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/644722.mexico-lider-en-acuerdos-comerciales.html>

⁷⁵ Font Mezquita José. Tratado sobre automóviles. Tomo III. ED. Universidad Politécnica de Valencia.

p.15 Consulta electrónica en

<http://books.google.com.mx/books?id=7hmmLQxWuBcC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

⁷⁶ Ibíd. p.15

El desarrollo de motores a partir de 1900 permitió no solo la evolución en el desempeño del automóvil sino también creó la necesidad de mejorar los sistemas de frenos, suspensión y transmisión. A sus inicios, el automóvil era un bien de lujo al alcance de muy pocos debido a su proceso de producción artesanal.⁷⁷

*“Aunque la producción en serie ya se había aplicado en la industria armamentística y la Oldsmobile había fabricado un pequeño automóvil en el que la estandarización de las piezas permitió una producción que superó las 5,000 unidades, fue la introducción de la cadena móvil la que permitió que el automóvil se popularizase y además revolucionare la industria”.*⁷⁸

Henry Ford fue el que consiguió realizar, junto con su equipo, un vehículo sencillo con gran resistencia debido a la aplicación de aceros especiales. En la década de los 20 la mitad del parque automovilístico mundial era formado por el Ford modelo T que había alcanzó una producción de 16 millones a finales de la década.⁷⁹

Los productores de automóviles copiaron la manera de hacer automóviles de Ford tanto en EUA como en Europa (Citroën en Francia, FIAT en Italia). Los automóviles comenzaron a ser usados con distintos fines como lo eran las carreras deportivas en Europa.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial circulaban aproximadamente 9 millones de automóviles y una década después, en 1928, lo hacían 26 millones.⁸⁰

La crisis económica y la Segunda Guerra Mundial ocasionaron cambios en la industria. *“Muchos de los automóviles que circulaban en 1950, corresponden a diseños previos a la Segunda Guerra Mundial.”*⁸¹ Hitler tenía la idea de crear un auto popular con un precio inferior a los 100 marcos y con buen rendimiento de

⁷⁷ Ibíd. p.19

⁷⁸ Ibíd. p.28

⁷⁹ Ibíd. p.28

⁸⁰ Guerrero Yoacham, Cristian. Breve Historia de los Estados Unidos. p. 233 Consulta electrónica en <http://books.google.com.mx/books?id=ldfQ82PUGOEC&pg=PA233&lpg=PA233&dq=historia+de+la+industria+automotriz&source=bl&ots=7GWR8cffO5&sig=sdGKpCLbZGZlIP8iteiurWcJEIU&hl=es&sa=X&ei=Iz4pUODFE-eA2QWci4DADQ&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q=historia%20de%20la%20industria%20automotriz&f=false>

⁸¹ Font Óp. cit. p. 40

combustible, por lo mismo, encargó a Ferdinand Porsche⁸² la creación de un automóvil de dichas características.⁸³

Desde los 20, la forma de fabricar automóviles no había variado, la fabricación de un automóvil requería mano de obra descalificada y maquinaria especializada. Sin embargo, a inicios de los 70 la crisis de los energéticos generó un cambio en la organización del trabajo y en formas más automatizadas de producción. Las empresas ya no sólo competían a nivel local, sus estrategias debían ser dirigidas a la competencia internacional.⁸⁴

Una de las respuestas iniciales de las empresas a la crisis de los setenta, fue ampliar la producción a países en desarrollo, especialmente España y Brasil, creando plataformas de exportación hacia el mercado mundial.⁸⁵

Cabe recordar que durante este periodo México atravesaba una etapa de proteccionismo industrial, lo cual permitió a las empresas establecer líneas de producción y ensamblaje en territorio mexicano, sin embargo, los automóviles producidos eran destinados para el mercado interno.

Esta nueva etapa en la producción de automóviles se denomina como "internacionalización" en busca de un producto universal altamente estandarizado, cuyos componentes se producirían en paralelo, en diversas plantas del mundo, destinándose a un ensamble que tendría cabida en otro lugar.⁸⁶

En las operaciones internacionales de las firmas con menor presencia mundial, se manifestó una tendencia a realizar fusiones parciales, que unían las ventajas e intereses de dos empresas en un mercado específico.⁸⁷

De esta forma, la nueva manera de hacer automóviles estaba basada en la producción de un auto global (por las grandes empresas) y por uniones estratégicas para penetrar en mercados estratégicos (empresas con un peso menor).

⁸² Ingeniero austriaco creador de la firma automovilística Porsche AG.

⁸³ Font Óp. cit. p. 42

⁸⁴ Micheli, Jordi. "Globalización y producción de automóviles en México". UNAM, FE. MEXICO 1994 p. 16

⁸⁵ Ibíd. p.18-21

⁸⁶ Ibíd. p.17

⁸⁷ Ibíd. p.78

Si bien, esta nueva forma en que se desarrollo la industria permitió a países incursionar en la industria automotriz, las decisiones de producción son y han sido tomadas en los corporativos de las grandes empresas automotrices.

El cambio también afectó a México pues la producción de automóviles en la década de los ochenta tuvo un giro y fue orientada a las exportaciones. A diferencia de otros países que fueron beneficiados por la internacionalización de la industria, México no tuvo un verdadero desarrollo del mercado interno ni una modernización.⁸⁸

La orientación exportadora fue definida por la estrategia de las firmas concurrentes en el mercado estadounidense, creando un segmento industrial moderno desvinculado del mercado mexicano.

La industria automotriz fortaleció las relaciones de las empresas con el Estado, en el caso de México se observó que la industria automotriz fue una de las razones por las cuales se fijaban los decretos de desarrollo industrial en México.

Por otro lado, en el contenido de los tratados comerciales firmados por México con Japón, AN y UE hay un especial interés por el sector automotriz, es decir, la importancia de la industria automotriz ha generado fuertes lazos entre las empresas y el Estado y, en cierta forma han determinado la política industrial y comercial que se lleva acabo en el país.

Situaciones encontradas.

Vinculando los tres grandes temas aquí tratados (relaciones económicas internacionales, política económica y comercial e industria automotriz) se pueden generar las siguientes afirmaciones:

1. Una efectiva relación comercial debe ser llevada acabo con países similares en desarrollo económico.
2. Una política comercial aplicada de manera universal puede, en lugar de generar ventajas comerciales, generar una desventaja en términos de comercio y así en desarrollo económico.

⁸⁸ Ibíd. p.22

3. La industria automotriz está organizada bajo competencia monopolística.
4. Se requiere de un libre mercado para maximizar los beneficios bajo condiciones de competencia monopolística, por lo que la eliminación de aranceles tiene efectos directos en las efectivas relaciones comerciales entre los países.
5. La integración económica elimina o minimiza las rigideces del mercado.
6. La industria automotriz se ha internacionalizado aún sin la presencia de algún tipo de integración económica.
7. Las empresas automotrices han fijado, en cierta forma, la política comercial de los países al momento de la internacionalización de los procesos productivos. En México, la política y la internacionalización de la industria fueron de la mano.

2. Desarrollo histórico de la industria automotriz en México.

La industria automotriz ha sido parte de una serie de cambios, innovaciones e integración de las industrias, la competencia es por tanto un concepto que caracteriza a esta industria a lo largo de su desarrollo. Desde la transición de los talleres de manufactura a la producción en masa, se mostraron signos de integración productiva, de cooperación y competencia entre las empresas a nivel internacional.

El desarrollo económico mundial así como las características propias de los mercados son factores que permiten diversificar la producción y el traslado de las industrias fuera del país de origen de las empresas.

En el caso mexicano, los costos laborales, la normatividad interna, el tipo de cambio, la localización y la magnitud del mercado potencial fueron los factores que consideraron las empresas automotrices al decidir establecerse en territorio mexicano.⁸⁹

La industria del automóvil en México surge en 1925 y se ha desarrollado de manera ininterrumpida y con signos de evolución, pasando de un país ensamblador de autopartes a ser productor de motores, autopartes y de autos terminados sin contar con una empresa de origen nacional.

Para su estudio, la industria automotriz mexicana se puede dividir en etapas productivas, Arnulfo Arteaga García⁹⁰ propone dividir la industria automotriz mexicana en tres fases que denomina núcleos productivos⁹¹.

- Primera etapa de 1925 a 1963.
- Segundo etapa de 1964 a 1980.⁹²
- Tercera etapa de 1981 a la actualidad.

⁸⁹ Arteaga, Arnulfo. Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México. UAM- I. México 2003 p. 54

⁹⁰ Doctor en Estudios Internacionales por la UAM-Iztapalapa. Profesor de la maestría en Sociología en la misma institución.

⁹¹ Fases del proceso de producción que se realizan en territorio nacional y que se han implantado por las empresas del sector.

⁹² Se considera el año 1964 pues la importación de motores y vehículos terminados establecida en el decreto de 1962 aplicó a partir del 1 de septiembre de 1964.

En el primer periodo (1925 - 1963) se instalan las empresas para ensamblar automóviles en México, la producción se realizaba en otros países.

En el segundo periodo (1964 - 1980) la intervención del Estado juega un papel fundamental, por medio de decretos se adapta a la industria automotriz instalada en México a los objetivos de desarrollo nacional. En esta etapa, las empresas automotrices instaladas en México comienzan a producir en territorio mexicano.

En el tercer periodo (1981 - actualidad) la industria automotriz en México se caracteriza por las exportaciones, es decir, la producción de automóviles en México ya no fue destinada únicamente al mercado interno.

2.1 Primera etapa (1925 – 1963)

El primer periodo se caracteriza por la entrada de las empresas extranjeras y la participación de empresas con capital mexicano en el sector, siendo Ford Motor Company la primera en establecerse en 1925, seguida 10 años después por GM y por otras empresas de distinto origen.⁹³ En las plantas establecidas se realizaba únicamente el ensamble de los vehículos con partes y componentes importados.

El desarrollo de la industria automotriz mexicana en este periodo se debe a la inversión realizada por las empresas transnacionales. El ensamble de los vehículos no requería gran carga tecnológica pues era intensivo en mano de obra, por lo que no fueron necesarias grandes inversiones para el desempeño de la industria en este periodo.

De manera errónea se piensa que fue suficiente el bajo precio de la mano de obra para que las empresas del sector automotriz tomaran la decisión de establecerse en territorio mexicano. México poseía ciertas características internas que, sumadas al bajo costo laboral, permitieron a las empresas establecer sus plantas en México, éstas son:

- Infraestructura para un proceso de industrialización.
- Facilidad para obtener créditos más baratos que en EUA.

⁹³ Arteaga Óp. cit., p. 71

- Bajos costos de transporte.

Sobre la localización de la industria automotriz, Robert Crandall⁹⁴ menciona lo siguiente:

“La producción de autos puede requerir una gran cantidad de trabajo semi y descalificado, pero también una considerable dosis de tecnología, planeación de la producción y coordinación, todo lo cual no se encuentra en los países menos desarrollados y no puede ser fácilmente trasplantado hacia allá. Si el principal requisito para tener éxito en esta industria fuesen los salarios bajos, usted y yo ya estaríamos manejando automóviles producidos en Tanzania o Bangladesh, si nuestro gobierno lo permitiese.”⁹⁵

Crandall dejó claro que los bajos salarios no serían razón suficiente para trasladar la producción de automóviles fuera del territorio de los EUA. Además de las características mencionadas, también se puede considerar la posición geográfica de México respecto a EUA como favorable para el desarrollo de la industria automotriz mexicana, pues México es un punto estratégico para la entrada al mercado de los EUA incluso antes del TLCAN.

Dentro de este periodo, las constantes fluctuaciones, ocasionadas principalmente por la Segunda Guerra Mundial, afectaron a la industria automotriz. Las empresas fueron incapaces de trasladar las partes y componentes de los autos a territorio mexicano, por lo cual, el ensamblado quedó paralizado.⁹⁶

La incapacidad de las empresas de exportar las partes para ser armadas en México favoreció el surgimiento de empresas de autopartes nacionales. La producción de estas empresas estaba orientada a las refacciones de bajo contenido tecnológico.⁹⁷

Al restablecerse los flujos de importaciones, el gobierno mexicano formuló políticas proteccionistas para promover la disminución del déficit comercial

⁹⁴ Doctor por la Northwestern University. Acting Director en Brookings Institution.

⁹⁵ Shaiken Harley “Automatización y producción global. Producción de motores de automóvil en México, Estados Unidos y Canadá. Traducción de Jordi Micheli. UNAM 1989 p 15.

⁹⁶ Arteaga Óp. cit., p. 73

⁹⁷ Ibíd. p. 73

generado por el crecimiento de las importaciones, ejemplo de esto fue el decreto de 1962.⁹⁸

El Decreto de Integración Nacional Automotriz (1962) establecía lo siguiente:⁹⁹

- El automóvil comercializado en México deberá tener un 60% de contenido nacional.
- Prohibición de la importación de motores para automóviles o camiones.
- Prohibición de la importación de automóviles acabados a partir del 1 de septiembre de 1964.
- Para la importación de componentes será necesaria una licencia.
- Límite al número de modelos producidos por cada empresa, con el objetivo de proteger a las empresas mexicanas en el mercado interno.
- Las empresas automotrices deberán presentar programas de su desarrollo en territorio mexicano.

Este decreto persiguió los objetivos del desarrollo de la industria automotriz mexicana y el saneamiento de la balanza comercial, lo cual no se logró del todo, por lo que, años después, se obligó a las empresas a exportar.

Lo más destacado de este decreto es lo referente al contenido nacional que deberían tener los automóviles ya que no se contaba con una infraestructura ni mano de obra calificada suficiente para lograr el objetivo tan ambicioso.

Las empresas trasnacionales, principalmente Ford y GM, se oponían al límite de modelos producidos. Sin embargo, los subsidios a la inversión, los subsidios en impuestos y proyectos de infraestructura, convencieron a las empresas de adaptarse al decreto de 1962.¹⁰⁰

A partir del decreto de 1962 se requirió una participación más activa del gobierno a través de inversiones o créditos para apoyar a los empresarios mexicanos, ya que en el decreto se establecieron las normas bajo las cuales se

⁹⁸ *Ibíd.* p.73

⁹⁹ *Ibíd.* p. 87

¹⁰⁰ *Ibíd.* p.86

iba a producir, sin considerar si los productores nacionales tenían los medios para competir con las empresas trasnacionales.

Bajo la normatividad del decreto de 1962, la industria automotriz se desarrolló durante los años siguientes y comenzó a establecerse como un sector estratégico de la economía mexicana.

A principios de la década de los sesenta hubo una cierta dependencia en la industria automotriz, cuyas características fueron¹⁰¹:

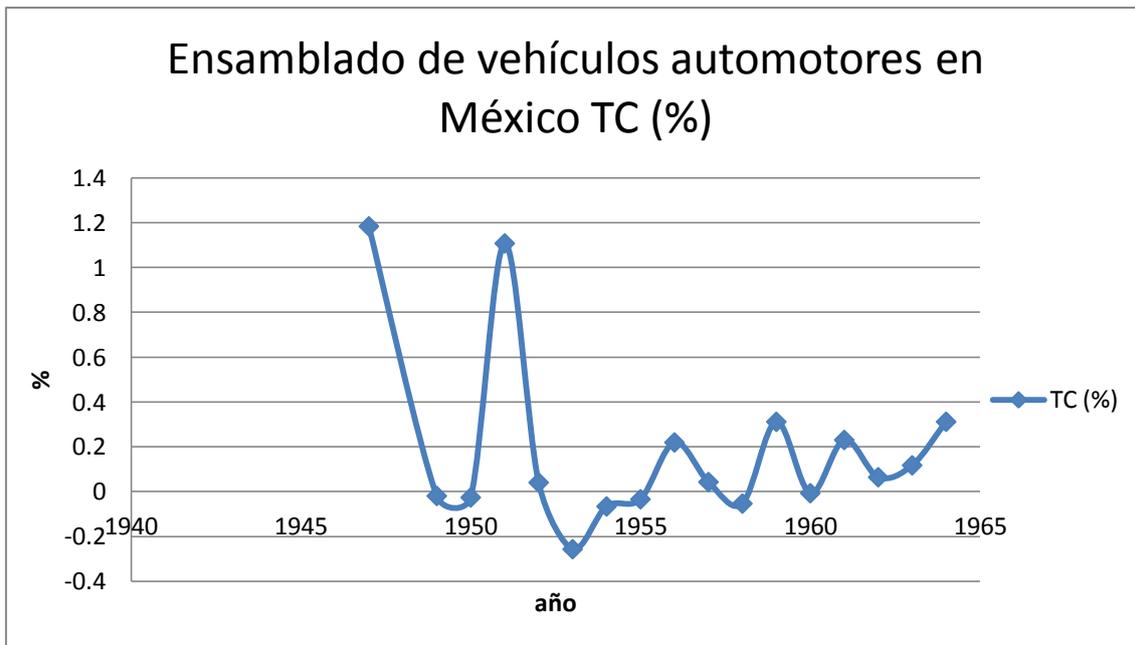
- a) Diseño externo de tecnología: el alto grado de diferenciación del producto y las renovaciones constantes en los modelos para un mercado pequeño y con bajo nivel de ingreso resultaban sin sentido.
- b) Límites a la industrialización: las empresas que ensamblaban en México no estaban dispuestas a otorgar licencias para que se desarrollase la industria mexicana y que compitiera con ellas mismas.
- c) Carácter suntuario de la industria: solamente una quinta parte de la población podía adquirir un automóvil.

Las empresas trasnacionales vieron a México como un mercado creciente y no como un lugar para ampliar la manufactura de los automóviles más allá del ensamblado.

Por otro lado, dos factores no permitieron la expansión rápida en el volumen de ventas de automotores: el bajo nivel de ingreso y el costo de mantenimiento. El bajo nivel de ingreso limitó la adquisición de automóviles a los sectores más pudientes de la sociedad mexicana. El costo de mantenimiento afectó la decisión de las personas con posibilidad de adquirir un automóvil, pues pese a que había una gran cantidad de modelos disponibles, todos tenían un alto consumo de combustible y su mantenimiento era elevado.

Para tener más claro lo que sucedió en la industria automotriz en México durante este primer periodo, la siguiente gráfica muestra la inestabilidad en el ensamblado de vehículos automotores en territorio mexicano en los años correspondientes al primer periodo de análisis (de 1945 a 1964).

¹⁰¹ *Ibíd.* p. 81



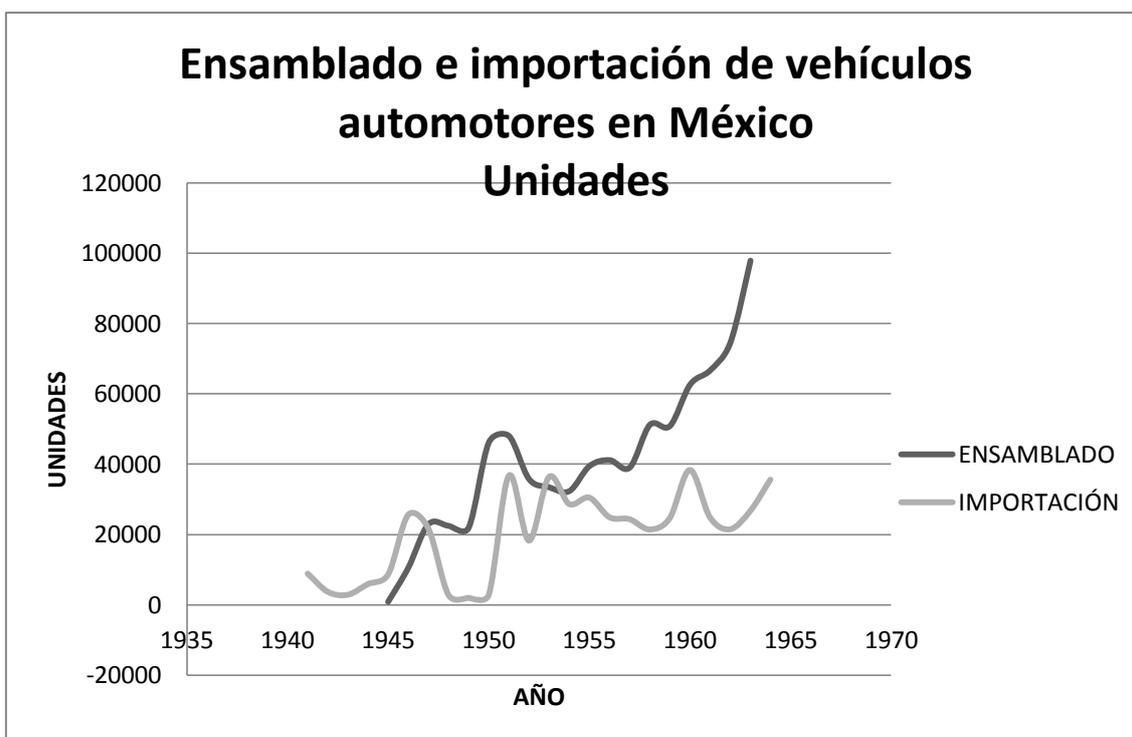
Elaboración propia con datos de Arteaga.

La gráfica anterior muestra la dinámica en el ensamble de los vehículos automotores (automóviles, camiones, autobuses, etc.) en México. En primera instancia se ve una explosión positiva de 1946 a 1947 (periodo de posguerra) duplicando la cantidad de vehículos ensamblados, posteriormente, como resultado del estancamiento de la economía mundial y la incapacidad de las empresas para trasladar los materiales para ser ensamblados en territorio mexicano, las tasas de crecimiento fueron muy fluctuantes. En 1958 se ensamblaron vehículos a un nivel inferior al de 1951, lo cual muestra que la industria automotriz no estaba bien cimentada y que tuvo casi una década perdida, principalmente por causas internacionales.

Hay un cambio drástico en la composición de los vehículos ensamblados. Primeramente, en 1946 por cada auto que se ensamblaba se ensamblaban 1.89 camiones, en 1964 por cada camión ensamblado se ensamblaron 2 automóviles, es decir, se invierte totalmente la estructura de ensamble.¹⁰²

Por otro lado, la inestabilidad en el ensamble de vehículos debiera compensarse con importaciones, en la siguiente gráfica se muestra la realidad mexicana para el mismo periodo.

¹⁰² *Ibíd.* p. 74



Elaboración propia con datos de Arteaga.

El comportamiento normal de un mercado sólido supone que las importaciones compensan las deficiencias internas, sin embargo, como se nota en la gráfica, tanto las importaciones como el ensamblado interno no tienen un comportamiento estable en este periodo. Los volúmenes más bajos de importaciones se presentan en el periodo de 1948 a 1950, en este periodo se importan menos vehículos automotores que en 1941. La falta de importaciones no se explica por un alto nivel de ensamble en el territorio mexicano, si bien, la cantidad de vehículos ensamblados crece de manera significativa, el verdadero motivo de la caída de importaciones fue la incapacidad de las empresas para trasladar los componentes a territorio mexicano para ser ensamblados, esto causado por la Segunda Guerra Mundial.

Posteriormente, las importaciones se explican por las preferencias del consumidor y el creciente mercado mexicano¹⁰³, a pesar del incremento del ensamblado de vehículos en territorio mexicano, pasando de 822 unidades en 1945 a 97,808 unidades en 1964, para 1964 (año en que ya estaba vigente el decreto de 1962) fueron necesarias las importaciones equivalentes a casi un

¹⁰³ Ibid. p. 77

tercio de los vehículos ensamblados en el mismo año, es decir, 35,622 unidades importadas para completar la demanda generada en el mercado nacional.¹⁰⁴

A partir de 1964 varias empresas hicieron inversiones en México¹⁰⁵:

- Volkswagen inició operaciones en el Estado de México y 3 años después se trasladó a Puebla.
- Ford hizo una expansión a su producción e instaló dos nuevas plantas en Edo. De México.
- Chrysler abrió su planta de motores en Toluca y en 1968 inauguró su planta de ensamble.
- Nissan inició operaciones en Cuernavaca, Mor., donde se fabricó el *Datsun sedan Bluebird*.

Naturalmente, con el desarrollo de la industria, la mano de obra en el sector se conformó y fue creciendo a medida que se establecieron las empresas y se sustituyeron las importaciones de autopartes por producción local. En este periodo, la mano de obra se caracteriza por ser poco calificada y joven, pues el tipo de trabajo que se realizaba (ensamblaje) requería agilidad y destreza con baja calificación técnica.¹⁰⁶

En este periodo, la intervención del Estado fue fundamental para el desarrollo de la industria, ofreciendo subsidios a la inversión y desarrollando infraestructura. Además, en la década de los 50, la política de sustitución de importaciones impulsó el desarrollo de la industria de autopartes en territorio mexicano.¹⁰⁷

A manera de resumen se puede decir que este primer periodo daría como resultado la formación de una industria incompleta que no se desarrolló principalmente por la inestabilidad de la economía internacional así como por los objetivos de las empresas trasnacionales. El gobierno buscó que se completara el sector automotriz por medio de políticas proteccionistas, con esto

¹⁰⁴ *Ibíd.* p.77

¹⁰⁵ Vicencio Miranda, Arturo. La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. En *Contaduría y Administración* No. 221, enero – abril 2007 p. 215

¹⁰⁶ Arteaga Óp. cit., p. 83

¹⁰⁷ *Ibíd.* p. 83

se colocaron las primeras piedras para el cambio de un país ensamblador a un país productor.

2.2 Segunda etapa (1965 - 1980)

El segundo periodo fue resultado del Decreto de 1962. Las empresas automotrices más grandes se vieron beneficiadas con políticas proteccionistas que les aseguraban su participación en el mercado interno a bajos costos (subsidios y transferencias de tecnología desechada). Puede considerarse el decreto de 1962 como el punto de inicio de la industria automotriz mexicana, dejando atrás lo dicho por Bennett y Sharpe en Arteaga:

“En suma, más que hablar de la industria automotriz mexicana, es más apropiado hablar de la industria automotriz en México.”¹⁰⁸

El periodo se caracteriza por la ampliación de las fases de producción de automóviles, el incremento de las inversiones, la desconcentración geográfica y diversificación de las autopartes. Las fases que se desarrollaron en este periodo fueron: fundición, maquinado y ensamblado de motor, además de mejoras tecnológicas en el ensamble final del auto.¹⁰⁹

En la década de los setenta, la industria automotriz fue uno de los sectores de punta de la economía mexicana, la tecnología empleada en ese momento era de la mejor tecnología disponible en el territorio mexicano, no a nivel mundial pues las transferencias de tecnología que realizaban las empresas eran obsoletas.¹¹⁰

La inestabilidad de la economía mexicana en los 70 se vio reflejada en la industria automotriz, la devaluación del peso mexicano frente al dólar (después de más de 20 años de tipo de cambio fijo), terminó con el desarrollo estabilizador que vivía el país, sin embargo, el auge derivado del incremento en la exportación de crudo reactivó la economía, por tanto, la industria automotriz también se vio beneficiada, como se ve en el siguiente cuadro.

¹⁰⁸ *Ibíd.* p. 81

¹⁰⁹ *Ibíd.* p. 88

¹¹⁰ *Ibíd.* p. 90

Producción de vehículos en México (1965-1980)			
unidades			
Año	Total	Autos	Autobuses, camiones y tractores
1965	103,584	70,242	33,342
1966	114,766	82,143	32,623
1967	120,369	82,622	37,747
1968	145,149	101,107	44,042
1969	164,537	110,711	53,826
1970	189,630	132,862	56,768
1971	211,393	153,412	57,981
1973	285,568	200,147	85,421
1974	350,947	248,574	102,373
1975	356,624	237,118	119,506
1976	324,979	212,549	112,430
1977	280,813	187,637	93,176
1978	384,127	242,519	141,608
1979	444,426	289,049	155,377
1980	490006	303,056	186,950

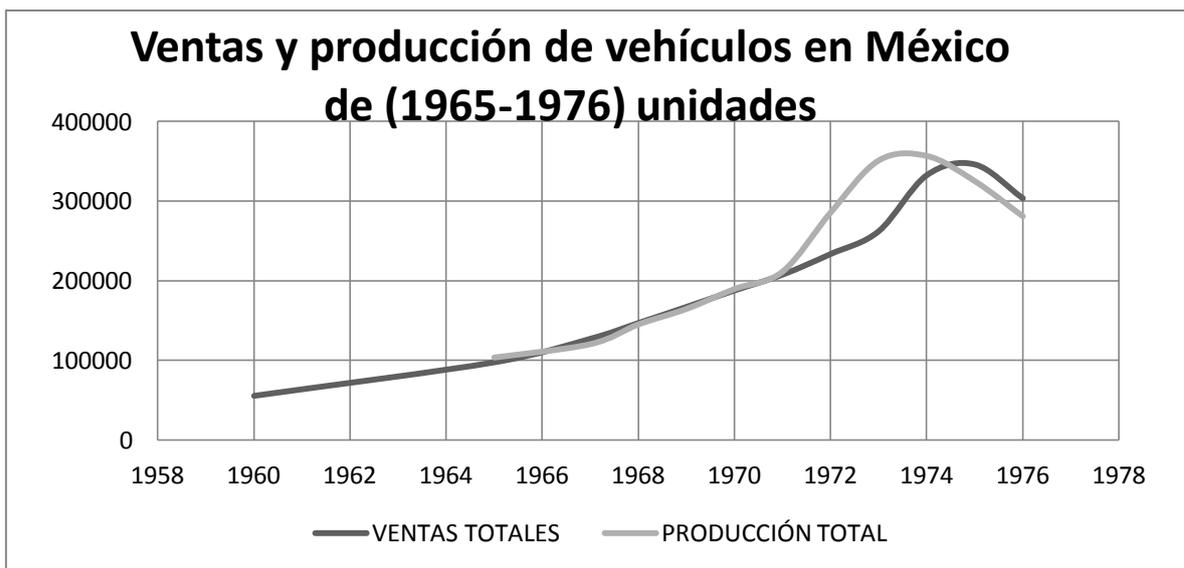
Elaboración propia con datos de Arteaga

El cuadro anterior muestra el crecimiento de la industria automotriz en la producción de vehículos, de los cuales, la mayor parte estaba destinada a satisfacer el mercado interno. En cuanto a la estructura de la producción se mantuvo la estructura formada en 1964, cuando por cada camión, tractor o autobús producido, se producían 2 automóviles. Esta composición se altera en 1971, cuando la participación de los automóviles en la estructura productiva aumentó a 3 automóviles por cada camión, tractor o autobús. Sin embargo, la composición es relativamente estable en el periodo y similar a la estructura de 1964.

La producción local creció con respecto al periodo anterior (1925-1964) con tasas que alcanzaron el 36% de 1977 a 1978 (la tasa más alta en el periodo)

que mostró la recuperación de la economía mexicana y que fue precedida por una tasa de crecimiento de -13% en el periodo anterior (1976 a 1977)¹¹¹ causada por la devaluación de septiembre de 1976, la cual generó desajustes en la economía mexicana. En estas cifras se muestra el efecto que tuvo la crisis económica mexicana en la década de los 70.

En la siguiente gráfica se muestra la relación tan estrecha que seguían la producción y las ventas hasta antes del desajuste ocasionado por la crisis económica.



Elaboración propia con datos de la AMIA.¹¹²

En la gráfica anterior se nota claramente el desajuste entre ventas y producción en la década de los 70, esta última superando por un máximo de 88,902 unidades a las ventas en 1973, como reflejo de la crisis económica.

Con la finalidad de sanear la balanza comercial del sector, pues debido a la crisis incrementó el déficit comercial por la caída de la producción¹¹³ de automóviles, el gobierno puso en marcha los decretos de 1972 "*Decreto que fija las bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz*" y el de 1977

¹¹¹ Ibíd. p. 94

¹¹² La Industria Automotriz de México en cifras 1976. AMIA. México 1977. p. 57-152

¹¹³ Debe recordarse que para la producción de automóviles en México, era necesaria la importación de gran parte de los elementos del automóvil, por lo que la devaluación afectó el precio de las importaciones y a su vez el costo de producción de automóviles.

“Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz”, en los cuales se establecieron estímulos fiscales como los siguientes¹¹⁴:

- Eliminación de impuesto de importación y ensamble.
- Devolución de impuestos causados por el incremento de las exportaciones.
- Reducción y posterior eliminación del impuesto por importación de maquinaria y equipo no producido en el país.
- Permiso para depreciar la maquinaria más rápido.
- Fijación de un presupuesto anual de divisas a las empresas con una cuota inicial y resultado de las exportaciones netas que realizaran.¹¹⁵ Con esto se pretendió disminuir las importaciones y convertir a la industria automotriz en generadora de divisas.

Sin embargo, los resultados no fueron los esperados, las importaciones aumentaron por el crecimiento del mercado interno y las exportaciones no fueron suficientes para compensar las importaciones, por lo tanto, aumentó el déficit comercial y el monto de la deuda exterior.

En el siguiente cuadro se observa la composición de las exportaciones mexicanas durante este periodo, posteriormente, el gráfico muestra las exportaciones e importaciones del sector en el mismo periodo.

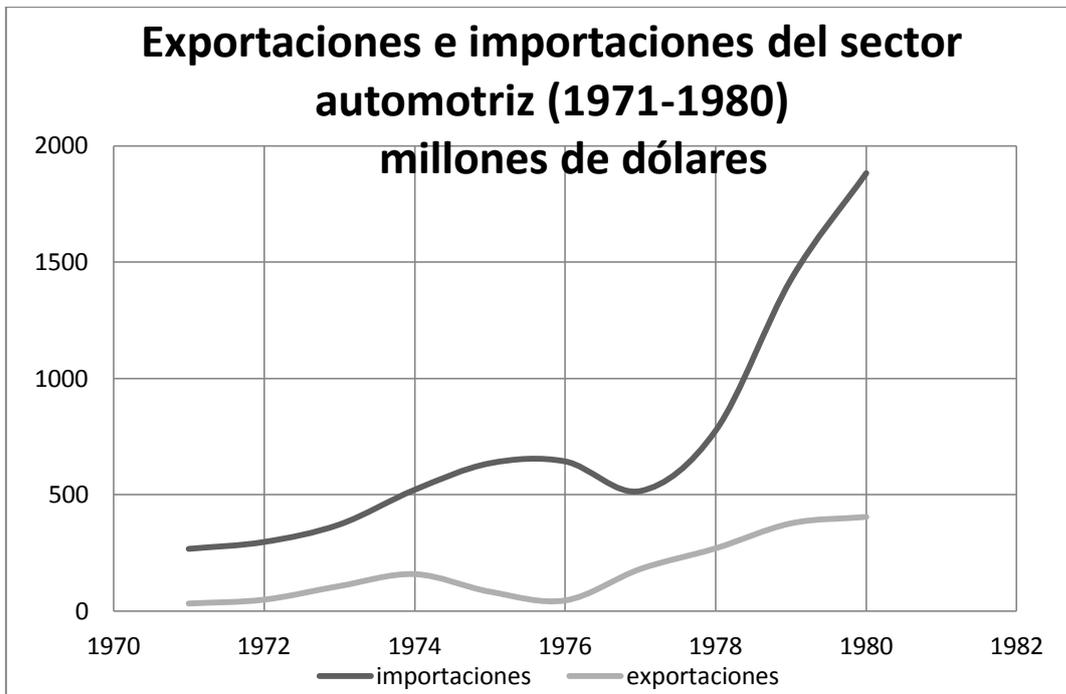
Exportaciones del sector automotriz mexicano. (millones de dólares)			
Año	Total	Vehículos	Autopartes
1971	32,4		32,4
1972	49	4,4	44,6
1973	107,2	39,6	67,6
1974	158,7	44,2	114,5
1975	83,3	8,2	75,1

¹¹⁴ Arteaga Óp. cit., p. 96

¹¹⁵ Las exportaciones netas se lograban exportando cualquier tipo de bien a cualquier mercado. Fuesen bienes tradicionales o no tradicionales a mercados no tradicionales o tradicionales.

1976	45,8	9,6	36,2
1977	180,9	29,3	151,6
1978	269,6	87,2	182,4
1979	376,8	116,8	260
1980	404,4	128,6	275,8

Elaboración propia con datos de Arteaga



Elaboración propia con datos de Arteaga.

El cuadro anterior muestra que el nivel de las exportaciones disminuyó ya puesto en marcha el decreto de 1972, si bien, tienen un crecimiento a principios de la década, en 1975 las exportaciones de vehículos disminuyeron un 81% y la exportación de autopartes disminuyó 34% con relación a 1974. En 1976 las exportaciones de vehículos terminados se recuperaron pero las de autopartes siguieron cayendo, en esta ocasión 52% respecto al año anterior. Ya puesto en marcha el decreto de 1977, las exportaciones en conjunto del sector automotriz crecieron rápidamente como signo de la recuperación de la economía mexicana.

En la gráfica se observa la necesidad de importar para completar la demanda del mercado interno ya que la industria automotriz, dentro del territorio

mexicano, perdió dinamismo. Con todo y que las exportaciones crecieron 148% de 1971 a 1980, en el periodo inicial, éstas eran muy bajas y a pesar de su crecimiento no lograron igualar a las importaciones que crecieron 601% en el mismo periodo, pasando de 268,5 millones de dólares a 1882,7 millones de dólares, por lo que el déficit comercial del sector se incrementó en 532% en el mismo periodo.

Entre 1975 y 1977 la producción de automóviles se contrajo ya que el tipo de cambio encareció las importaciones y se derivó en el aumento de los costos de producción, reflejándose en el volumen de exportaciones; la inflación generada tuvo dos efectos: contracción de la demanda de automóviles y la disminución del poder adquisitivo de la población. Si bien, entre 1975 y 1977 se muestra una disminución en la producción, su recuperación es más rápida comparada con el primer periodo de análisis, donde se perdió casi una década en recuperar los niveles mostrados en 1951.¹¹⁶

En el siguiente cuadro se observa el comportamiento del déficit comercial total y el déficit comercial del sector automotriz de México de 1971 a 1980, así como la participación que tiene el déficit del sector automotriz en el déficit total.

Déficit comercial total y del sector automotriz de México (millones de dólares)			
Año	Déficit total	Déficit del sector	TP*
1971	890,6	234	26%
1972	1052,6	249	24%
1973	1743	265,6	15%
1974	3206,7	463,3	14%
1975	3719,2	552,9	15%
1976	2713,8	598,4	22%
1977	1391,4	336,1	24%
1978	1926,4	507,3	26%
1979	3187,4	1049,3	33%

¹¹⁶ *Ibíd.* p. 95

1980	3178,7	1478,3	47%
------	--------	--------	-----

*Tasa de participación del déficit del sector automotriz en el déficit total

Elaboración propia con datos de Arteaga

En el cuadro anterior se muestra el peso que va tomando el sector automotriz en el déficit comercial, a inicio de la década el déficit comercial del sector tenía una participación del 26%. En gran parte, el déficit comercial mexicano se incrementó por el incremento del déficit del sector automotriz que se duplicó de 1978 a 1979. En 1980, el déficit del sector automotriz participó con el 47% del déficit comercial mexicano, mientras el déficit comercial total mexicano creció en 257%, el déficit del sector automotriz lo hizo en 532% en todo el periodo.

México entró en una dependencia de los insumos importados y de la tecnología que llegaba del exterior para su producción interna, la tecnología se quedó rezagada por las decisiones de las empresas trasnacionales de transferir tecnologías poco sofisticadas, ocasionando que la industria de autopartes no tuviese la posibilidad de abastecer el mercado y tuviera que recurrir a la importación de las mismas.¹¹⁷

Evidentemente el resultado fue distinto al planteado desde el primer decreto en 1962, esto no permaneció oculto, tanto que se debieron hacer dos decretos más para re direccionar la industria automotriz mexicana que no mostró signos de integración productiva.

Por un momento se olvidó que las empresas no eran de origen mexicano, por lo cual y a pesar de las políticas del gobierno, las decisiones las tomaban los dirigentes de las empresas trasnacionales, quienes no tenían como objetivo aumentar las exportaciones, su objetivo desde su establecimiento en territorio mexicano fue el mercado interno.

¹¹⁷ *Ibíd.* p. 100

Si bien, en los sesenta las empresas respondieron a la política gubernamental con inversiones, en este periodo se afianzaron en el mercado nacional con tecnología y productos que no podían competir a nivel mundial.¹¹⁸

Al momento de formular las políticas del decreto de 1977, la industria automotriz a nivel mundial experimentó un periodo de cambios que no fueron considerados, el decreto estaba destinado a fracasar pues la caída en el mercado mundial, el desequilibrio interno (la demanda interna era mayor) y la ineficiencia productiva ocasionada por el rezago tecnológico afectaron considerablemente la producción nacional.

Una vez que se estabilizó la economía, la ampliación del mercado interno, la incorporación de nuevos estratos sociales capaces de adquirir automóviles y el apoyo sostenido por el Estado con un trato preferencial respecto a las inversiones extranjeras, explican el aumento de la producción del sector durante este periodo.¹¹⁹

La redistribución del ingreso, expresada en la incorporación de nuevos estratos sociales capaces de adquirir un automóvil, repercutió en los niveles de ventas de las empresas, por lo tanto, también se redistribuyó la participación de las empresas en el sector debido a las preferencias del nuevo consumidor.

La redistribución del mercado entre las empresas no fue solamente una causa interna, la crisis de los energéticos de mediados de los 70 fue un factor fundamental, ya que los automóviles que producían las empresas norteamericanas (que tenían mayor participación en territorio mexicano), eran automóviles de alto consumo y baja eficiencia de combustible. En cambio, se encontraban los de origen europeo y japonés que eran autos más pequeños y con un uso más eficiente de combustible. Del 70.7% de participación en el mercado mexicano de las empresas estadounidenses en 1965 pasó al 48.2% en 1980.¹²⁰

¹¹⁸ *Ibíd.* p.101

¹¹⁹ *Ibíd.* p.102

¹²⁰ *Ibíd.* p.95

Los resultados no sólo en territorio mexicano sino a nivel mundial obligaron a las empresas norteamericanas a imitar la producción de automóviles japoneses con el objetivo de retomar el terreno perdido.

En lo que concierne al mercado laboral, la evolución del sector requería una evolución en su personal. La participación de los obreros siguió siendo altamente significativa. Además se incrementó la participación de los empleados (administradores, vendedores, etc.) por la expansión y descentralización de la industria.¹²¹

En el cuadro siguiente se muestra el crecimiento del empleo en el sector en este periodo, a excepción de 1975, cuando disminuyó 4% con respecto a 1974 como reflejo de la crisis económica que se padeció. Pese a eso, los sueldos y salarios crecieron más que las plazas laborales, teniendo su incremento más alto en 1973 de 38% y el más bajo en 1969 cuando solo crecieron un 10% con respecto al año anterior. Se debe considerar que se están contabilizando los sueldos y salarios de manera conjunta, lo cual no significa que todos los trabajadores vieron el incremento de sus salarios a las tasas ya mencionadas, se necesitaría un análisis más profundo para identificar la distribución de los ingresos en sueldos y salarios, este cuadro resulta ser meramente ilustrativo a grandes rasgos.

Por otro lado, se debe mencionar que el empleo se duplicó en la década señalada. El crecimiento del empleo en el sector fue equilibrado, es decir, los empleos para los obreros así como para los empleados, manifestaron tasas similares.

Mercado laboral del sector automotriz en México (1965 – 1975)				
Año	Ocupación total*	Obreros	Empleados	Sueldos y salarios (millones de pesos)
1965	16, 800	11,480	5,320	542
1966	19,067	12,952	6,115	709
1967	21,530	14,460	7,070	815

¹²¹ *Ibíd.* p. 104

1968	21,994	14,909	7,085	959
1969	22,303	14,304	7,999	1,056
1970	23,825	15,587	8,238	1,174
1971	25,809	17,028	8,781	1,465
1972	28,042	19,285	8,757	1,758
1973	35,551	25,812	9,739	2,428
1974	37,115	27,125	9,990	2,719
1975	35,731	25,848	9,883	3,384
1976	36,105	25,446	10,659	4,182

* Sólo se consideran las siguientes empresas: DIESEL NACIONAL, FORD, GM, INTERNATIONAL HAVESTERMEXICO, NISSAN, VAM, VW.

Elaboración propia con datos de la AMIA¹²²

Cabe señalar que hacia 1975, con la abundancia petrolera y su uso para exportación, México vio la oportunidad de diversificar las relaciones comerciales que estaban concentradas en Estados Unidos. Japón empezó a tomar un lugar importante en el comercio de México, colocándose como segundo lugar tan sólo después de EUA. Sin embargo, el comercio con Japón comienza a ser de gran importancia hasta la década de los 80.¹²³

Las causas por las que Japón comenzó a desarrollar fuertes inversiones en México se muestran a continuación¹²⁴:

- a) Disponibilidad de trabajo con bajos salarios,
- b) la perspectiva de integrarse a la creciente demanda local, y
- c) la presencia de otras empresas japonesas.

Además de lo mencionado, el acceso al mercado de los Estados Unidos fue otra de las razones por la que los japoneses decidieron invertir en México.

¹²² En La Industria Automotriz de México 1976. AMIA. México 1977. p.171

¹²³ Wionczek, Miguel "Relaciones económicas México-Japón" en Las relaciones económicas entre México y Japón El Colegio de México. México, 1982 p.60

¹²⁴ Maruya, Yoshio "Situación actual y perspectiva de las relaciones económicas entre México y Japón" en Las relaciones económicas entre México y Japón El Colegio de México. México, 1982 p.227-228.

Al final de este periodo se experimentó el mayor crecimiento de la industria impulsado principalmente por los beneficios del auge en las exportaciones petroleras (1978-1981) y por los proyectos de las empresas trasnacionales.

2.3 Tercera etapa (1981 - actualidad)

Durante este periodo, el gobierno vendió las acciones que poseía de Renault y VAM (Vehículos Automotores Mexicanos) a accionistas franceses y estadounidenses, finalizando la propiedad del gobierno mexicano en la industria terminal.

Una de las características de la industria automotriz mexicana, en este periodo, fue derivada de las estrategias de las empresas automotrices estadounidenses, éstas trasladaron los procesos más complejos de tecnología avanzada (producción de motores) al territorio mexicano, ampliando los volúmenes de exportación derivados de la industria.¹²⁵

Los decretos de 1977 y 1983 fueron promulgados para generar mayor volumen de exportaciones, por lo que los productores comenzaron a invertir en plantas con mayor tecnología para abastecer los grandes mercados como el norteamericano.

Fue a principios de la década de los 80 cuando México presentó una relativa especialización productiva en el maquinado y ensamble de motores que se reflejó en los niveles de exportación. Inmediatamente se vieron los frutos de las estrategias de las empresas que se dirigían al abastecimiento del mercado estadounidense.

A partir del Decreto de 1983 "*Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz*" se buscó que la industria automotriz nacional funcionara bajo la dinámica de América del Norte.

Para ese entonces las plantas de motores utilizaban algunas de las tecnologías más avanzadas disponibles y poseían una fuerza de trabajo joven y sin experiencia con flexibilidad para integrarse en distintas partes del proceso de la

¹²⁵ Arteaga Óp. cit., p. 114.

producción debido a las inconsistencias contractuales. Algunos consideran la flexibilidad laboral como clave para la integración al mercado de EUA.¹²⁶

Sin lugar a dudas, el objetivo de las empresas no era la integración del sector a nivel nacional sino crear la infraestructura para una industria exportadora, principalmente a EUA, por lo cual, las empresas se ubicaron en la frontera norte y centro norte del territorio mexicano.¹²⁷ La nueva localización de las empresas representó una desventaja para la integración completa de la industria automotriz mexicana, ya que el nuevo tipo de plantas se localizó en una zona no industrial, por lo que se mantuvo alejada de las otras industrias que abastecían al sector.

La crisis del petróleo y la caída de su precio en 1982 obligaron al gobierno mexicano a buscar fuentes externas de ingresos, México se había hecho dependiente de la exportación de petróleo y la crisis generada por la caída del precio de este energético trajo consigo un aumento en la deuda externa. El replanteamiento de la economía mexicana era necesario y el comercio exterior ya había sido considerado una alternativa.

A mediados de la década de los ochenta, GM y Chrysler iniciaron su programa de exportaciones de unidades terminadas, para lograr sus objetivos de exportación, las empresas modernizaron sus plantas del centro del país (la producción se destinaba al mercado interno y una pequeña parte a las exportaciones), las cuales se habían quedado rezagadas ante los nuevos complejos industriales. A partir de entonces, las exportaciones del sector ya no eran solamente de motores o autopartes, los vehículos terminados se unieron a los productos exportados.¹²⁸¹²⁹

En ese momento, México experimentó un cambio en la forma de la administración del Estado que se vio reflejado en el Decreto de 1989 "*Decreto*

¹²⁶ *Ibíd.* p.128

¹²⁷ *Ibíd.* p.128

¹²⁸ Lelo de Larrea, Elizabeth. "México en el mercado automotriz mexicano" en México y el tratado trilateral de libre comercio. Ed. Mc Graw Hill. México, 1992. p.71

¹²⁹ La construcción de nuevas plantas como las de GM y Chrysler en Ramos Arizpe, Coahuila en 1981, la planta de motores que Ford instaló en Chihuahua en 1983 y la planta de ensamble en Hermosillo en 1986, fueron la plataforma de las exportaciones.

para el fomento y la modernización de la Industria Automotriz” donde se expresó la prerrogativa de los intereses de las empresas trasnacionales en la conducción del desarrollo de la industria más en función de las necesidades internacionales que en una política industrial.¹³⁰

El decreto autorizaba la importación de vehículos nuevos siempre y cuando se mantuviera un saldo positivo en la balanza comercial. Dicha situación generó que el 15% de los vehículos que se vendieron en México entre 1991 y 1992 fueran importados, en 1993 fue el 20%.¹³¹

A mi parecer este último decreto cesa lo establecido en el decreto de 1962 en el sentido de formar una industria automotriz nacional con participación de capital y manufactura mexicana, sin embargo, la industria logró desarrollarse en México gracias a la promoción industrial por parte del gobierno. Otros autores como Arteaga¹³² y Dombois¹³³ precisan que la industria exportadora mexicana es explicable por la necesidad de satisfacer las políticas planteadas por el gobierno y de este modo asegurar el acceso al mercado interno, sin esta reglamentación México hubiese sido poco atractivo para una producción intensiva en capital y compleja, sin embargo, estos autores no contrastan el resultado final con lo estipulado en el decreto de 1962.

En este último periodo de análisis se pone en evidencia la ventaja geográfica de México por encima de los costos salariales y la política industrial pretendía aprovecharla. Las empresas se localizan en el sitio donde le genere un menor costo el traslado de su producción a otros mercados, principalmente al estadounidense. Fue hasta el cambio en la industria automotriz mundial (internacionalización de los procesos de producción)¹³⁴ cuando la industria mexicana se transformó en una industria exportadora, a su vez, el proceso de internacionalización de la producción se conjugó con las políticas industriales del gobierno mexicano.

¹³⁰ Arteaga Óp. cit., p.131

¹³¹ Vicencio Óp. cit. p. 220

¹³² Arteaga Óp. cit. p. 134

¹³³ Montiel H. Yolanda. Un mundo de coches: Nuevas formas de organización del trabajo.

CIESA. México 2001 p.91

¹³⁴ Revisar capítulo 1. Marco teórico

La entrada de México al GATT, en 1986, permitió asegurar los objetivos de política económica futuros de México, pues la liberalización del comercio ya iba más allá de la propuesta de un gobierno y pasó a ser parte de las estipulaciones de un organismo internacional.

2.3.1 Integración a América del Norte.

La reestructuración de la industria automotriz en la década de los ochenta hacia una industria exportadora sumado a los intereses estadounidenses en México, fueron el preámbulo para la integración de México en el Tratado de Libre comercio de América del Norte. Sin embargo, el TLCAN no fue un resultado meramente político sino que fue necesario para adaptarse a la internacionalización de la industria a nivel mundial.

Las condiciones comerciales estaban dadas para la integración comercial de América del Norte, EUA concentraba el 73.5% de sus exportaciones en México y Canadá, y el 39.6% de sus importaciones en los mismos países.

En la industria automotriz de EUA, México ocupaba el segundo sitio en exportaciones del sector automotriz por debajo de Japón. El sector automotriz fue pieza fundamental para lograr el TLCAN, pues es una industria estratégica para los tres países y forma gran parte del comercio entre los miembros del TLCAN, sin embargo, requería de ciertos ajustes antes de que la industria automotriz se integrase en América del Norte. Ejemplo de ello fue el requerimiento de eliminar los decretos.

El decreto de 1989 representó una gran oportunidad para las empresas transnacionales de dirigir en su totalidad sus inversiones y sus planes de desarrollo sin un control estatal. Este decreto incluía a todas las empresas del sector, por lo cual, en la firma del TLCAN se buscó lograr un mayor contenido regional para evitar una competencia con las empresas europeas y japonesas que pudieran gozar de las mismas ventajas en territorio mexicano.¹³⁵

¹³⁵ Hernández Rodríguez, Noemi. "Reglas de origen en el TLC" en Qué ganamos y qué perdimos con el TLC. Ed. Siglo veintiuno. México, 1996. p. 100.

En las negociaciones del TLCAN se buscó elevar lo más alto posible el porcentaje de contenido regional para impedir la instalación de las empresas europeas y japonesas en México.¹³⁶

En México se mantuvo una posición dividida en cuanto a normas de origen, ya que las empresas automotrices con mayor presencia en territorio mexicano (GM, Ford y Chrysler) y VW exigían un porcentaje de entre 60 y 70% de contenido regional. NISSAN, Mercedes Benz y la INA (Industria Nacional de Autopartes) pedían un porcentaje de 60% como máximo y tendría que reducirse a 50% en 10 años.¹³⁷

En EUA, Chrysler y Ford buscaban un porcentaje de 75% del mismo concepto, mientras que GM se pronunció por un 60% para proteger su (*join-venture*¹³⁸) con Suzuki en Canadá. La postura oficial de EUA en las negociaciones del TLCAN fue de 75%.¹³⁹

En Canadá, la industria de autopartes se unió a las tres grandes (GM, Ford y Chrysler) para pedir un porcentaje del 75% lo que incentivaría a empresas japonesas a comprar más partes canadienses.¹⁴⁰

El TLCAN mantuvo el Pacto Automotriz que existía entre EUA y Canadá.¹⁴¹ A inicios de los años sesenta Canadá instrumentó una política de fomento a la inversión basada principalmente en un programa de devolución de impuestos. Los productores de vehículos ubicados en Canadá podían exportar a EUA libre de impuestos siempre y cuando cumplieran con ciertos niveles de contenido nacional en sus exportaciones. El gobierno de EUA se opuso a esta medida y buscó un acuerdo con Canadá para la eliminación bilateral de aranceles, el resultado fue el Pacto Automotriz firmado en 1965.¹⁴²

A partir de 1995, ya entrado en vigor el TLCAN en 1994, la producción para exportaciones superó la producción para el consumo interno. Al mismo tiempo,

¹³⁶ *Ibíd.* p. 100.

¹³⁷ *Ibíd.* p.103

¹³⁸ Herramienta que consiste en la asociación a largo plazo entre dos o más empresas para lograr una alianza comercial con objetivos comunes. En <http://www.crecenegocios.com/el-joint-venture/>

¹³⁹ Hernández Óp. Cit. 103

¹⁴⁰ *Ibíd.* p.103

¹⁴¹ Firmado en 1965, entró en vigor en 1966.

¹⁴² Hernández Óp. Cit. 101

la industria de autopartes disminuyó por los ajustes de la economía mexicana en 1995 y por las importaciones crecientes. Para Brown Grossman¹⁴³ las políticas de regulación gubernamental, los cambios en los mercados internacionales y las estrategias de las empresas fueron determinantes para la reestructuración de la industria automotriz en México.¹⁴⁴

Los cambios en los mercados internacionales ocasionaron que las empresas armadoras demandaran productos de más alta calidad y a precios más bajos por lo que cubrieron esa demanda con productos importados.

Derivado del TLCAN, algunas empresas del sector establecieron planes de inversión en territorio mexicano. En el siguiente cuadro se observan algunos de ellos sin que esto signifique que dichas inversiones fueron realizadas.

Proyectos de inversión 1996 2000					
Empresa	Monto (millones de dólares)	Proyecto	Capacidad (miles)	Año	Nueva planta
Toyota, Nissan con Mitsubishi, Honda y Mazda	ND	Empresa virtual para estandarizar sus sistemas electrónicos e intercambiar información y datos en el diseño de nuevos modelos.	ND	ND	X
FIAT	ND	Producción del automóvil Palio.	300	ND	X
VW	1100	Producir 400 mil autos en 1998; ampliar producción de Golf-Jetta, Beetle, motores y ejes.	ND	1997-1998	X
GM	2000	Ampliación de plantas: Silao, Ramos Arizpe y Toluca, para producir el Chevy, Cavalier, minivans y autopartes Delphi.	ND	1996-2000	X
GM-Toluca	20	Tecnología y diseño automotriz.	ND	1998	X
GM	2000	Planta de transmisiones y motores	ND	1999	X
Ford	1000	Planta de motores en Chihuahua, cambio de línea de camiones y ampliación.	ND	1999	

¹⁴³ Consultora externa de: Banco Mundial, Organización Internacional del Trabajo, Comisión de Estudios para América Latina (CEPAL), Fundes Internacional, Banco Interamericano de Desarrollo y Centro de Capital Intelectual y Competitividad Internacional.

¹⁴⁴ Brown Grossman, Flor. La industria de autopartes mexicana: reestructuración reciente y perspectivas. p.1 (en línea) <http://www.eclac.cl/ddpeudit/proy/clusters/autmex.pdf>

Ford	1450	Instalación, y producción del nuevo Scort, motores y autos en Hermosillo, Son.	ND	ND	
Ford	500	Automóviles en México y Brasil.	ND	ND	
Nissan	800	Ampliación de la planta de Aguascalientes. Modernización y nuevos equipos.	ND	1996	
Nissan	4	Ampliación de planta de Cuernavaca.	ND	ND	
Chrysler	400	Planta de estampado y ampliación de planta en Ramos Arizpe.	ND	1997	X
Chrysler	1000	Nueva planta de compacto y subcompacto.	ND	1999	X
Honda	90	Producción del Accord en El Salto, Jalisco.	ND	1995	X
Land Rover y BMW	40	Planta de Edo. Méx. cabina de pintura.	200	1996-1997	
Navistar Int.	265	Vehículos pesados en planta de Nuevo León.	50 para 1997 y 30 para 1998-1999	1997-1998	X
BMW	170	Ampliación de capacidades. Incluidos los Porsche.	ND	1997	
Volvo	ND	Ensamble de camiones y negociación de inversión para autos y autobuses.	ND	1997	X
Kenworth.	50	Equipo de cómputo.	ND	1997	
Mercedes Benz	44	Centro de distribución de autopartes en San Luis Potosí.	ND	ND	
Mercedes Benz	15.5	Ampliación y autopartes.	ND	ND	
Land Rover y BMW	170 A 10 AÑOS	Ensamble y venta de automóviles en planta de Edo. Méx.	ND	ND	
Daewoo	350	Automóviles y transferencia tecnológica.	100	ND	X
Hyundai	1000	Planta de automóviles en Hidalgo.	ND	ND	X

Elaboración propia con datos de Juárez Núñez¹⁴⁵, 2002.

A partir del TLCAN, las plantas de Ford en México exportaron la mayor parte de los vehículos y motores producidos a EUA y Canadá. En 1997 Ford de México

¹⁴⁵ Juárez Núñez, Humberto. "La industria proveedora de autopartes" en El auto Global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. México, 2005. p. 102-103.

produjo 248,000 vehículos y 238,000 motores, de los cuales, el 85% fueron para exportación y el resto para el mercado nacional.¹⁴⁶

En materia laboral, los salarios en el sector de México fueron de 2.94 dólares, mientras que los salarios pagados en los países socios del TLCAN fueron de 27.49 y 20.50 dólares en Estados Unidos y Canadá, en 1998 respectivamente.

2.3.2 Integración con la Unión Europea.

Al inicio de la década de los 2000 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio entre México y la UE, sin embargo, los resultados inmediatos esperados se vieron reducidos debido a la desaceleración económica de 2001. La industria automotriz se vio afectada a nivel mundial debido a la contracción de la demanda principalmente de Estados Unidos que es el mayor mercado del mundo. No obstante ello, las exportaciones de automóviles de México solamente se redujeron en 2.1 por ciento con respecto al año previo.¹⁴⁷

Entre los primeros resultados de este tratado en el mercado automotor estuvo la introducción al mercado nacional de armadoras europeas como la francesa Renault y las suecas Volvo y Saab, así como la entrada de la española SEAT.¹⁴⁸

El TLCUEM también despertó el interés de los japoneses por obtener un tratado comercial con México como lo muestra el siguiente texto:

“...Sucedió entonces que el TLC con la UE actuó como el reloj despertador de los empresarios y funcionarios japoneses, cuando el Keindanren- la poderosa confederación de organizaciones empresariales de Japón- emitió a mediados de 1999 un mensaje favorable a negociar un tratado análogo entre su país y México... La conveniencia de un TLC con Japón quedará, entonces, a consideración del gobierno de Vicente Fox.”¹⁴⁹

Sin embargo dicho tratado con Japón entraría en vigor hasta 2005.

¹⁴⁶ Brown op. cit. p. 15.

¹⁴⁷ Cámara de diputados. Análisis económico y fiscal del sector automotor de México 1990-2001. 2002 p. 15 pdf

¹⁴⁸ Ibíd. p.23

¹⁴⁹ UDLAP. El acuerdo de libre comercio México – Japón. (en línea) catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/...c.../capitulo4.pdf p.4

En el año 2003, el presidente mexicano publicó el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la Industria terminal Automotriz y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”, en dicho decreto se reconoce la necesidad de crear nuevos mecanismos para propiciar el incremento de la competitividad, buscando fortalecer el mercado interno.

2.3.3 Integración con Japón.

Bajo el contexto del nuevo decreto, algunas empresas realizaron nuevas inversiones, de las cuales sobresalieron las de origen japonés, ya que en 2005 entraría en vigor el Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.

Previo a la entrada en vigor del Acuerdo entre México y Japón, la Consejería Comercial de México en Japón señaló que la principal causa por la que empresas japonesas invierten en México es la posición estratégica de México derivada de los tratados comerciales con América del Norte, la UE y América Latina y que se traduce en acceso preferencial a esos mercados.¹⁵⁰

Mencionó que las razones por las que se establecieron en la frontera norte desde el 2000, son:

- Ventaja de ubicarse cerca del mercado más grande del mundo EUA.
- Aprovechamiento de los tratados comerciales con AN, UE, Centro y Sudamérica, es decir, acceso a los principales mercados del mundo.
- Aprovechar el trato preferencial que otorga el gobierno mexicano a las maquiladoras.

2.3.4 Actualidad de la industria automotriz.

INEGI (con estadísticas) mostró que la industria automotriz en México ya formaba parte esencial de la economía mexicana en 2005. Para ese año, la industria automotriz¹⁵¹:

- Generó el 1.6% del empleo nacional y el 18% del empleo en la manufactura

¹⁵⁰ Tokoro, Yasuhiro. “México y Japón_ una perspectiva del Acuerdo de Asociación Económica.” En Economía UNAM vol 3. núm. 7 p.47

¹⁵¹ Vicencio op. cit. p. 226

- Aportó el 2.5% del PIB nacional y el 16% del PIB manufacturero
- Resultó el segundo tipo de bien de exportación sólo por debajo de los productos del petróleo y el 25% de las exportaciones de manufactura.

En 2007, el reporte de la Secretaría de Economía indicó que México se ubicaba entre los 10 principales productores de bienes del sector automotriz del mundo. La brecha de la productividad se había reducido a tan sólo 3 horas de diferencia, es decir, mientras en EUA eran necesarias 24.11 horas para producir un auto en su totalidad, en México eran necesarias 27.22.¹⁵²

Pese a eso, la industria automotriz a nivel mundial volvió a caer en una situación indeseable en 2007, pues el mercado más grande del mundo (EUA) había reducido su demanda de bienes del sector por condiciones internas, también se vieron afectados Europa y Japón.¹⁵³

Se destaca que a partir del segundo trimestre del 2007, las importaciones de automóviles de México y Canadá iniciaron una tendencia decreciente que continuó a lo largo de 2008 y se profundizó en 2009.

Las compañías localizadas en las diferentes regiones de México experimentaron caídas drásticas en sus exportaciones, en particular las de origen norteamericano. A pesar de la caída, las empresas norteamericanas mantuvieron las exportaciones concentradas en Estados Unidos. Chrysler exportó 97.8% de su producción de automóviles y 95% de camionetas a EUA, Ford envió 96.5% de automóviles y 100% de camionetas y, General Motors exportó 79.2% de automóviles y 92.7% de sus camionetas. Las compañías automotrices originarias de otros países siguieron el mismo patrón de producción para la exportación hacia EU, en particular, las empresas Nissan y Toyota.¹⁵⁴

Después de la crisis sufrida, las economías se han ido recuperando en 2012, con lo mismo, el sector automotriz ha recuperado su dinámica.

¹⁵² Secretaría de economía. "La industria automotriz. México" en línea <http://ebookbrowse.com/folleto-automotriz-pdf-d45091433>

¹⁵³ Ídem.

¹⁵⁴ Mendoza Cota, Jorge. "La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos" en la revista Economía UNAM vol 8. núm. 22 p.70

Este último periodo de análisis (1981- actualidad) es tan amplio que algunos autores la dividen en 4 o más partes, sin embargo, a mi parecer, desde el inicio de la etapa hasta la actualidad se han perseguido los mismos objetivos.

Aspectos a considerar

A través de este breve resumen se mostró como México pasó de ser un consumidor de bienes del sector automotriz a ser un país productor de automóviles, pasando de un control del estado, por medio de decretos presidenciales, a una dinámica de libre comercio en la cual, las empresas deciden el destino de su producción.

En el siguiente capítulo se hace un desglose del contenido de los tratados comerciales de México con América del Norte, Unión Europea y Japón en materia de industria automotriz.

A partir del siguiente capítulo, el estudio se concentra en la última etapa (hasta ahora) de la industria automotriz de México, la etapa de exportaciones y libre comercio.

3 La industria automotriz dentro de los procesos de integración económica de México. TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.

3.1 Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

De los tratados comerciales en estudio, el TLCAN es el más antiguo, fue firmado en 1992 y entró en vigor en 1994, teniendo como antecedente un acuerdo entre los gobiernos de EUA y Canadá sobre el sector automotriz.

Los objetivos del TLCAN, según el artículo 102 del mismo, son los siguientes:

- “Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de las Partes;
- Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio;
- Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;
- Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en territorio de cada una de las Partes;
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias; y
- Establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del tratado.”¹⁵⁵

Los aspectos a resaltar en este estudio son la eliminación de obstáculos al comercio y las oportunidades de inversión, sobre estos puntos se hizo especial mención del tema en estudio en el Anexo 300 A (Comercio e inversión sobre el sector automotriz).

En el Anexo 300A se estableció que de manera tripartita se concedería el mismo trato tanto a los productores existentes dentro del territorio nacional como a los nuevos productores que pretendieren establecerse dentro del territorio.

¹⁵⁵ TLCAN, Artículo 102.

En este anexo se fijó una fecha límite (31 de diciembre de 2003) para hacer una revisión a lo pactado y a la dinámica del sector con el fin de establecer acciones que permitieran fortalecer la integración y la competitividad del sector en la zona.¹⁵⁶

De igual manera se establecieron partes específicas relacionadas con el comercio e inversión a cada una de las Partes. La referente a México es el apéndice 300A-2.

3.1.1 Canadá.

Canadá tenía como antecedente el *“Agreement Concerning Automotive Products between the Government of Canada and the Government of the United States of America”*¹⁵⁷. En dicho tratado se hace mención de las reglas de origen, medidas arancelarias, trato nacional y niveles técnicos, a lo cual no se hará referencia pues se desvía del tema de estudio, sin embargo se hace mención de los aspectos que tienen presencia en el TLCAN y el sector automotriz.

1. El TLCAN Anexo 300-A afirma que Canadá y EUA podían mantener las bases del ALC a excepción de las Reglas de Origen. El capítulo IV del TLCAN hace referencia a las Reglas de Origen con lo que se abandonó lo pactado en el ALC entre EUA y Canadá.
2. Posteriormente, Canadá eliminó lo establecido en el ALC con EUA referente a la exención de aranceles por exportación y exención de aranceles con base en la producción.

¹⁵⁶ Anexo 300 A, TLCAN

¹⁵⁷ Firmado en 1965, entró en vigor en 1966. En este tratado, los gobiernos de EUA y Canadá acordaron formar un área de libre comercio con los siguientes objetivos:

- Eliminar barreras comerciales para bienes y servicios
- Facilitar las condiciones para la competencia equitativa dentro de la zona de libre comercio.
- Liberalizar las inversiones dentro de la zona de libre comercio.
- Establecer procedimientos para la administración del acuerdo y la resolución de disputas.
- Formar los cimientos para aumentar y mejorar los beneficios del acuerdo.

Vehículos usados.

En lo referente a los vehículos usados, Canadá podía adoptar o mantener restricciones a los vehículos usados provenientes del territorio mexicano a excepción de: a partir del 1 enero de 2009 Canadá no podía adoptar o mantener restricciones a los vehículos usados provenientes del territorio mexicano con más de 10 años de antigüedad. Cada 2 años se disminuirá la antigüedad en 2 años de los automóviles sobre los cuales Canadá restringiría la comercialización en su territorio hasta llegar al 1 enero de 2019 cuando Canadá no podrá adoptar o mantener restricciones a los vehículos usados provenientes del territorio mexicano.

3.1.2 México.

La normatividad más amplia es la establecida a México ya que se intenta adaptar a México al acuerdo previo entre Canadá y EUA.

La política interna en México se da de manera distinta a la llevada por EUA y Canadá, por lo cual y con propósito de ajustar sin abandonar la política interna mexicana, se estableció que:

“México podrá mantener hasta el 1º de enero de 2004, las disposiciones del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (11 de diciembre de 1989) y del Acuerdo que determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (30 de noviembre de 1990), que sean incompatibles con el TLCAN. A más tardar el 1º de enero del año 2004, México hará compatible con las disposiciones del Tratado cualquier disposición del Decreto Automotriz y de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz que sea incompatible con el tratado.”¹⁵⁸

Con esto queda claro que México mantendría su política industrial ajena a lo establecido en el TLCAN hasta 2004, año en que los bienes del sector automotriz quedaron desgravados en su totalidad. En 2004, México tuvo que adaptar su política interna a lo establecido en el TLCAN, es decir, ajustar lo asociado a reglas de origen y contenido nacional. Esto no significó el completo abandono de una política industrial nacional expresada en los decretos

¹⁵⁸ TLCAN. ANEXO 300-A.2

gubernamentales, sin embargo, la política debía ser fijada y ajustada a los requisitos del TLCAN.

Industria de autopartes.

Por otro lado, la industria de autopartes tiene gran participación en la industria automotriz de México, por lo cual, y como resultado de la búsqueda de la integración regional del sector se estableció que:

1. México no puede exigir que una empresa proveedora de autopartes obtenga más del 20% de valor agregado nacional de sus ventas totales para ser considerada como proveedor nacional.
2. México podrá exigir a los proveedores nacionales de autopartes que se incluyan los aranceles a las importaciones incorporadas a las autopartes al momento del cálculo del valor agregado nacional.
3. Se considera proveedor nacional a los productores independientes que lo soliciten y se ajusten a la normatividad del Decreto Nacional mencionado, con lo cual, tendrán los privilegios existentes otorgados por el Decreto para el Fomento y Operación de la Industria maquiladora de Exportación (22 Diciembre de 1989).¹⁵⁹
4. México no podrá exigir a las empresas que el Valor Agregado Nacional (VAN) de proveedores sea superior a:

Porcentaje	Plazo
34%	de 1994 a 1998
33%	1999
32%	2000
31%	2001
30%	2002
29%	2003

Elaboración propia con datos del TLCAN. ANEXO 300 A-A.2

¹⁵⁹ Ídem.

Restricciones a importaciones

De manera complementaria a lo anterior, México eliminaría cualquier restricción que limite el número de vehículos automotores que una empresa pueda importar, sin embargo, México podía mantener la restricción o prohibición, durante los primeros 10 años a partir de la fecha de entrada en vigor del TLCAN, de la importación de vehículos automotores que se establezcan en las fracciones siguientes¹⁶⁰:

84073402 Motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, pero menores o iguales a dos mil centímetros cúbicos, excepto motocicletas.

84073499 Motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, excepto motocicletas.

87031099 Otros vehículos especiales

Por otro lado, México no prohibiría o restringiría la importación de los productos automotores establecidos en las fracciones 84073402 y 84073499 a las empresas de la industria terminal que cumplieran con las disposiciones del decreto.

México podía adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos de autotransporte de cualquiera de las Partes hasta el 1º de enero de 1999, a excepción de que para cada uno de los años de 1994 a 1998, México permitiría, a las empresas productoras de vehículos, importar una cantidad de vehículos originarios del TLAN no menor al 50% del número de vehículos de autotransporte de cada tipo fabricado en México en ese año por el fabricante, y; para cada uno de los años de 1994 a 1998, México permitiría, a las personas que no fueran fabricantes de vehículos, la importación de vehículos originarios de cada tipo, en una cantidad que sería asignada entre ellas, conforme a los siguientes términos:

¹⁶⁰ Cabe mencionar que las clasificaciones dentro de éste tratado son basadas en La Ley General de la Importación y la Exportación.

- a. Para cada uno de los años 1994 y 1995, una cantidad no menor al 15% del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México;
- b. En 1996, una cantidad no menor al 20% del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México; y
- c. En cada uno de los años de 1997 a 1998, una cantidad no menor al 30% del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México.

México asignaría dichas cantidades mediante subastas que no fueran discriminatorias.¹⁶¹

Vehículos usados.

En lo referente a los vehículos usados se estableció lo siguiente:¹⁶²

México podría adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio de otra de las Partes, con excepción de lo siguiente:

- a. *“A partir del 1º de enero de 2009, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 10 años de antigüedad;*
- b. *A partir del 1º de enero de 2011, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 8 años de antigüedad;*
- c. *A partir del 1º de enero de 2013, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 6 años de antigüedad;*
- d. *A partir del 1º de enero de 2015, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios*

¹⁶¹ TLCAN. ANEXO 300-A.2

¹⁶² idem

- usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 4 años de antigüedad;*
- e. *A partir del 1º de enero de 2017, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 2 años de antigüedad;*
- f. *A partir del 1º de enero de 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos.”¹⁶³*

Lo anterior no aplicaría en la importación en forma temporal de los vehículos usados establecidos en las fracciones:

87052001 Camiones automóviles para sondeos o perforaciones.

87052099 Los demás camiones para sondeos o perforaciones.

87059001 Camiones con equipos especiales para el aseo de calles.

Por lo anterior, queda claro que esta etapa de liberalización de los vehículos usados está en sus primeras etapas, por lo que sus efectos aún no están determinados por completo. Se debe dar un seguimiento a los cambios en el comercio de vehículos usados hasta la fecha en que se libere su comercio.

Permisos de importación.

Por último, en lo referente a permisos de importación, se estableció que:

México podrá adoptar o mantener medidas relativas a permisos de importación que sean necesarias para administrar las restricciones a:

- a. “La importación de vehículos automotores, con base en el Decreto Automotriz y las Reglas de aplicación del Decreto Automotriz;
- b. la importación de los productos automotores nuevos que se establecen en las fracciones **84073402** (motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, pero menores o iguales a dos mil centímetros cúbicos, excepto motocicletas) **84073499** (motores a gasolina de más de

¹⁶³ idem

dos mil centímetros cúbicos, excepto para motocicletas) u **87031099** (otros vehículos especiales);

- c. la importación de vehículos usados que sean vehículos automotores o vehículos de autotransporte, o de otros vehículos usados que se establecen en las fracciones 87029001 (trolebuses), 87051001 (camiones-grúa), 87052099 (los demás camiones para sondeos o perforaciones), 87059001 (camiones con equipos especiales para el aseo de calles) u 87059099 (los demás vehículos automóviles para usos especiales).

Siempre y cuando las medidas no tengan efectos comerciales restrictivos en la importación de dichos bienes. La licencia debe ser otorgada a cualquier persona que cumpla con los requisitos legales para la importación de los bienes.¹⁶⁴

3.1.3 Estados Unidos.

Contenido nacional.

Para propósitos de la CAFE Act¹⁶⁵, Estados Unidos considerará un automóvil como de producción nacional en un año modelo, si al menos el 75 por ciento del costo al fabricante de tal automóvil es atribuible al valor agregado en Canadá, México o Estados Unidos, a menos que el ensamblado del automóvil se termine en Canadá o México y tal automóvil no sea importado a Estados Unidos antes de la terminación de los treinta días siguientes al término del año modelo.¹⁶⁶

Lo anterior se aplicaría a todos los automóviles que fueron producidos por un productor y vendidos en Estados Unidos independientemente del lugar en que

¹⁶⁴ idem

¹⁶⁵ **Corporate Average Fuel Economy.** Aprobada en el Congreso de los EUA en 1975 como intento de elevar la eficiencia de combustible de los vehículos, actualmente, en 2011 los estándares de la CAFÉ han sido reformulados bajo una función matemática dependiendo del tipo y tamaño del vehículo, por lo cual, los requisitos por vehículo se vuelven más estrictos y específicos.

<http://www.nhtsa.gov/cars/rules/cape/overview.htm>

¹⁶⁶ TLCAN. ANEXO 300-A.3

fueron producidos o de la línea de autos o camiones de que se tratara de acuerdo con el siguiente calendario:

- a. Para un productor que inició la producción de automóviles en México antes del año modelo 1992, la empresa sujeta a los requisitos de rendimiento de combustible conforme a la *CAFE Act* pudo elegir entre el 1º de enero de 1997 y el 1º de enero del año 2004, que le fuera aplicado lo dispuesto la *CAFE Act*, a partir del año modelo siguiente a la fecha en que realice la elección;
- b. para un productor que iniciara la producción de automóviles en México después del año modelo 1991, lo dispuesto se aplicaría a partir del año modelo que siga o bien al 1º de enero de 1994 o a la fecha en que dicho productor inicie la fabricación de automóviles en México, lo que ocurriera más tarde;
- c. para cualquier otro fabricante de automóviles en el territorio de una de las Partes, la empresa sujeta a los requisitos de rendimiento de combustible conforme a la *CAFE Act*, pudo elegir entre el 1º de enero de 1997 y el 1º de enero del año 2004, que le fuese aplicado lo dispuesto a partir del año modelo siguiente a la fecha en que realizara la elección. Si dicho fabricante inicia la fabricación de automóviles en México, estará sujeto a lo dispuesto en el inciso (b) en la fecha en que inicie dicha fabricación;
- d. para todos los fabricantes de automóviles que no fabriquen automóviles en el territorio de una de las partes, lo dispuesto se aplicó a partir del año modelo siguiente al 1º de enero de 1994; y
- e. para un fabricante de automóviles clasificado en los incisos (a) o (c), se le aplicó lo dispuesto a partir del año modelo siguiente al 1º de enero del año 2004, cuando la empresa sujeta a los requisitos de rendimiento de combustible conforme a la *CAFE Act* no había realizado la elección conforme a los incisos (a) o (c)."¹⁶⁷

Es evidente que los requisitos para exportar a los EUA no se refieren directamente a los productos originarios de las partes, la normatividad está

¹⁶⁷ Ídem.

dirigida hacia las empresas transnacionales que deseen colocar sus mercancías en territorio de los EUA, por lo mismo, sus requisitos están vinculados a la eficiencia de combustible y en segunda instancia asociados al país productor o ensamblador.

Previendo las oportunidades que se abrirían a las empresas de origen distinto a América del Norte y sus intereses por colocar sus productos en territorio estadounidense por medio de la triangulación comercial, EUA fijó normas de rendimiento de combustible. Si bien, dichas normas no frenarían los intentos de las empresas, al menos lograría que los vehículos que entren a Estados Unidos sean eficientes en uso de combustible.

Reglas de origen.

El capítulo IV del TLCAN, referente a las normas de origen, tiene un artículo destinado exclusivamente a la industria automotriz. EL artículo 403 menciona lo siguiente (de manera resumida):

En los vehículos automotores comprendidos en la fracción arancelaria **870210** u **870290** (vehículos para el transporte de quince personas o menos), o en la subpartida **870321** a la **870390**, **870421** u **870431**; o los bienes establecidos en el Anexo 403.1, cuando estén sujetos a un requisito de valor de contenido regional y estén destinados a utilizarse como equipo original en la producción de los bienes comprendidos en la fracción arancelaria **870210** u **870290** (vehículos para el transporte de quince personas o menos), o en la subpartida **870321** a la **870390**, **870421** u **870431**¹⁶⁸ se determinará el valor regional como una proporción del valor neto, eliminando el costo de los materiales no originarios.

El cálculo del contenido regional para este sector es específico en ciertas partidas y subpartidas del sector, por lo cuál y por motivos de brevedad, se decidió solo hacer mención de los primeros bienes que se enlistan en el artículo 403. En definitiva, se pueden conseguir los resultados a los que se quieren llegar sin profundizar en esta parte.

¹⁶⁸ Ver ANEXO 403.1 del TLCAN para ver a detalle la lista de bienes.

Debido a la complejidad que acompaña al sector, se crea un Comité de Medidas Relativas a la Normalización y a su vez, un Consejo de Normas Automotrices¹⁶⁹, el cual es establecido por miembros de cada una de las partes y tiene el objetivo de, en medida de lo posible, facilitar el logro de la compatibilidad entre las medidas nacionales relativas a normalización que las Partes apliquen a productos automotores y, tratar otros aspectos conexos así como la revisión de su puesta en práctica.¹⁷⁰

3.1.4 Periodos de desgravación.

En cuanto a los periodos de eliminación de aranceles, el artículo 302 contiene las listas de cada una de las Partes, en el siguiente cuadro se mostrarán, a nivel de partida, únicamente los del sector automotriz.

Desgravación del sector automotriz de México a bienes de EUA y Canadá				
		Tasa base	EUA	Canadá
Partida	Descripción		Categoría	Categoría
8701	Tractores.	10%, 15%, 20%	A, B, C	A, B, C
8702	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas.	20%	C	C
8703	Automóviles de turismo (transporte de personas y de carreras).	20%	C	C
8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías.	10%, 20%	A, B, C	A, B, C
8705	Vehículos automóviles para uso especial.	10 %,20%	A, C	A, C
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas	10%, 15%	B	B

¹⁶⁹ Artículo 913, TLCAN

¹⁷⁰ Artículo 913.5, TLCAN

	8701 a 8705, con su motor.			
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas.	10%, 15%	B	B
8708	Partes y accesorios de las partidas 8701 a 8705.	10%, 15%	A, B, C	A, B, C

Elaboración propia con Datos del Anexo 302.2, TLCAN.

En el cuadro anterior sólo se visualizan las primeras ocho partidas del sector automotriz y que son las principales. Éstas serán tomadas en cuenta en el análisis estadístico en el Capítulo 4.

Desgravación del sector automotriz de EUA a bienes de México			
Partida	Descripción	Tasa base	Categoría
8701	Tractores	25%	C
8702	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas	25%	A, C
8703	Automóviles de turismo (transporte de personas y de carreras).	0	A
8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías	10%	B, C
8705	Vehículos automóviles para uso especial	-	C
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, con su motor	-	B,C
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas	-	B, C

8708	Partes y accesorios de las partidas 8701 a 8705	-	A, B, C
-------------	--	----------	----------------

Elaboración propia con Datos de fuentes diversas basadas en el Anexo 302.3, TLCAN.¹⁷¹

Ya que no fue posible encontrar la lista de desgravación de EUA a bienes originarios de México, fueron considerados textos que utilizaron información asociada a los periodos de desgravación que son objeto de este estudio, sin embargo, en algunos casos las tasas base no fueron mencionadas.

Mismas dificultades presentó la lista de desgravación de Canadá pues a pesar que son mencionadas en el artículo 302, debido a su extensión se contemplan como anexos al texto del TLCAN por lo que su disponibilidad tanto en el Diario Oficial de la Federación como en instituciones de los países involucrados es limitada.

La indisponibilidad de la información dificultará de alguna manera el cumplimiento de los objetivos de esta investigación, sin embargo, gracias a estudios previos se logrará visualizar lo deseado de forma general.

Desgravación del sector automotriz de Canadá a bienes de México			
Partida	Descripción	Tasa base	Categoría
8701	Tractores	-	C
8702	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas	-	A, C

¹⁷¹ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto publicado por la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, AC. Basado en: DOF 20 diciembre 1993. http://www.anpact.com.mx/base/tratados/tlc_can.html y el texto "La industria automotriz mexicana en el contexto del Tratado de Libre Comercio y la problemática de los vehículos irregulares en México" Consultado en: <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-06-2000.pdf>

8703	Automóviles de turismo (transporte de personas y de carreras).	-	A
8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías	-	B, C
8705	Vehículos automóviles para uso especial	-	C
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, con su motor	-	B,C
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas	-	B, C
8708	Partes y accesorios de las partidas 8701 a 8705	-	A, B, C

Elaboración propia con datos de fuentes diversas basadas en el Anexo 302.1 del TLCAN.¹⁷²

Para entender las categorías bajo las cuales los bienes fueron clasificados, el anexo 302 del TLCAN señala lo siguiente:

- a. Los aranceles aduaneros sobre los bienes comprendidos en las fracciones de la categoría de desgravación A en la lista de desgravación de una Parte se eliminarán por completo y dichos bienes quedarán libres de arancel aduanero a partir del 1º de enero de 1994;
- b. Los aranceles aduaneros sobre los bienes comprendidos en las fracciones de la categoría de desgravación B en la lista de desgravación de una Parte se eliminarán en 5 etapas anuales iguales a partir del 1º de enero de 1994, y dichos bienes quedarán libres de arancel aduanero a partir del 1º de enero de 1998;

¹⁷² ídem

- c. Los aranceles aduaneros sobre los bienes comprendidos en las fracciones de la categoría de desgravación C en la lista de desgravación de una Parte se eliminarán en 10 etapas anuales iguales a partir del 1º de enero de 1994, y dichos bienes quedarán libres de arancel aduanero a partir del 1º de enero de 2003.¹⁷³

3.1.5 Modificaciones al texto del TLCAN.

Por el tiempo que lleva vigente el tratado y los cambios en las economías y políticas de las partes, sin duda, han sido necesarias algunas modificaciones al texto original, las referentes al sector automotriz no son ajenas a estos cambios y se han dado de manera conjunta a las de otros bienes.

La primera modificación al TLCAN se realizó en 1996 cuando se cambió al Sistema Armonizado de clasificación Arancelaria, por lo cual el Anexo 401, sufrió modificaciones posteriores para ajustarse al nuevo sistema. Este cambio fue únicamente en cuestiones administrativas.

Las modificaciones más recientes al anexo 401 que involucran al sector automotriz entraron en vigor el 1 de septiembre de 2009 para Canadá y el 2 de octubre del mismo año para México y EUA, a grandes rasgos, el cambio se refiere a que para que pueda ser considerado un bien, debe sufrir un cambio de partida además de contener no menos del 50% de contenido regional calculado bajo el método de costos netos.

En cuanto a la aceleración en la eliminación de aranceles, a partir de 1997 se han realizado listas por cada una de las partes donde se solicita, justificadamente, la aceleración en la eliminación de aranceles por las otras partes. Es hasta 2001 cuando el sector automotriz comienza a ser de especial interés en la aceleración de desgravación, anterior a esto se aceleró el proceso a autopartes y partes asociadas a las bicicletas y velocípedos sin motor. En 2002, la lista proporcionada por EUA incluye bienes del sector, como son los siguientes:

¹⁷³ Artículo 302 TLCAN.

Partida 8702. Vehículos para más de 10 pasajeros con peso inferior a 8864 kg.

8703.21.01 De cilindrada inferior o igual a 1,000 cm³.

8703.22.01 De cilindrada superior a 1,000 cm³ pero inferior o igual a 1,500 cm³.

8703.23.01 De cilindrada superior a 1,500 cm³ pero inferior o igual a 3,000 cm³.

8703.24.01 De cilindrada superior a 3,000 cm³.

8703.31.01 De cilindrada inferior o igual a 1,500 cm³.

8703.32.01 De cilindrada superior a 1,500 cm³ pero inferior o igual a 2,500 cm³.

8703.33.01 De cilindrada superior a 2,500 cm³.

8703.90.01 Eléctricos.

8703.90.99 Los demás.

Partida 8704. Vehículos para más de 10 pasajeros, con peso inferior a 8864 kg.

La lista en que Canadá solicita la desgravación de bienes, a partir del 1 de enero de 2002, a México resulta muy similar a la presentada por EUA. A pesar de lo anterior, la lista que presenta México a EUA no incluye algún bien del sector automotriz mientras que la presentada a Canadá contempla, a grandes rasgos, las partidas **8702, 8703 y 8704**.¹⁷⁴

No obstante las listas, se sometió a consideración de México la aceleración en la eliminación del arancel, pues un año antes algunas de las fracciones en cuestión fueron desgravadas para bienes originarios de la UE, sin embargo, en el mismo documento se hizo mención que lo dicho no presentaba sensibilidad en la industria interna.¹⁷⁵

Fue en 2002 la última vez que se realizaron estos procesos de aceleración, a partir de entonces, se respetaron los plazos acordados en primera instancia.

¹⁷⁴ http://www.sice.oas.org/TPD/NAFTA/TariffAccel/MEX_USA2002_s.pdf

¹⁷⁵ ídem

3.2 Tratado de Libre Comercio UE-México.

El actual Acuerdo de Asociación Económica entre la UE y México vigente desde el año 2000 fue precedido de un acuerdo previo firmado en 1997 en Bruselas que fijó las condiciones de organización del Tratado que tiene como principales objetivos, los siguientes:

- La liberalización progresiva y recíproca del comercio de bienes, de conformidad con el artículo XXIV del GATT de 1994;
- la apertura de los mercados convenidos de contratación pública de las Partes;
- el establecimiento de un mecanismo de cooperación en materia de competencia;
- el establecimiento de un mecanismo de consultas en materia de asuntos de propiedad intelectual; y,
- el establecimiento de un mecanismo de solución de controversias.

Además del propósito del Tratado de eliminar aranceles de manera recíproca entre las Partes, se enuncia la imposibilidad de establecer nuevos aranceles a exportaciones e importaciones a las partes.

La UE posee empresas automotrices con gran presencia a nivel mundial, desde las alemanas con mayor tradición hasta las españolas que comienzan a posicionarse en el mercado de automóviles a nivel mundial. Al ser una industria de gran valor agregado, su trato dentro del TLCUEM fue particular.

3.2.1 Aranceles aduaneros sobre las importaciones originarias de México.

El artículo 5 del TLCUEM se refiere a los aranceles aduaneros sobre las importaciones originarias de México, de tal forma que se clasifican por categorías a los bienes sujetos de importación originarios de México. El sector Automotriz está clasificado bajo las categorías A y B, las cuales se refieren a lo siguiente:

- A. La Unión Europea eliminará todos los aranceles sobre las importaciones originarias de México en la fecha de entrada en vigor del Tratado.

B. Los aranceles sobre las importaciones originarias de México bajo ésta categoría se eliminarán en cuatro etapas iguales, la primera en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo y las otras tres el 1 de enero de cada año sucesivo, de manera que quedan eliminados a partir del 1 de enero de 2003.¹⁷⁶

De manera resumida, a continuación se presenta una tabla que muestra la tasa base del arancel, así como la categoría de las principales partidas del sector.

Desgravación del sector automotriz de la UE de bienes originarios de México.			
Partida	Descripción	Tasa base	Categoría
8701	Tractores	0%	A
8702*	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas	11%, 7%	B
8703	Automóviles de turismo (transporte de personas y de carreras).	3,5%, 4,4%, 7%	B
8704*	Vehículos automóviles para transporte de mercancías	2,4%, 7%, 15,4%	A, B
8705	Vehículos automóviles para uso especial	1,20%	A
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, con su motor	3,1% 4,2% 7%, 13,3%	B
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas	3,5%, 3,7%	B
8708	Partes y accesorios de las partidas 8701 a 8705	2,1%, 3,1%	B

Elaboración propia con Datos del Anexo 1, TLCUEM

¹⁷⁶ Artículo 5, TLCUEM

* Para los vehículos clasificados bajo estas fracciones con un peso por vehículo inferior a 8 864 kg, el arancel aduanero base al que le aplicarán las reducciones sucesivas conforme al anexo será del 4,4 % ad valorem.

En la tabla se puede observar que la mayor parte de la partida 87 (referente al sector automotriz) se clasifica dentro de la categoría B, por lo cual, la reducción de aranceles se llevó de manera progresiva hasta quedar desgravadas por completo las importaciones del sector originarias de México a partir del 1 de Enero del 2003.

La desgravación fue sencilla con tasas relativamente similares que no superaron el 15%, las subpartidas de las partidas ahí enunciadas siguieron la misma forma de desgravación. La desgravación de México es más compleja.

3.2.2 Aranceles aduaneros sobre las importaciones originarias de la UE.

El artículo 6 del TLCUEM se refiere a los aranceles aduaneros sobre las importaciones originarias de la UE, de tal forma que se clasifican por categorías a los bienes sujetos de importación originarios de la UE. El sector Automotriz está clasificado bajo las categorías A, B, B+ y C, las cuales se refieren a lo siguiente:

- A. México eliminará todos los aranceles sobre las importaciones originarias de la UE en la fecha de entrada en vigor del Tratado.
- B. Los aranceles sobre las importaciones originarias de la UE bajo esta categoría se eliminarán en cuatro etapas iguales, la primera en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo y las otras tres el 1 de enero de cada año sucesivo, de manera que quedan eliminados a partir del 1 de enero

e

Calendario para categoría B+						
Tasa Base Mexicana	2000	2001	2002	2003	2004	2005
20	18	12	8	5	2,5	0
15	13	10	7	5	2,5	0
10	8	6	4	4	2	0
7	5	4	3	2	1	0
5	4	3	2	2	1	0

Elaboración propia con Datos del TLCUEM, Artículo 6º

B+. Los aranceles sobre importaciones originarias de la UE bajo esta categoría se eliminarán conforme al siguiente calendario quedando eliminados por completo el 1 de enero de 2005.

C. Los aranceles sobre importaciones originarias de la UE bajo esta categoría se eliminarán conforme al siguiente calendario quedando eliminados por completo el 1 de enero de 2007.

Calendario para categoría C									
Tasa Base Mexicana	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
20	18	12	8	5	5	4	3	0	
15	13	10	7	5	5	4	3	0	
10	8	6	5	4	4	3	1	0	
7	5	4	3	3	2	2	1	0	
5	4	3	2	2	2	1	1	0	

Elaboración propia con Datos del TLCUEM, Artículo 6º.

Sin embargo, los calendarios mostrados no afectan en gran parte a las partidas del sector, pues la mayoría de las partidas se concentran en las categorías más sencillas (A y B) como se muestra en la siguiente tabla:

Desgravación de bienes del sector automotriz originarios de la UE.			
Partida	Descripción	Tasa base	Categoría
8701	Tractores	10%, 15%, 20%	A, B, C
8702	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas	20%	B, B(3)
8703	Automóviles de turismo (transporte de personas y de carreras).	20%	C, (4)
8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías	10%, 20%	B, B(3)

8705	Vehículos automóviles para uso especial	10%, 20%	A, B, B(3)
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, con su motor	10%, 15%	(4)
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas	10%, 15%	B, (2)
8708	Partes y accesorios de las partidas 8701 a 8705	10%, 15%	A, B, B+, (2), C

Elaboración propia con datos del Anexo 2, TLCUEM

La clasificación de las partidas mostradas en la tabla es más compleja que el calendario de desgravación de la UE. Si se hiciera un análisis a nivel de subpartida o fracción arancelaria se encontraría mayor complejidad en la eliminación de arancel, pues a nivel de subpartida y de fracción arancelaria se encuentran aún más diversas las tasas de arancel y la clasificación.

A grandes rasgos se evidencia a las autopartes como la partida más compleja en cuanto a su calendario de desgravación pues existen bienes que se liberan una vez entrado en vigor el TLCUEM, otros que se liberan en 2003, en 2005 y en 2007.

La sección D, del Anexo II muestra que los aranceles aduaneros marcados con (2), en el cuadro anterior, no serían superiores al:

- a) 5 % ad valorem a partir del día de entrada en vigor de la decisión hasta el 31 de diciembre de 2003;
- b) 4 % ad valorem a partir del 1 de enero de 2004 hasta el 31 de diciembre de 2005, y
- c) 3 % ad valorem a partir del 1 de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006.

Estos aranceles aduaneros quedaron eliminados completamente el 1 de enero de 2007.¹⁷⁷

3.2.3 Cupo arancelario y arancel aduanero preferencial.

Cupo arancelario

En las partidas marcadas con (3) en el cuadro anterior, se aplicó la sección C del Anexo II referente a un cupo arancelario a los vehículos que pesen menos de 8864 kg importados por México originarios de la UE.

Por otro lado, en las partidas marcadas con (4) aplicó la sección C del Anexo II referente a un cupo arancelario.

Con lo anterior tenemos que las partidas 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706 estuvieron sujetas a un cupo arancelario o arancel aduanero preferencial con las siguientes características:

“A partir de la entrada en vigor de la Decisión, México aplicará un cupo arancelario a la importación de vehículos listados en el párrafo 5 originarios de la Comunidad. El cupo arancelario se fijará en unidades.”¹⁷⁸

El tamaño mínimo del cupo arancelario será:

- i) Para cada año, hasta el 31 de diciembre de 2003, una cantidad equivalente al 14 % del número total de los vehículos marcados con (4) que hayan sido vendidos en México durante el año anterior, y;
- ii) Para cada año, a partir del 1 de enero de 2004, hasta el 31 de diciembre de 2006, una cantidad equivalente al 15 % del número total de los vehículos marcados con (4) que hayan sido vendidos en México durante el año anterior.

¹⁷⁷ Sección D, Anexo 2, TLCUEM

¹⁷⁸ Sección C, Anexo 2, TLCUEM

*Partidas 8702, 8703, 8704, 8705 y 8706.

Arancel aduanero preferencial.

El arancel aduanero preferencial aplicable a las importaciones de México de vehículos de la partida 8703 y 8706, además de los bienes de la partida 8702, 8704 y 8705 con un peso menor a 8864 kg originarios de la UE bajo el cupo arancelario sería:

- a) 3,3 % ad valorem a partir de la fecha de entrada en vigor de la esta Decisión, hasta el 31 de diciembre de 2000;
- b) 2,2 % ad valorem a partir del 1 de enero de 2001, hasta el 31 de diciembre de 2001;
- c) 1,1 % ad valorem a partir del 1 de enero de 2002, hasta el 31 de diciembre de 2002, y
- d) el arancel aduanero quedará eliminado completamente el 1 de enero de 2003.

El arancel aduanero preferencial aplicable a las importaciones en México de vehículos listados anteriormente, no sería superior al 10 % ad valorem a partir de la entrada en vigor de la decisión y hasta el 31 de diciembre de 2006.

Con lo anterior, se entiende que a partir del 1 Enero de 2007 los aranceles sobre las partidas mencionadas quedaron eliminados.

Hasta el 31 de diciembre de 2003 México pudo reservar parte del cupo arancelario para los fabricantes establecidos en México que cumplieran con las disposiciones del decreto de 1989, reformado el 31 de mayo de 1995, siempre que, por lo menos, una cantidad equivalente al 4 % del total de ventas en México fuese ofrecido primero a otros operadores.

Quedando definidos los calendarios de desgravación que siguieron la UE y México se deben definir los bienes originarios de las partes y la forma en que se regulan, ya que en muchas ocasiones los bienes ensamblados en una de las Partes no poseen el grado de contenido nacional que requiere para ser considerado como bien origina

3.2.4 Transformación de los bienes para ser considerados originarios.

A continuación se muestran las transformaciones que se pueden realizar en el sector automotriz para que el producto transformado pueda ser considerado como originario de alguna de las partes.

Lista de elaboraciones o transformaciones a aplicar en los materiales no originarios para que el producto transformado pueda obtener el carácter de originario.		
Partida	Descripción	Transformación aplicada en los materiales no originarios que confiere el carácter originario
87 ¹⁷⁹	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios,	Fabricación en la que el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco del producto.
8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705.	Fabricación en la que el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco del producto

Elaboración propia con datos del ANEXO III, TLCUEM

La principal transformación que sugiere la lista es que el valor de los materiales no originarios utilizados no supere el 40% del precio del bien, es decir, que contenga el 60% en precio de materiales originarios, sumado a esto, existen especificaciones más detalladas en la partida 8708 para cada una de las autopartes, donde el requisito de elaboración es que todos los materiales utilizados se clasifiquen en una partida distinta a la del producto y así, al momento de ser transformado, pueda ser considerados como bienes originarios.

¹⁷⁹ Sujeto a la Nota 12 del Anexo 3 del TLCUEM

Sin embargo, la partida 87 está sujeta a la Nota 12:

Nota 12

12.1. Hasta el 31 de diciembre de 2006, para las partidas ex 8701 (tractocamiones para semitrailers), 8702 y 8704 ⁽¹⁾, México aplicará la siguiente norma para una cuota anual de 2 500 unidades:

Norma de origen	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fabricación en la que el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del	55 %	55 %	55 %	50 %	50 %	50 %	50 % del precio franco fábrica del producto

México asignará la cuota

12.2. Hasta el 31 de diciembre de 2004, para las partidas 8703, 8706 y 8707, las Partes aplicarán la siguiente norma:

Norma de origen	2000	2001	2002	2003	2004
Fabricación en la que el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del	55 %	55 %	50 %	50 %	50 % del precio franco fábrica del producto

FUENTE: ANEXO III, TLCUEM

3.2.5 Restricción y prohibición de importaciones.

Por último, en el Anexo IV, referente al capítulo 12 ¹⁸⁰del TLCUEM (prohibición de restricciones cuantitativas) se menciona que México puede mantener restricciones siempre y cuando no se otorguen tratos favorables de importaciones de origen de un país tercero.

En lo que respecta al sector automotriz se hace mención de lo siguiente:

- Hasta el 31 de diciembre de 2003, México podía mantener prohibiciones o restricciones a la importación de los productos listados a continuación¹⁸¹:

840734 Motores de émbolo (pistón) alternativo del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos de capítulo 87, de cilindrada superior a 1 000 cm³.

¹⁸⁰ Artículo 12.

1. Todas las prohibiciones y restricciones al comercio entre México y la Comunidad, distintas de los aranceles aduaneros y los impuestos, ya sean aplicadas mediante cupos, licencias de importación o exportación, u otras medidas, deberán ser eliminadas a la entrada en vigor de esta Decisión. Ninguna medida nueva de este tipo podrá ser introducida.
2. El párrafo 1 no aplica a las medidas establecidas en el anexo IV.

¹⁸¹ ANEXO IV, TLCUEM

8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas incluido el conductor. Solamente vehículos con peso inferior a 8 864 kg.

8703 Coches de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas y los de carreras.

8704 Vehículos automóviles para el transporte de mercancías. Solamente vehículos con peso inferior a 8 864 kg.

870520 Camiones automóviles para sondeo o perforación. Solamente vehículos con peso inferior a 8 864 kg.

870540 Camiones hormigonera. Solamente vehículos con peso inferior a 8 864 kg.

8706 Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipado con su motor

- Hasta el 31 de diciembre de 2003, México podía mantener prohibiciones o restricciones a la importación de productos usados clasificados en las partidas y subpartidas **870190**, **8705**, **8711**, **8712** y **8716** del sistema armonizado.
- México podía mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados clasificados en las partidas del sistema armonizado listadas a continuación, siempre que tales medidas sean aplicadas de conformidad con los derechos y obligaciones de México derivados del Acuerdo OMC.¹⁸²

840734 Motores de émbolo (pistón) alternativo del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos de capítulo 87, de cilindrada superior a 1 000 cm³.

¹⁸² Ídem.

870120 Tractores de carretera para semirremolques.

8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, incluido el conductor.

8703 Coches de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas y los de carreras.

8704 Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.

870520 Camiones automóviles para sondeo o perforación.

870540 Camiones hormigonera.

8706 Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipado con su motor.

3.2.6 Modificaciones al TLCUEM.

Las revisiones realizadas por el Consejo Conjunto UE-México conformado en el TLCUEM han otorgado modificaciones al texto original. En 2002 se hizo una modificación referente a la aceleración en la eliminación de aranceles, entre ellos los impuestos al sector automotriz.

Esta decisión “por la que se acelera la eliminación de los derechos de aduana sobre determinados productos” tomada en 2002 determina lo siguiente con relación al tema de estudio:

Partidas arancelarias en las que México acelera la eliminación de los derechos de aduana para las mercancías originarias de la Comunidad Europea.

8703.10.01 Con motor eléctrico

8703.10.02 Vehículos especiales para el transporte de personas en terreno de golf.

8703.10.03 Motociclos de cuatro ruedas (cuadrimotos) o de tres ruedas equipados con diferencial y reversa.

Partidas arancelarias en las que la Comunidad Europea acelera la eliminación de los derechos de aduana para las mercancías originarias de México.

8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez personas o más, conductor incluido.

8703 Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida no 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras.

8704 Vehículos automóviles para transporte de mercancías.

8706 Chasis de vehículos automóviles de las partidas n° 8701 a 8705, con el motor.

A grandes rasgos, en el texto anterior se han enunciado los aspectos considerados en el TLCUEM sobre el sector automotriz. Se encontró una complejidad en el calendario de desgravación del lado mexicano y una estructura simple y concreta del lado de la UE.

3.3 Asociación Económica México-Japón.

El vigente Acuerdo entre México y Japón que entró en vigor el 1 de abril de 2005 tiene como objetivos, los siguientes:

- Liberalizar y facilitar el comercio de bienes y servicios entre las Partes;
- Aumentar las oportunidades de inversión y fortalecer la protección de la inversión y las actividades de inversión en las Partes;
- Incrementar las oportunidades para los proveedores para participar en las compras del sector público en las Partes;
- Promover la cooperación y la coordinación para la aplicación efectiva de las leyes en materia de competencia en cada una de las Partes;
- Crear procedimientos efectivos para la implementación y operación de este acuerdo y para la solución de controversias; y

- Establecer un marco para fomentar la cooperación bilateral y la mejora del ambiente de negocios.

Al igual que el TLCAN y el TLCUEM, el Acuerdo con Japón tiene en su principal objetivo, liberalizar y facilitar el comercio entre las partes, por lo cual, considerando la magnitud de la industria automotriz japonesa y su participación en el mercado mexicano, debe ser un sector con un trato especial dentro del acuerdo. En las siguientes líneas se expresan los puntos que toca el acuerdo sobre el sector automotriz.

3.3.1 Eliminación de Aranceles Aduaneros.

En el Anexo 1 referido al capítulo 3 se encuentran las listas relacionadas al artículo 5 del acuerdo (eliminación de aranceles) y se establece el calendario de eliminación arancelaria de las partes, el cual se explica de la manera siguiente:

3.3.1.1 Japón.

Con respecto a las notas generales del Anexo 1 secciones 1 y 2. Los aranceles aduaneros sobre los bienes que marca la partida 87 del sistema armonizado (sector automotriz) se eliminan a partir de la entrada en vigor del acuerdo.

Por lo cual, las importaciones del sector automotriz originarias de México quedan libres de cualquier restricción arancelaria a partir de la entrada en vigor del acuerdo.

3.3.1.2 México.

La eliminación de aranceles del sector automotriz originarios de Japón es más compleja ya que las tasas de desgravación y los periodos cambian notablemente entre una y otra partida del sistema armonizado.

En la sección 1 del Anexo 1, se enuncian las categorías de los bienes. A continuación se mencionan las asociadas al sector automotriz:

A. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo, los aranceles aduaneros sobre los bienes originarios clasificados dentro de esta categoría, se eliminarán.

B5. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo, los aranceles aduaneros sobre los bienes originarios clasificados dentro de esta categoría, se eliminarán en 5 cortes anuales partiendo de la tasa base.

B7. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo, los aranceles aduaneros sobre los bienes originarios clasificados dentro de esta categoría, se eliminarán en 7 cortes anuales partiendo de la tasa base.

C. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo, los aranceles aduaneros sobre los bienes originarios clasificados dentro de esta categoría, se eliminarán en 10 cortes anuales iguales partiendo de la tasa base.

X. Los bienes originarios clasificados dentro de esta categoría serán excluidos de cualquier reducción o eliminación de aranceles aduaneros.

En la siguiente tabla, de manera resumida, se muestran las partidas, las tasas base y el periodo de desgravación arancelaria dentro de las categorías antes mencionadas.

Desgravación del sector automotriz de bienes originarios de Japón.				
Partida	Descripción	Tasa base	Categoría	Nota
8701	Tractores	13%, 18%, 23%	A ,B5, X	

8702	Vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas.	23,00%	B7, X, C	25
8703	Automóviles de turismo (transporte de personas y de carreras).	30%, 20%	A, C, B7	25
8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías.	13%, 23%	B7, X	25
8705	Vehículos automóviles para uso especial.	13%, 23%	A, C, X	
8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, con su motor.	13%, 18%	C, X	
8707	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas.	13%, 18%	C	
8708	Partes y accesorios de las partidas 8701 a 8705.	13%, 18%	A, B5, C	

Elaboración propia con datos del Anexo 1, Sección 3 del AAE México – Japón.

La nota 25¹⁸³ del Anexo 1 menciona lo siguiente:

“A partir de la fecha de la entrada en vigor de este Acuerdo, México aplicará un cupo agregado libre de aranceles aduaneros a bienes originarios clasificados en las fracciones arancelarias especificadas en esta nota, de conformidad con lo siguiente:

- a) El tamaño mínimo del cupo agregado sería, para cada año en los siguientes seis siguientes, a partir de la entrada en vigor del acuerdo, una cantidad agregada equivalente al 5% del número total de todos los vehículos automotores clasificados en las fracciones arancelarias especificadas con esta nota vendidos en México durante el año anterior.

¹⁸³ Sección III, Anexo 1, AAE México-Japón.

- b) El cupo se eliminará a partir del primer día del séptimo año después de la entrada en vigor de este Acuerdo. (en 2012).
- c) El cupo sería asignado y administrado por México, en coordinación con Japón.
- d) El cupo sería asignado a los productores que tengan operaciones de manufactura de vehículos automotores en México o Japón, ya sea directamente a dichos productores, o a los representantes designados en México por dichos productores japoneses.
- e) El cupo sería asignado de conformidad con los siguientes principios básicos:
 - 1. Máxima equidad posible entre los solicitantes del cupo.
 - 2. A solicitud de Japón, México no asignará el cupo completo para el siguiente año, y reservará la cantidad solicitada por Japón para asignarse al final de la primera mitad de ese año para su utilización en la segunda mitad de ese año.
 - 3. A solicitud de Japón, antes de la publicación de la asignación del cupo, México sostendrá consultas con Japón para determinar la cantidad del cupo reservada primero para productores que tengan operaciones de manufactura de vehículos automotores en México o Japón que no tengan antecedentes en importación de vehículos automotores de Japón a México antes de la fecha de entrada en vigor del acuerdo, y para los otros productores, ya sea directamente a dichos productores, o a los representantes designados en México por dichos productores japoneses.
 - 4. México comunicará a Japón las reglas detalladas adoptadas para la administración y asignación del cupo, e información detallada de cada asignación.

5. México y Japón sostendrán consultas regularmente, por lo menos una vez al año. A solicitud de cualquiera de las Partes, las Partes se reunirán tan pronto como sea posible.”¹⁸⁴

De tal manera queda señalado el procedimiento de desgravación de las partes, mientras que Japón eliminó los aranceles desde la puesta en marcha del acuerdo, México se encuentra en proceso de eliminación, ya que en este año (2012) se eliminaron los aranceles a los productos que se encuentran dentro de la categoría B7. En 2015 quedarán exentos de aranceles los clasificados como C, sin embargo, el sector no estará totalmente liberalizado pues los bienes dentro de la categoría X mantendrán arancel de la misma forma que antes del acuerdo, a menos que las partes, de manera conjunta, decidan realizar un cambio en la categoría de esos bienes.

3.3.2 Restricciones a importaciones y exportaciones.

Siguiendo con el acuerdo, el artículo 7 del mismo hace referencia a las restricciones a las importaciones y exportaciones, las cuales quedan prohibidas a excepción de los bienes que señala el Anexo 2 del acuerdo.

En el Anexo 2 se estipula que México puede mantener sus restricciones a las importaciones de algunos bienes siempre y cuando no se de un trato más favorable a otra parte. En lo referente al sector automotriz, se menciona que México puede mantener: ¹⁸⁵

Las prohibiciones o restricciones a las importaciones de bienes usados descritos en las siguientes partidas y subpartidas del Sistema Armonizado:

Prohibición de importación de México	
Partida	Descripción
8701.20	Tractores de carretera para

¹⁸⁴ Ídem.

¹⁸⁵ Anexo 2, AAE México-Japón.

	semirremolques.
87.02	Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas.
87.03	Automóviles de turismo y los de carreras.
87.04	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.
8705.20	Camiones automóviles para sondeo o perforación.
8705.40	Camiones hormigonera.
8706.00	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.

Elaboración propia con Datos del Anexo II, AAE México-Japón.

3.3.3 Reglas de origen específicas.

Las reglas de origen (en el capítulo 4 del Acuerdo) son otro aspecto fundamental que debe quedar bien definido, ya que las empresas de otros países pueden sacar provecho por medio de la triangulación del comercio¹⁸⁶ para colocar sus productos en alguno de los mercados.

En lo que concierne al sector automotriz, para los bienes no originarios es necesario un cambio de partida del sistema armonizado.¹⁸⁷ La partida 87 del sistema armonizado debe cumplir con un contenido regional no menor al 65%, es decir, para ser considerados originarios, los no originarios deben presentar un cambio de partida dentro del sistema armonizado y el contenido regional debe ser al menos del 65%.¹⁸⁸

¹⁸⁶ Se entiende por triangulación del comercio como el aprovechamiento de un Acuerdo por parte de un tercero para entrar al mercado de alguna de las partes involucradas en el Acuerdo.

¹⁸⁷ Los primeros cuatro dígitos del sistema armonizado.

¹⁸⁸ Anexo 4, AAE México-Japón.

3.3.4 Modificaciones al AAE México-Japón.

La primera modificación que involucra al sector automotriz se realizó el 1 de abril de 2005, en ese momento se estableció que para efectos de la nota 25 del Anexo 1 sección III se aplicará un certificado de cupo.¹⁸⁹

El 28 de septiembre de 2011 se firmó un Protocolo modificadorio al AAE México-Japón en el cual se agregan notas a la sección 3 del Anexo 1 del acuerdo referente al calendario de desgravación de México.

En dicho texto se menciona que los bienes bajo la nota 28 quedarían libres de arancel mexicano a partir del 1 de abril de 2012, algunos bienes del sector automotriz que fueron marcados por la nota 28 y que quedaron libres de arancel en 2012, son los siguientes:

Partida	Descripción
87063903	Mecanismos de frenos de disco o sus partes componentes
87087006	Tapones o polveras y arillos para ruedas
87089910	Engranés, excepto: 87089910XX
87088939	Forjas de flechas de entrada y salida para diferencial de eje trasero

Elaboración propia con datos del Protocolo Modificadorio al AAE México-Japón.

Como se puede observar en la tabla, los bienes del sector automotriz bajo la nota 28 son autopartes o refacciones, las cuales aportan un valor agregado al automóvil terminado de otras partidas, así que el efecto puede verse multiplicado.

De manera general, se han señalado los puntos que aborda el AAE México-Japón en lo referente al sector automotriz con lo que se brindan los elementos para cumplir el objetivo de esta investigación.

¹⁸⁹ Decisión 2. Del Comité conjunto establecido por el artículo 165 del AAE México-Japón.

3.4 Revisión general del contenido de los tratados respecto al sector automotriz.

3.4.1 TLCAN

El TLCAN contiene elementos clave para el desarrollo de la industria automotriz en México, uno de ellos es la eliminación de los decretos presidenciales que fueron parte importante para la industria automotriz desde los sesenta.

Sin embargo, la eliminación del contenido de los decretos era únicamente de las partes que no se adaptaban a lo convenido en el TLCAN, es decir, lo referente al contenido nacional y las normas de origen.

Otro aspecto fundamental es el requisito de eficiencia de combustible de los Estados Unidos, lo dicho limitaría, en cierta forma, el acceso al mercado estadounidense de empresas que operaban en México y pretendían establecerse en México para alcanzar el mercado estadounidense.

Los periodos de desgravación no son complejos, sin embargo, fue un proceso de casi 10 años para lograr la completa liberación del comercio entre los socios de bienes de la partida 87 del sistema armonizado.

Por otro lado, a los automóviles usados se les asignó un periodo más largo para la completa liberación del comercio, la cual se logrará en 2019, cuando se elimine el arancel de vehículos usados de origen mexicano en Canadá.

3.4.2 TLCUEM.

Lo más destacado dentro del TLCUEM son los procesos de desgravación, mientras los bienes del sector automotriz originarios de México quedaron desgravados en 2003, los bienes originarios de la UE quedaron desgravados hasta 2007.

Pese a esto último, gran parte de las partidas fueron sujetas a un cupo arancelario y a un arancel aduanero preferencial, que si bien no son equiparables con la eliminación del arancel, si son situaciones que pueden ser aprovechadas mientras se logra la eliminación del arancel.

Por otro lado, para que los bienes sean considerados originarios deben contener al menos el 60% del precio en bienes originarios. Para las autopartes además se requiere que los materiales utilizados sean de otra partida y para que al momento de su transformación sean considerados como originarios.

3.4.3 AAE México-Japón.

El acuerdo, en estudio, más reciente resulta ser el más sencillo. Mientras los bienes originarios de México quedaron desgravados por Japón al momento de entrar en vigor el acuerdo, los originarios de Japón son sometidos a procesos más largos, sin embargo, es posible que estos bienes no queden desgravados en su totalidad, pues los bienes de clasificación X no quedarán desgravados a menos que en un futuro lo acuerden ambos países.

Algo en lo que se hace especial interés, al igual que en el TLCUEM, es a cupos arancelarios. Puesto que las exportaciones japonesas son sujetas a periodos más amplios de desgravación, se compensa con cupos arancelarios que si bien no sustituyen a la exención de arancel, forma parte de las condiciones de México.

En cuanto a contenido regional, los bienes considerados originarios deben contener al menos el 65% de contenido regional. Dentro de los tratados analizados, en éste se contempla el más alto contenido regional. De cierta forma, con esto se protege Japón de una posible triangulación comercial para ingresar al mercado japonés.

Las modificaciones realizadas han sido mínimas y enfocadas a autopartes específicas, es decir, no han modificado sustancialmente el comercio entre México y Japón.

4. Análisis estadístico del comercio del sector automotriz de México dentro del TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.

Tomando como punto de partida lo referente a la normatividad del sector automotriz en los tratados comerciales firmados por México, expuesto en el capítulo anterior, se hará la síntesis estadística para determinar los efectos en el nivel de comercio.

Para este fin se considerará lo siguiente¹⁹⁰:

- Análisis gráfico del valor comercial de las principales partidas arancelarias del sector.
- Tasas de crecimiento de las exportaciones e importaciones de las principales partidas una vez entrado en vigor el tratado comercial.
- Estructura del comercio del sector, es decir, identificar cambios en la participación de las exportaciones e importaciones de las principales partidas del sector en el comercio con cada una de las partes.

Lo propuesto servirá para identificar claramente los efectos en el comercio de bienes del sector automotriz derivados de la entrada en vigor de los acuerdos comerciales y los periodos de desgravación correspondientes.

Es menester tener claro que los periodos de desgravación varían entre una subpartida arancelaria y otra, por lo cual, se hará abstracción de lo mismo y se considerará un análisis general para la partida arancelaria correspondiente, de tal forma que se obtendrá un efecto generalizado pues algunas subpartidas pueden presentar niveles mínimos o nulos de comercio.

Por lo anterior, también se hará abstracción del análisis a nivel de fracción arancelaria con el objetivo de fragmentar en lo mínimo los efectos de la desgravación en el comercio y con ello, lograr una mayor precisión en los resultados posibles.

¹⁹⁰ Ya sea por el inexistente o bajo nivel de comercio, en algunas fracciones arancelarias no será posible realizar los distintos tipos de análisis propuestos.

Una vez que se ha expuesto el tipo de análisis a realizar y las abstracciones que se harán, el orden de análisis del comercio del sector automotriz será conforme a la entrada en vigor más antigua de los tratados, es decir, el TLCAN seguido del TLCUEM y el AAE México-Japón.

4.1 Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El primer tratado en análisis y el más antiguo, entró en vigor en 1994. El TLCAN tiene la característica de ser tripartito, sin embargo, tiene su antecedente en un acuerdo entre EUA y Canadá¹⁹¹, en el cual quedaron liberadas las barreras arancelarias entre ambas partes, por lo mismo se buscó adaptar a México a dicho acuerdo.

Lo anterior deja en evidencia una desventaja comercial de México ante las otras partes, pues la política interna de México tuvo que adaptarse para lograr los objetivos del TLCAN.

Debido a la dificultad para recopilar los datos necesarios para este estudio, las series serán consideradas a partir de 1998, dejando fuera de análisis los bienes originarios de México clasificados como A (desgravados a la entrada en vigor del TLCAN) y el efecto en los bienes clasificados como B (desgravados en su totalidad en 1998) se observará parcialmente pues no se tendrá un dato anterior a 1998.

El análisis por partida se hará de forma dividida ya que los valores de comercio observados con EUA y Canadá por separado son desproporcionados, por lo que en los gráficos, los valores del comercio con las partes no serían observables con claridad.

¹⁹¹ Revisar capítulo 3.

Exportaciones.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

En el gráfico se aprecia que en los primeros años del TLCAN¹⁹² las exportaciones del sector automotriz realizadas por México a EUA y Canadá en su conjunto representaban casi la totalidad de las exportaciones del sector a nivel global, es decir, se observa una concentración de las exportaciones mexicanas del sector en el mercado de América del Norte, sin embargo, en los últimos años en análisis se observa la apertura de una brecha que pone en evidencia la diversificación de los importadores de bienes del sector automotriz originarios de México.

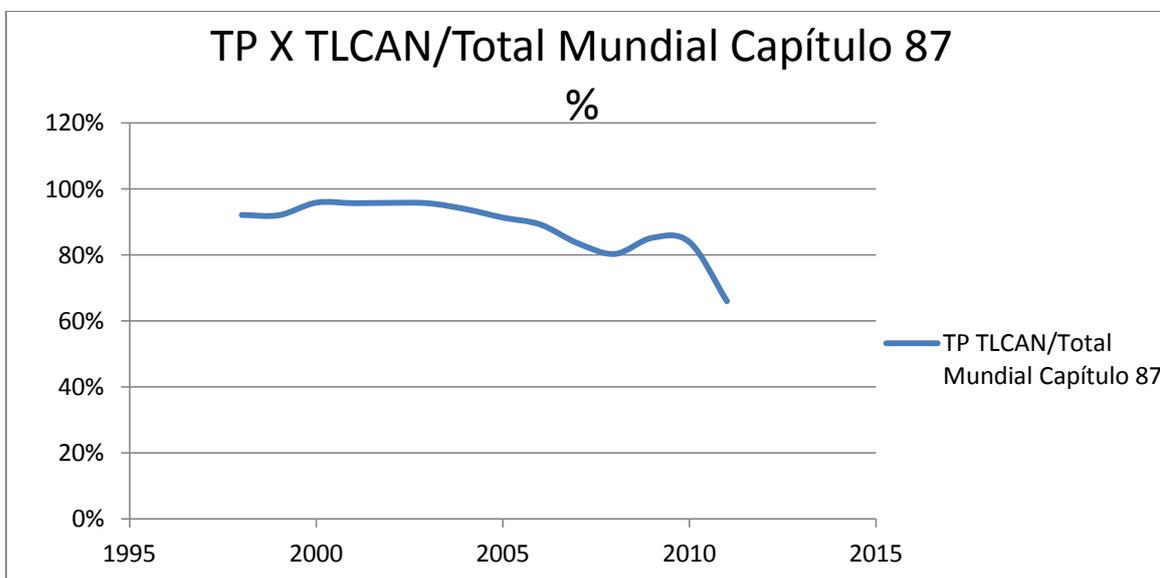
Ya sea por el factor geográfico o por la antigüedad del acuerdo, los valores observados en el gráfico son superiores por mucho a los mostrados dentro del TLCUEM y el AAE México-Japón. En el periodo 2000-2004 se observa una suerte de estancamiento, pues los valores de las exportaciones tanto a EUA y Canadá como a nivel global no sufren cambios significativos, permaneciendo en cifras cercanas a los 26 y 27,000 millones de dólares.

A pesar de lo anterior, es visible un incremento sustancial en el valor de las exportaciones considerando sólo el primer año de estudio y el último, es decir, eliminando las fluctuaciones intermedias. Se aprecia que el valor de las

¹⁹² Estadísticas disponibles

exportaciones de México dentro del TLCAN se duplica mientras que las exportaciones totales del sector se triplican.

La disminución de las exportaciones al TLCAN en las exportaciones totales del sector es más evidente en el gráfico de tasa de participación.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

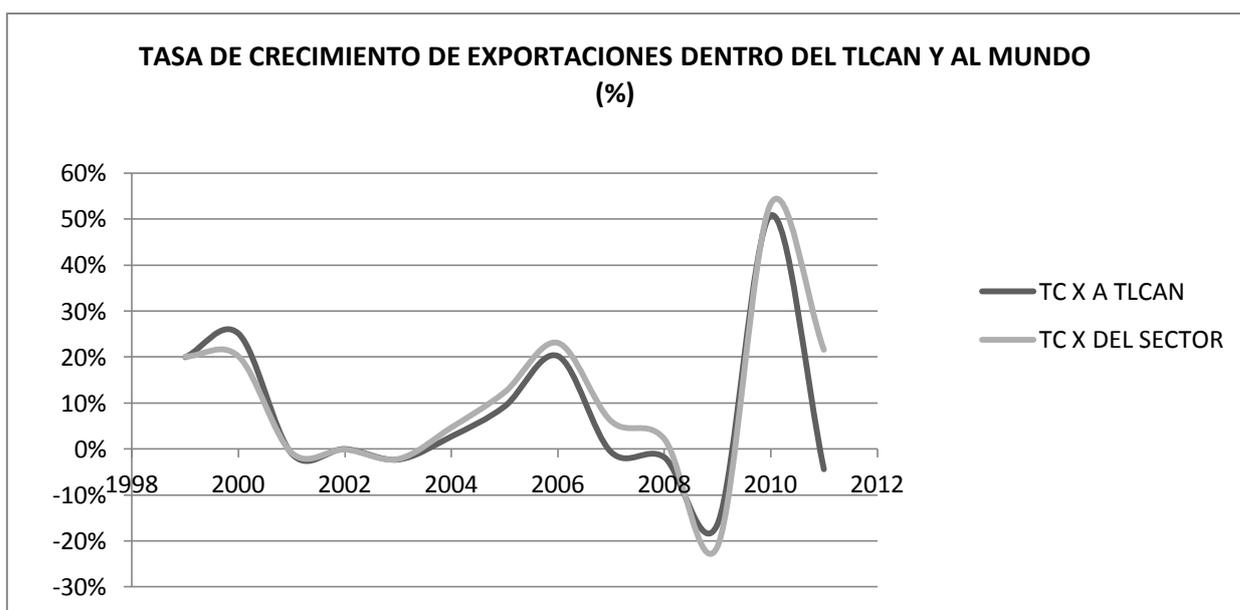
Como ya lo mostraba el gráfico de valores absolutos en cierta forma, la participación de las exportaciones al TLCAN originarias de México ha disminuido en el valor y en proporción de las exportaciones totales del sector automotriz mexicano.

Las exportaciones mexicanas del sector automotriz a los países que conforman el TLCAN representaban más del 90% de las exportaciones totales, es hasta 2006 cuando la proporción pasa a porcentajes inferiores al 90%, alcanzando el nivel más bajo en el último año en análisis (2011), cuando las exportaciones del sector automotriz mexicano a los miembros del TLCAN representaron el 66% de las exportaciones totales del sector.

Si bien se observa una disminución en el último periodo, ésta parece ser temporal debido a la inestabilidad del sector automotriz estadounidense en los últimos años, ya que contrario a lo observado en el gráfico, en valores absolutos se observa una tendencia creciente.

La disminución de la participación de las exportaciones al TLCAN se complementa con la participación que han ido ganando las exportaciones del sector a la UE, es decir, se han diversificado los destinos de las exportaciones mexicanas. Se debe recordar que la UE es un conjunto de 27 países.

La integración económica de México con nuevos socios comerciales ha influido en la reestructura de las exportaciones mexicanas del sector automotriz, no obstante el constante incremento del valor de las exportaciones mexicanas dentro del TLCAN.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

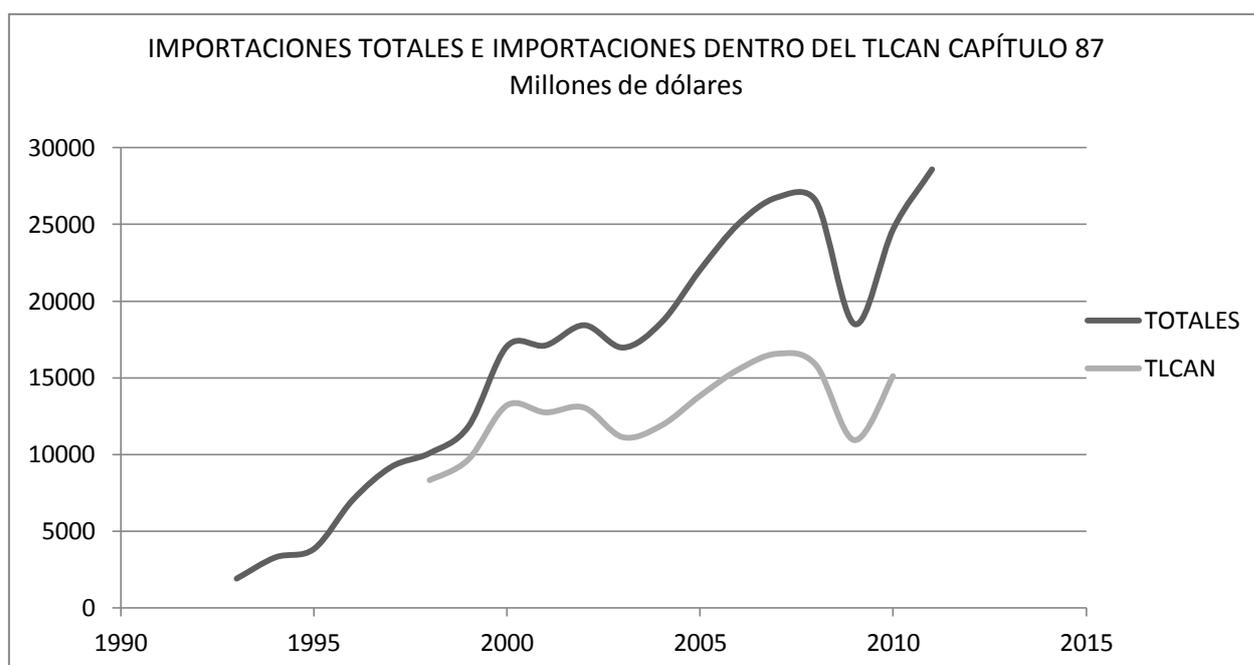
El gráfico que muestra las tasas de crecimiento señala un comportamiento muy similar entre la tasas de crecimiento de las exportaciones al TLCAN y la tasa de crecimiento de las exportaciones totales del sector.

Como se observó en los gráficos anteriores, las exportaciones al TLCAN representaban gran parte de las exportaciones totales hasta 2005, lo cual también es perceptible en el gráfico, sin embargo, la caída en la tasa de crecimiento a partir de 2006 también presenta un comportamiento similar, incluso en el punto más bajo la tasa de crecimiento de las exportaciones totales del sector cae más que la tasa de las exportaciones al TLCAN.

Posteriormente, la tasa de las exportaciones totales se recupera más rápido, por lo cual se entiende el cambio en la tasa de participación al final del periodo en análisis. A pesar de la disminución de la tasa de participación desde 2006 la tasa de crecimiento de las exportaciones al TLCAN sigue determinando, casi en su totalidad, la tasa de crecimiento de las exportaciones totales del sector.

En términos generales y tratándose de valores muy altos de las exportaciones, las variaciones en las tasas de crecimiento no son tan fluctuantes ni mucho menos alcanzan porcentajes muy elevados o muy bajos.

Importaciones.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

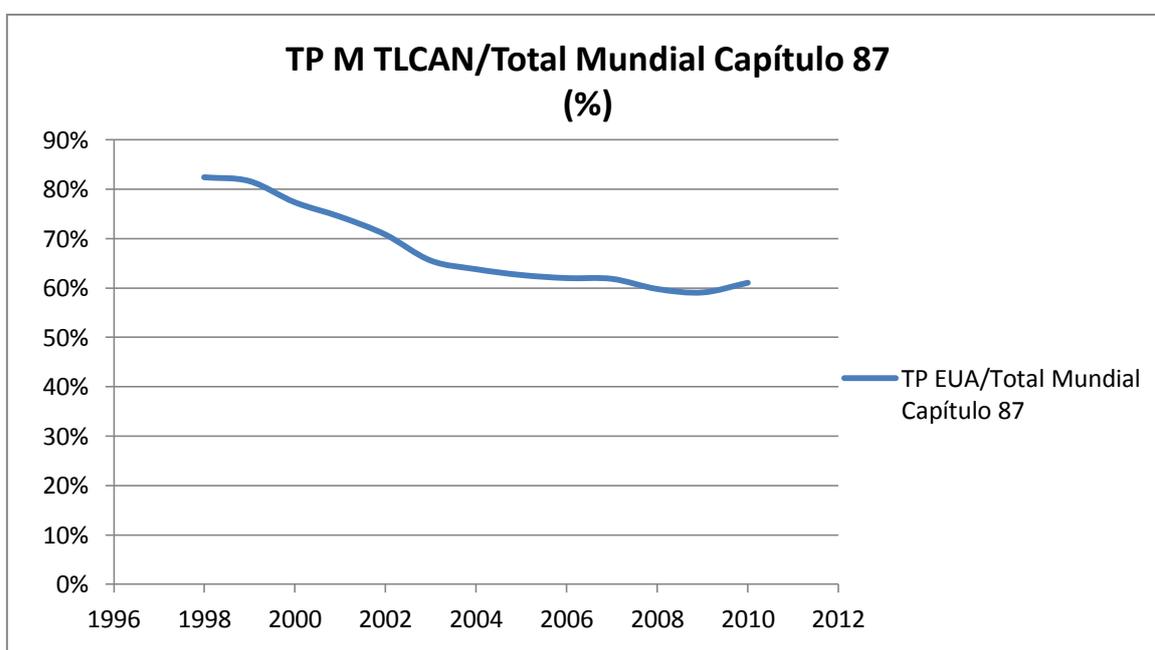
A diferencia de las exportaciones, las importaciones originarias de EUA y Canadá tienen un comportamiento similar a las importaciones totales del sector, sin embargo, el valor de las importaciones originarias del TLCAN no se muestran de la misma manera que las exportaciones.

A pesar de la ausencia de los datos, es posible decir que entre más retrocedamos en el tiempo, el valor de las importaciones originarias de los países que integran el TLCAN se acerca al valor de las importaciones totales,

pues el desarrollo histórico de la industria automotriz en México así lo demuestra.¹⁹³

Considerando el periodo entre 1998 y 2011, las importaciones totales han superado el doble de su valor, mientras que las importaciones originarias del TLCAN no se han duplicado, lo anterior indica que al igual que las exportaciones, las importaciones totales del sector se han diversificado y por lo mismo se espera un cambio en la tasa de participación de las importaciones.

En las importaciones de México, los periodos de desgravación han marcado un cambio en el valor de las importaciones originarias de los miembros del TLCAN pues si bien, el primer periodo de desgravación no se visualiza en el gráfico, en los siguientes (1998 y 2003) se visualiza un cambio en la tendencia, sin embargo, en 2008 se atribuye la caída en valor de las importaciones a la crisis sufrida en la industria automotriz norteamericana. Lo anterior se confirmará con el análisis por partida del comercio con los países que integran el TLCAN.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

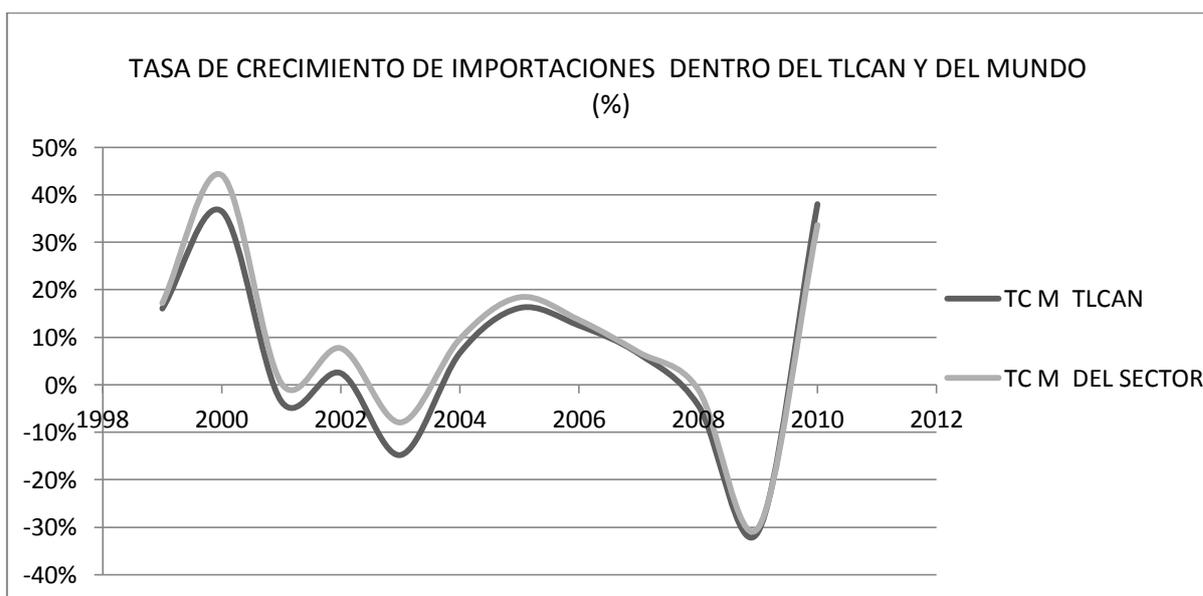
La tasa de participación muestra que se ha ampliado la brecha entre el valor de las importaciones totales del sector y las originarias del TLCAN, sin embargo al final del periodo de análisis se observa una ligera recuperación.

¹⁹³ Revisar capítulo 2.

No obstante los incrementos en el valor de las importaciones originarias del TLCAN, la tasa de participación en las importaciones totales presenta una tendencia decreciente, sin embargo, si se considera el valor de las importaciones y la integración económica que ha desarrollado México con otros países con una industria automotriz consolidada, se entiende la caída en la tasa de participación.

La caída en la tasa de participación en ningún momento puede considerarse un resultado negativo, pues como ya se hizo mención, representa la diversificación de los socios comerciales, la desconcentración del comercio con América del Norte y, considerando la caída de la tasa de participación de las exportaciones al TLCAN en las exportaciones totales del sector, se observa una estabilidad en el saldo de la balanza comercial del sector automotriz de México respecto al TLCAN en los periodos de estabilidad económica de los miembros.

Los cambios en la tasa de participación contrastan con el incremento del valor de las importaciones, por lo mismo se espera un contraste con la tasa de crecimiento de ambas variables.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

La tasa de crecimiento de las importaciones mexicanas de bienes del sector automotriz originarias del TLCAN sigue el mismo comportamiento que la tasa

de crecimiento de las importaciones totales del sector, lo cual reafirma el comportamiento de los valores absolutos de ambas variables.

Sin embargo, la pequeña brecha en las tasas de crecimiento entre las variables se ha reflejado en una gran pérdida de participación de las importaciones originarias del TLCAN con respecto a las importaciones totales.

Tratándose de valores elevados de comercio, una diferencia que pueda parecer mínima entre tasas de crecimiento se refleja en grandes sumas de dólares que representan una caída en la tasa de participación. Las variaciones en la tasa de crecimiento son asociables a los periodos de desgravación de México a los productos originarios de EUA y Canadá.

Primeramente, posterior a 1998 se experimenta la tasa de crecimiento de importaciones más elevada, alcanzando en el año 2000 una tasa del 37%, en el siguiente periodo de total desgravación de bienes fue en 2003, pese a experimentar una tasa de crecimiento negativa en ese mismo año, la misma alcanza el 16% en 2005.

El mismo efecto no se aprecia en 2008, pues como ya se mencionó antes, la crisis económica en la industria automotriz en EUA afectó el comercio en el TLCAN, principalmente a las exportaciones de EUA.

En el análisis general del comercio del sector automotriz dentro del TLCAN se encontró que dados los valores de comercio, el intercambio comercial de bienes del sector automotriz dentro del TLCAN determina, en gran parte, el comercio del sector total, sin embargo, el comportamiento del comercio por partidas arancelarias es diferente.

Por las diferencias encontradas en los valores del comercio con EUA y Canadá, se hará el análisis de forma bilateral, de esta forma podrá determinarse si el TLCAN ha fortalecido la relación comercial de México con EUA y Canadá en el sector automotriz o se ha mantenido la concentración del comercio dentro del TLCAN con EUA.

4.1.1 Comercio del sector automotriz con Estados Unidos dentro del TLCAN.

4.1.1.1 Partida 8701. Tractores.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8701 originarios de México están clasificados como C, es decir, quedaron desgravados a partir de 2003.¹⁹⁴
- Los bienes de la partida 8701 originarios de EUA están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003.)

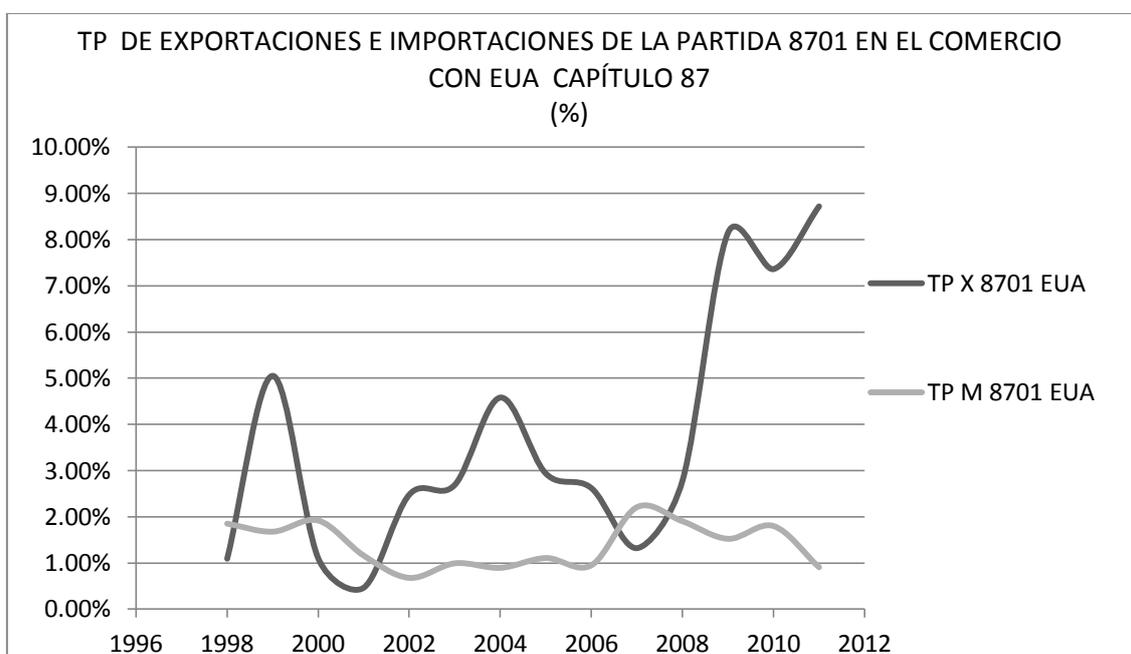


Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

En el gráfico que muestra el comercio de tractores entre México y EUA de 1998 a 2010 (dentro del TLCAN) se observan importaciones originarias de EUA muy bajas a comparación de las exportaciones mexicanas a EUA del mismo bien, no obstante la desgravación en su totalidad a partir de 2003.

¹⁹⁴ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006

Por otro lado, las exportaciones mexicanas parecen obedecer la demanda del mercado estadounidense ya que a pesar que los tractores originarios de México quedaron desgravados hasta 2003, desde 1998 se observan ciertas fluctuaciones no asociables con los periodos de desgravación. A partir del año en que las exportaciones mexicanas quedaron libres de arancel, se observó un ligero incremento en su valor, sin embargo, por causas ajenas a lo pactado en el TLCAN el valor de las mismas comenzó a disminuir años posteriores, recuperándose en el periodo en que la industria automotriz estadounidense sufrió una gran caída, es decir, presumiblemente las importaciones del sector automotriz en ese periodo aumentaron para satisfacer la demanda interna que dejó descubierta la desaceleración en el sector automotriz local.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico que muestra la tasa de participación del comercio de la partida 8701 en el comercio con EUA dentro del TLCAN permite señalar un comportamiento similar en valores absolutos y en la tasa de participación.

Mientras las exportaciones de tractores mexicanos incrementan su tasa de participación en las exportaciones totales del sector de EUA, las importaciones originarias de EUA tienen una caída de un punto porcentual en su participación en las importaciones totales del sector originarias de EUA.

Si bien, en el periodo en que quedaron desgravadas las exportaciones mexicanas se observa un incremento cercano a los dos puntos porcentuales, no es suficiente para señalar un efecto positivo de la desgravación, pues en años posteriores la participación se reduce alcanzando su mínimo en 2007. En años posteriores, la participación de las exportaciones de tractores en las exportaciones totales del sector de México ronda entre el uno y dos por ciento.

En lo que respecta a las importaciones de tractores originarias de EUA, la tasa de participación de las mismas en las importaciones totales del sector originarias de EUA es muy baja pero se ha mantenido estable. Los periodos de desgravación señalados para la desgravación no afectaron de manera positiva la tasa de participación a excepción del año 2003, ya que en el año anterior las importaciones de tractores originarias de EUA representaron el 0,68% de las importaciones totales del sector originarias de EUA y en 2003 alcanzaron el 1%, sin embargo, dicho porcentaje parece circunstancial ya que en años siguientes la tasa varió alcanzando niveles más bajos y altos con respecto a 2003.

Tanto importaciones y exportaciones de tractores entre México y EUA fueron afectadas por la desgravación, sin embargo, el efecto fue de corto alcance, pues la inestabilidad de la economía en años siguientes no permiten observar un comportamiento achacable a la desgravación y sí a la demanda específica del mercado en cuestión.

4.1.1.2 Partida 8702. Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8702 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN) y C (desgravados a partir de 2003).¹⁹⁵

¹⁹⁵ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "*La Industria Automotriz en México y el TLCAN*" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto publicado por la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, AC. Basado en: DOF 20 diciembre 1993.
http://www.anpact.com.mx/base/tratados/tlc_can.html

- Los bienes de la partida 8702 originarios de EUA están clasificados como C (desgravados a partir de 2003).

El gráfico siguiente muestra el comercio de los bienes de la partida 8702 del sistema armonizado entre México y EUA. En dicho gráfico se observa un comportamiento anormal, bajo condiciones de integración económica, de las exportaciones mexicanas ya que de un valor superior a los 150 millones de dólares alcanzado en 1999 se llegó a un valor menor al millón de dólares en 2004.

Por otro lado, las importaciones originarias de EUA han tenido un comportamiento irregular que oscila entre los 20 y 40 millones de dólares. Ambas variables muestran un incremento en el último periodo considerado.



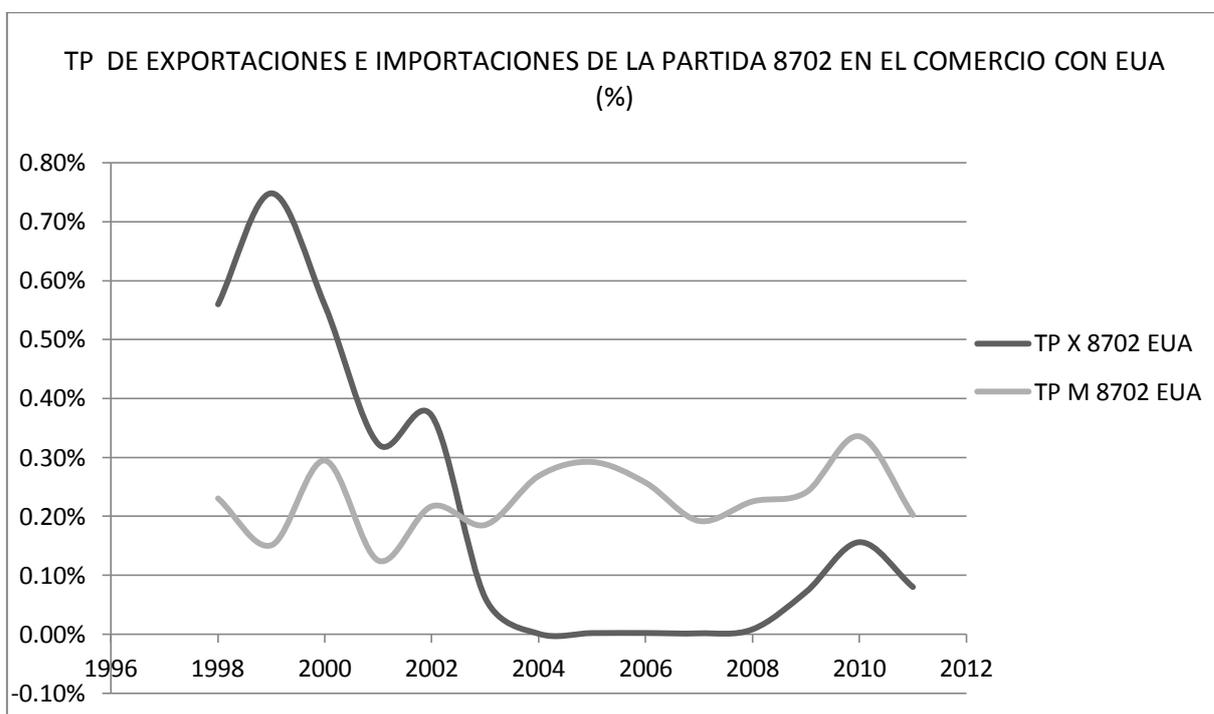
Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

En el gráfico no es posible apreciar el efecto de la desgravación de los bienes clasificación A originarios de México por la ausencia de datos, sin embargo, en 2003, año en que quedó desgravada la partida 8702 en su totalidad, se observa la continua caída del valor de las exportaciones mexicanas asociada principalmente a la demanda del mercado estadounidense. El valor de las exportaciones comienza a recuperarse en 2008, de igual forma dicha

recuperación en las exportaciones mexicanas es atribuible a la disfunción de la industria automotriz estadounidense y a la necesidad de cubrir la demanda interna.

En tanto las importaciones de la partida 8702 originarias de EUA desgravadas en 2003 y algunas fracciones en 2002¹⁹⁶ muestran un incremento en su valor en dichos periodos y posteriores, es decir, el efecto de la aceleración de la desgravación de algunas fracciones de la partida 8702 se ve reflejado en el incremento del valor de las importaciones originarias de EUA.

Para profundizar lo mencionado, el gráfico de tasa de participación será de gran utilidad pues refleja el efecto causado en la estructura del comercio total del sector automotriz entre México y EUA.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Es notable la baja participación del comercio de la partida 8702 en el comercio total del sector automotriz entre México y EUA, lo cual, en el caso de las exportaciones mexicanas se profundiza.

¹⁹⁶ Revisar capítulo 3 referente al TLCAN. Modificaciones.

Anterior a la desgravación total de la partida 8702 de bienes originarios de México, las exportaciones mexicanas de dichos bienes representaban cerca del 0,8% del total de exportaciones del sector a EUA, una vez desgravada la partida, la participación fue cercana al 0%, es decir, no hubo efecto positivo de la desgravación ni en el valor de las exportaciones ni en su participación en el total del sector automotriz. Por factores ajenos a los procesos de integración del TLCAN, las exportaciones mexicanas de la parida 8702 han recuperado parte de lo perdido.

Las importaciones originarias de EUA a partir de la desgravación se han mantenido entre el 0.2 y 0,3% del total de las importaciones del sector automotriz originarias de EUA. El efecto de la desgravación fue positivo ya que años anteriores a la eliminación total de aranceles de la partida, la tasa de participación tenía oscilaciones más amplias que las ahora mostradas a pesar de la crisis económica que sufrió el sector en EUA en años posteriores a la eliminación de aranceles.

De lo anterior se entiende un efecto positivo de la desgravación en los bienes originarios de EUA y un efecto nulo en los bienes originarios de México, ya que de presentarse un efecto, éste hubiese amortiguado, de cierta forma, la caída tanto en valor como en participación de las exportaciones mexicanas.

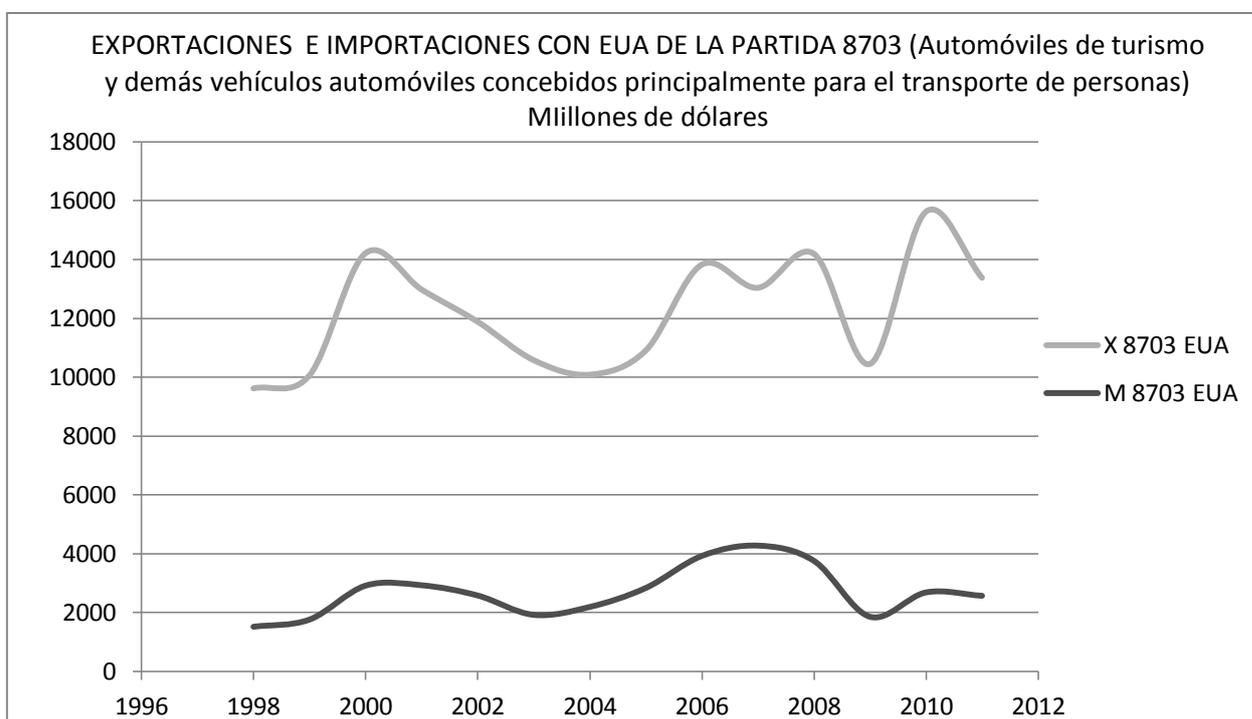
4.1.1.3 Partida 8703. Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8703 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN).¹⁹⁷

¹⁹⁷ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "*La Industria Automotriz en México y el TLCAN*" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto "La industria automotriz mexicana en el contexto del Tratado de

- Los bienes de la partida 8703 originarios de EUA están clasificados como C (desgravados a partir de 2003). Sin embargo, algunas de las fracciones arancelarias de la partida 8703 se desgravaron en 2002 como solicitud del gobierno de EUA a México.¹⁹⁸



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

En este gráfico se observa el gran valor que representa el comercio de los bienes de la partida 8703 entre México y EUA. El valor que representan las exportaciones mexicanas es tan elevado que hacen parecer al valor de las importaciones originarias de EUA muy bajo en comparación, sin embargo su valor es ciertamente significativo en el comercio del sector automotriz entre las partes.

El análisis del efecto de las exportaciones mexicanas de la partida 8703 a EUA no se puede realizar con certeza debido a la dificultad que representó la recopilación de los datos, sin embargo, tomando en cuenta el valor que representan las exportaciones mexicanas de la partida 8703 y el valor de las exportaciones totales del sector tanto a EUA como a nivel global se puede

Libre Comercio y la problemática de los vehículos irregulares en México” Consultado en:

<http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-06-2000.pdf>

¹⁹⁸ Revisar capítulo 3 referente al TLCAN. Modificaciones.

estimar un efecto positivo pues el valor de las exportaciones de la partida resultan significativas en el valor de las exportaciones totales del sector automotriz a EUA, sumado a esto, en el gráfico que muestra el comercio del TLCAN total con respecto al comercio global del sector automotriz de México se observa una relación muy estrecha entre ambas variables en los primeros años del TLCAN.

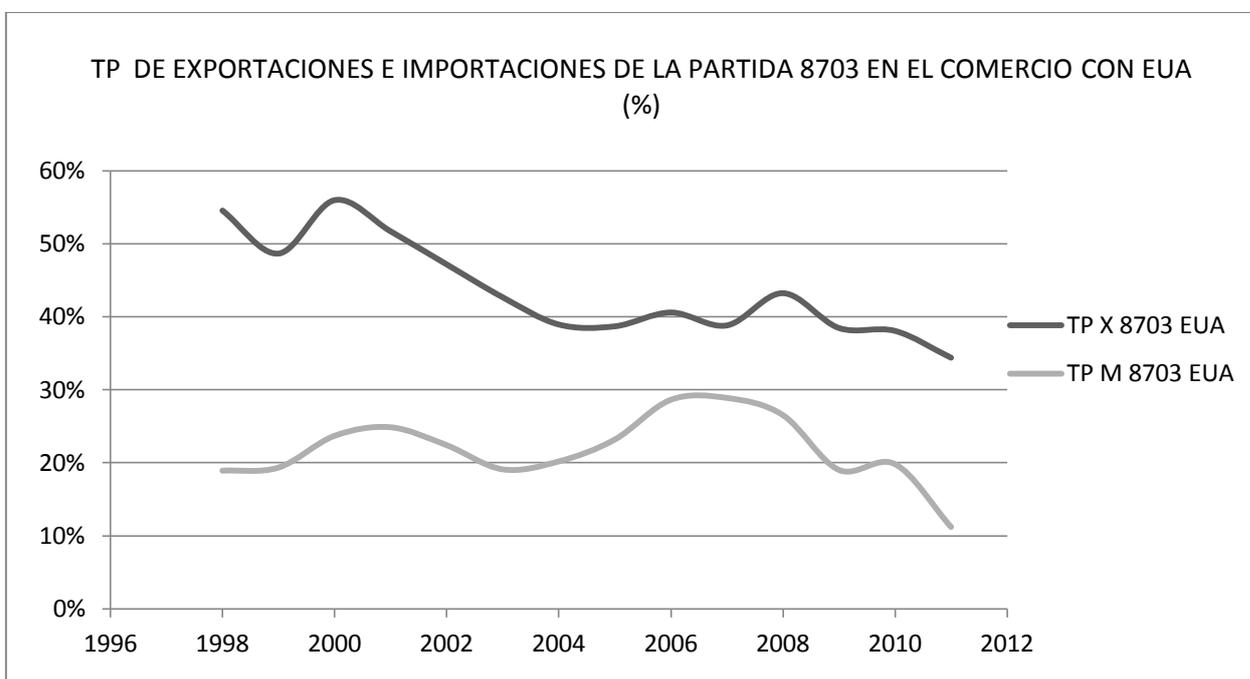
Lo anterior permite señalar, a grandes rasgos, que al desgravarse los bienes de la partida 8703 originarios de México hubo un efecto positivo en las exportaciones de los mismos. Lo que se observa en el gráfico es un periodo de inestabilidad ocasionado por las crisis que han afectado el territorio estadounidense y a su comercio exterior. En el último periodo de la crisis económica mundial (2007-) se observa un repunte de las exportaciones mexicanas debido a las características de los automóviles que son producidos en México y que se exportan a EUA, como lo indica el siguiente texto:

“En el caso de Estados Unidos, uno de los efectos que atenuó el impacto de la desaceleración de la economía norteamericana fue que el aumento en el precio de la gasolina obligó a los consumidores estadounidenses a comprar vehículos más eficientes en gasolina. Los principales modelos de exportación de México son automóviles de cuatro cilindros, como el Bora, Jetta, PT Cruiser y TIIDA, por lo cual nuestro país se ha visto beneficiado ante este cambio.”¹⁹⁹

El caso de las importaciones originarias de EUA es distinto pues el periodo de desgravación puede considerarse desde 2002 debido a la aceleración solicitada por EUA a México, a partir de entonces, el incremento en el valor de las importaciones originarias de EUA fue constante hasta 2007 como consecuencia de la crisis que aquejó al sector automotriz en EUA. De igual forma debe considerarse que los automóviles producidos en EUA y que se importan a territorio mexicano poseen gran valor agregado, lo que pone una barrera al incremento de las importaciones debido a las preferencias en el mercado mexicano y a las limitaciones en el poder adquisitivo, no obstante la desgravación arancelaria.

¹⁹⁹ Tomado de Flores Sánchez. Economía sectorial.IXE. 1 Septiembre 2008. pdf

Considerar lo anterior y la normatividad impuesta por las partes referente a las normas de origen permiten visualizar en un amplio panorama el valor del comercio de la partida 8703 entre México y EUA dentro del TLCAN, sin embargo, la ausencia de datos esenciales opaca el análisis llevado a cabo.



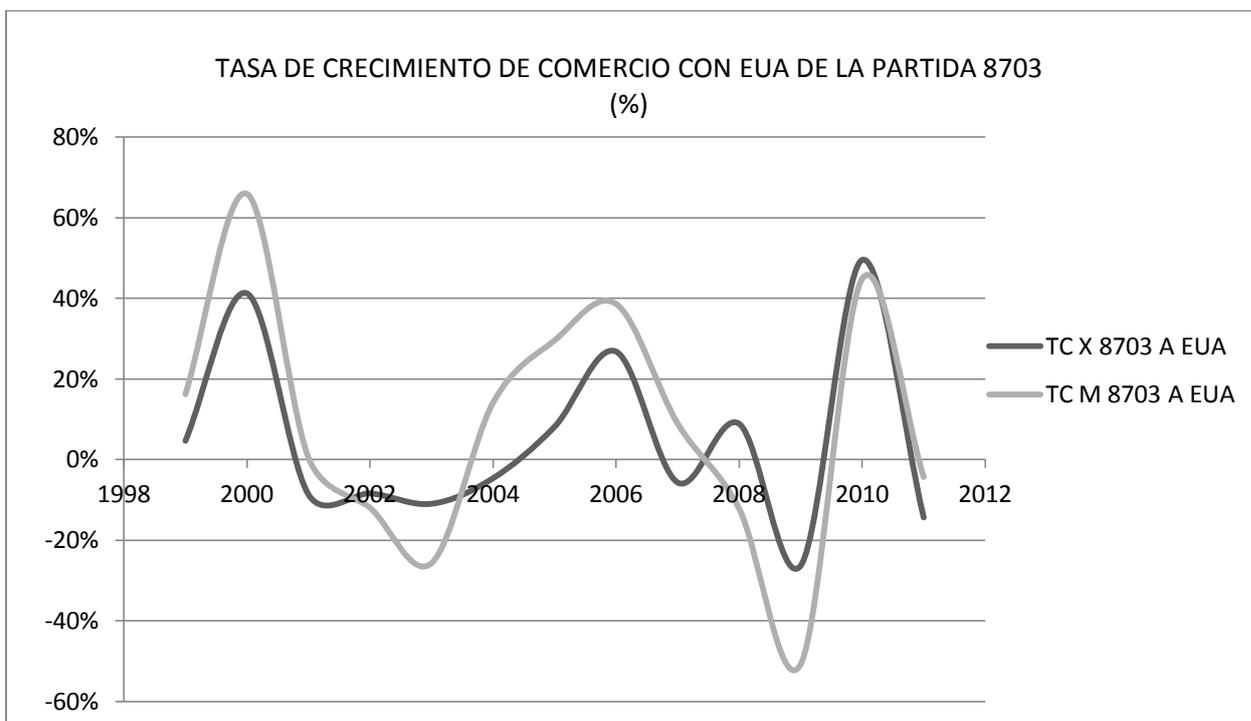
Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico anterior contrasta en cierta forma lo mencionado anteriormente. Por un lado, las exportaciones incrementaron su valor y se mantuvieron oscilantes por causas ajenas a lo pactado en el TLCAN, sin embargo, se muestra una ligera recuperación en los últimos periodos. Lo dicho no se refleja en la tasa de participación. Se observa que periodo tras periodo, la participación de las exportaciones de la partida 8703 originarias de México ha disminuido con muy ligeras variaciones.

La pérdida de participación de las exportaciones mexicanas de la partida 8703 no sugiere por sí misma un efecto negativo del TLCAN, a grandes rasgos, la concentración de las exportaciones de ciertos productos se ha diversificado por lo que a pesar de las variaciones en el valor de las exportaciones mexicanas, la caída de participación es inminente.

La tasa de participación de las importaciones presenta un comportamiento similar a los valores absolutos, por lo que el análisis en esencia es el mismo, pues a partir de la desgravación se observa un ligero y constante incremento en la participación de las importaciones de la partida 8703 originarias de EUA en las importaciones totales del sector originarias de EUA.

La participación de las importaciones originarias de EUA no se recuperó como lo hicieron las exportaciones en el periodo de crisis económica, sin embargo, las exportaciones de la partida 8703 a EUA han perdido más, pues pasaron del 55% en 1998 a 34% en 2011, mientras que las importaciones originarias de EUA pasaron de 19% en 2003 a 11% en 2011.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

En lo que se refiere a las tasas de crecimiento, se observa un comportamiento muy similar no obstante las diferencias mostradas en tasa de participación y en términos absolutos. Se observa que las importaciones tienen dos máximos más elevados que la tasa de crecimiento de las exportaciones, es decir, cuando ambas variables crecieron en 2000 y 2006, las importaciones lo hicieron a una tasa mayor.

En este caso, no es posible determinar el efecto en la tasa de crecimiento de las exportaciones mexicanas de la desgravación, pues ésta fue en 1994 y los datos aquí mostrados son a partir de 1998. Por otro lado, el efecto en la tasa de crecimiento de las importaciones originarias de EUA parece de cierta forma circunstancial a las condiciones del mercado y la situación económica, pues posterior al auge en la tasa de crecimiento que se experimentó, se observa el punto más bajo en la tasa de crecimiento en 2009 (-35%) como efecto de la desaceleración económica del sector de EUA.

El efecto de la desgravación en tasa de crecimiento de las importaciones originarias de EUA fue contrarrestado por las condiciones económicas en EUA en gran parte y, posiblemente por las condiciones del mercado mexicano ante las importaciones de origen estadounidense.²⁰⁰

4.1.1.4 Partida 8704. Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.

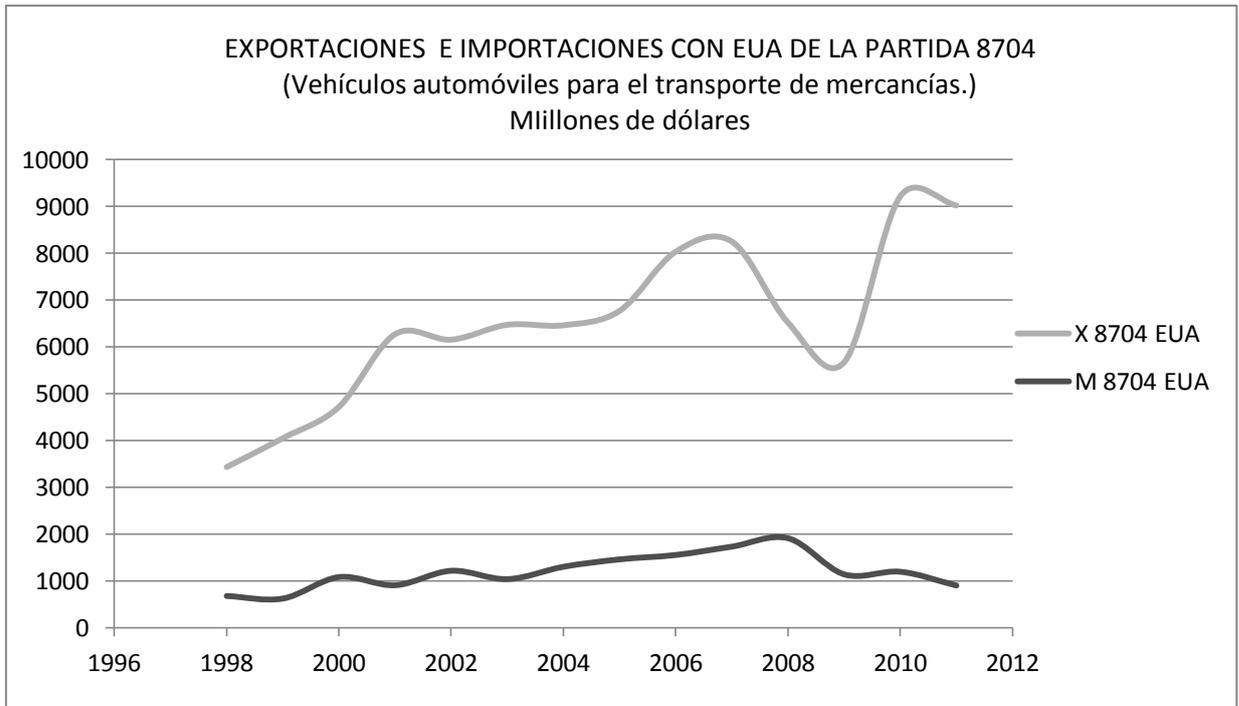
Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8704 originarios de México están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y C (desgravados a partir de 2003).²⁰¹
- Los bienes de la partida 8704 originarios de EUA están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003). Sin embargo, algunas de las fracciones arancelarias de la partida 8704 clasificación C, se desgravaron en 2002 como solicitud del gobierno de EUA a México.²⁰²

²⁰⁰ Par afirmar esto, se consideró la tendencia de las importaciones totales originarias de EUA, así como de las principales partidas del sector.

²⁰¹ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto publicado por la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, AC. Basado en: DOF 20 diciembre 1993.

²⁰² Revisar capítulo 2 referente al TLCAN. Modificaciones.



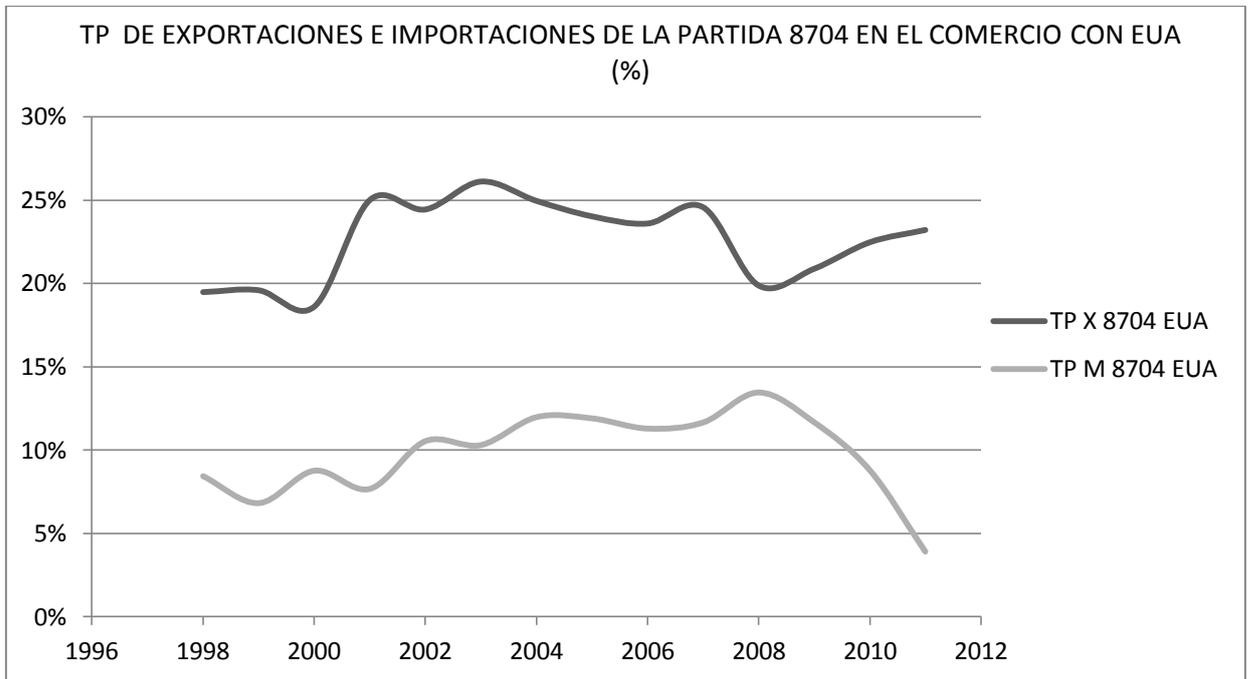
Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Es bien sabido que México es uno de los principales productores de camiones del mundo²⁰³ lo cual se ve reflejado en las exportaciones de los mismos a EUA. En esta ocasión es posible visualizar el efecto de la desgravación de los bienes originarios de México en el gráfico, si bien no se cuenta con valores previos a 1998, se observa la tendencia creciente desencadenada por la desgravación de los bienes clasificados como B en la lista de desgravación. Posteriormente, en 2003 no se observa un efecto inmediato de la desgravación total de los bienes originarios de México, sin embargo, en años posteriores se hace evidente cuando alcanzan su valor máximo en 2007 (8,254 millones de dólares). Como se ha observado en las partidas analizadas, las exportaciones mexicanas experimentaron una caída en el periodo de crisis de la cual se recuperan rápidamente. En ese sentido, esta partida no es la excepción, pues no solamente se recuperó, sino que alcanzó su nivel máximo en 2010 (9,222 millones de dólares).

Las importaciones originarias de EUA no presentan un efecto positivo en el segundo periodo de desgravación (clasificación B) pues tienen una ligera caída al año siguiente. Al igual que las fracciones analizadas se observa un auge en

²⁰³ Revisar capítulo 2.

el año 2000. Es posible que la petición del EUA a México para acelerar la desgravación de ciertas fracciones de esta partida haya ayudado a lograr el valor cercano a 1,214 millones de dólares de las importaciones mexicanas provenientes de EUA en 2002, sin embargo, al año siguiente tienen una caída que se supera. Es hasta 2008 cuando se rompió el crecimiento constante de las importaciones. Al igual que otras partidas, ésta también fue afectada por la crisis mundial.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El resultado de las variaciones en el valor de las importaciones y exportaciones de la partida 8704 se refleja en la tasa de participación de las variables, sin embargo, no siguen el mismo comportamiento.

Es a partir del año 2000 cuando la tasa de participación de las exportaciones experimenta un crecimiento significativo superior al 5%. La tasa de participación de las exportaciones mexicanas de la partida 8704 a EUA en las exportaciones totales del sector a EUA se estabilizó a pesar de la total desgravación en 2003 rondando el 25%. Es en 2007 cuando la tasa cae a consecuencia de la crisis económica, sin embargo, la pérdida en tasa de participación representó un 5%.

Por otro lado, las importaciones de la partida 8704 originarias de EUA desgravadas en tres etapas no presentan cambios significativos en tasa de participación hasta 2002 como consecuencia de la eliminación de aranceles solicitada por EUA, sin embargo, este incremento fue de corto alcance, pues no fue suficiente la desgravación de la partida 8704 en su totalidad para reestructurar las importaciones originarias de EUA pues, si bien ganó cierta participación en las importaciones totales del sector originarias de EUA, a partir de 2009, ésta se perdió.

En términos generales, tanto las exportaciones como importaciones de la partida 8704 de México tienen un comportamiento similar al que presentan otras partidas pero no al que presenta el comercio total entre México y EUA dentro del TLCAN.

4.1.1.5 Partida 8705. Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8705 originarios de México están clasificados como C (desgravados a partir de 2003).²⁰⁴
- Los bienes de la partida 8705 originarios de EUA están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), y C (desgravados a partir de 2003)

Al tratarse de vehículos especiales, el comercio entre ambas partes no es muy elevado, sin embargo, debe considerarse para lograr mayor certeza en el objetivo de la investigación.

²⁰⁴ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "*La Industria Automotriz en México y el TLCAN*" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto "La industria automotriz mexicana en el contexto del Tratado de Libre Comercio y la problemática de los vehículos irregulares en México" Consultado en: <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-06-2000.pdf>



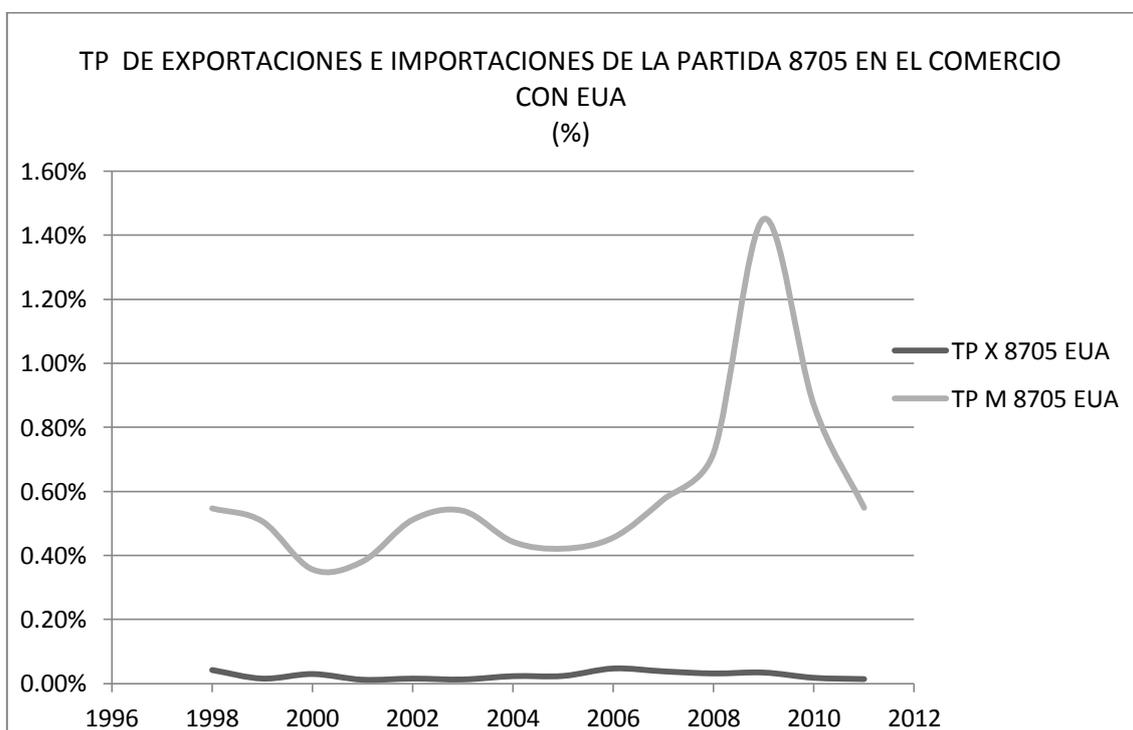
Elaboraci3n propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Si bien, el valor que representan las importaciones originarias de EUA no es significativo, es importante se1alarse que al quedar desgravada en su totalidad la partida 8705 se observa un crecimiento considerable pues pas3 de cifras cercanas a los 40 millones de d3lares a los 140 millones de d3lares como m1ximo.

M1s all1 de la eliminaci3n arancelaria de la partida debe considerarse el car1cter de veh3culos especiales pues al tratarse de productos espec3ficos se requiere cierta especializaci3n y calidad en su producci3n, por lo tanto se entiende que las importaciones sean mayores que las exportaciones, en contraste con gran parte de las partidas analizadas. El aumento de las importaciones originarias de EUA de dichos bienes puede deberse a las necesidades del mercado o incluso al cambio de proveedor (se puede determinar con la tasa de participaci3n), sin embargo, es un hecho que a partir de la liberalizaci3n de las importaciones mexicanas de dichos bienes se elevaron las mismas.

Las exportaciones no han sufrido un efecto a pesar de la desgravaci3n, pues como ya se hizo menci3n, estos veh3culos necesitan procesos productivos especializados y de alta calidad, lo cual no significa que en M3xico no se

produzcan bienes con estas características pero resulta costoso para las empresas trasladar procesos de producción de alta tecnología, por lo mismo, los niveles de las exportaciones mexicanas se mantienen en valores muy bajos.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Las tasas de participación de las variables tienen un comportamiento similar al que muestran los valores absolutos. Mientras las importaciones originarias de EUA fueron fluctuantes previo a la desgravación total de la partida, las exportaciones mexicanas de la partida 8705 han representado casi la nulidad en el total de exportaciones del sector a EUA.

A partir de la eliminación total del arancel en 2003, las importaciones sufrieron una caída llegando a niveles similares a 2001, sin embargo, éstas tuvieron un incremento potencial hasta 2009, cuando alcanzaron un porcentaje superior al 1,4%, es decir, su participación incremento un punto porcentual en las importaciones totales del sector originarias de EUA.

Sin embargo, debe recordarse que las variaciones tanto de importaciones como de exportaciones es variable sin importar la tasa gravable al tratarse de

vehículos especiales, por lo mismo, su tasa de participación no está determinada principalmente por los cambios en las tasas arancelarias, sino en las necesidades del mercado en cuestión.

El análisis de esta fracción permite observar la esencia del comercio, es decir, a pesar de existir un arancel nulo entre las partes a partir de 2003 no se incrementó el comercio a consecuencia de lo mismo y se hizo evidente que las necesidades del mercado son el principal determinante del comercio entre las partes.

4.1.1.6 Partida 8706. Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8706 originarios de México están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).²⁰⁵
- Los bienes de la partida 8706 originarios de EUA están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998).

²⁰⁵ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "*La Industria Automotriz en México y el TLCAN*" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto "La industria automotriz mexicana en el contexto del Tratado de Libre Comercio y la problemática de los vehículos irregulares en México" Consultado en: <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-06-2000.pdf>



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El comercio de la partida 8706 tiene muy poca significancia en el valor del comercio total entre las partes, si bien se observa que previo a 1998 el valor del comercio entre México y EUA no era tan bajo, es a partir del año 2000 en que éste disminuye drásticamente, mucho se debe al traslado del proceso productivo de los bienes (chasis) a territorio mexicano²⁰⁶ y la sustitución de proveedores y complementación de la industria en EUA.

Las exportaciones de chasis prácticamente desaparecieron hasta el periodo de crisis, en que ante la necesidad de EUA de satisfacer su mercado tuvo que recurrir a las importaciones.

Por el lado de las importaciones, éstas se mantienen muy bajas pues como ya se hizo mención, las empresas estadounidenses han trasladado procesos de producción a territorio mexicano, evitando la necesidad de importar para completar la producción en México. En ninguno de los casos (importaciones y exportaciones) se ve un efecto positivo de la integración económica.

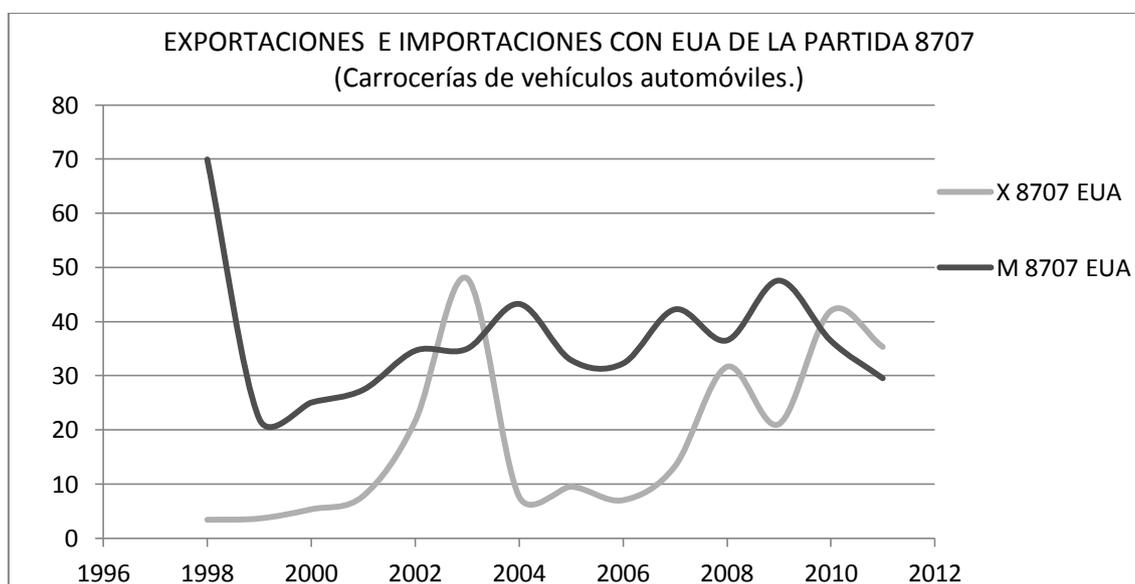
²⁰⁶ Revisar capítulo 2.

Ya que el comercio de la partida es muy bajo se hará abstracción de la tasa de participación y tasa de crecimiento, pues el gráfico que muestra el valor de las importaciones originarias de EUA y las exportaciones mexicanas determinó el nulo efecto de la integración económica en la partida 8706.

4.1.1.7 Partida 8707. Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8707 originarios de México están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).²⁰⁷
- Los bienes de la partida 8707 originarios de EUA están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998).



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

²⁰⁷ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: *"La Industria Automotriz en México y el TLCAN"* en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. Además se consideró el texto "La industria automotriz mexicana en el contexto del Tratado de Libre Comercio y la problemática de los vehículos irregulares en México" Consultado en: <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-06-2000.pdf>

En el gráfico se observa un gradual incremento en las exportaciones mexicanas de carrocerías de 1998 a 2003, ambos años fueron de desgravación total de bienes originarios de México. En los años siguientes se observa una inestabilidad en las exportaciones mexicanas pues en 2004 las exportaciones retoman los valores alcanzados en 2001 y en años siguientes (en el periodo de crisis) éstas incrementan significativamente hasta casi alcanzar el máximo de 2003 en 2010.

En las importaciones originarias de EUA no se observa el mismo efecto, ya que a pesar de la eliminación de aranceles a la partida 8707 por parte de México, las importaciones de dichos bienes originarios de EUA disminuyeron al periodo siguiente pasando de 70 millones de dólares a tan sólo 20 millones de dólares. En los años siguientes, las importaciones se recuperaron, sin embargo, por sí misma, la recuperación no es atribuible a la desgravación de la partida.

En resumen, en la partida 8707 se observa un efecto positivo de la desgravación en las exportaciones mexicanas, sin embargo, no hay evidencia de un efecto en las importaciones originarias de EUA. Debido a los bajos valores y a los efectos de la desgravación observados en ambas variables se hace abstracción de la tasa de participación y la tasa de crecimiento de las variables.

4.1.1.8 Partida 8708. Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.

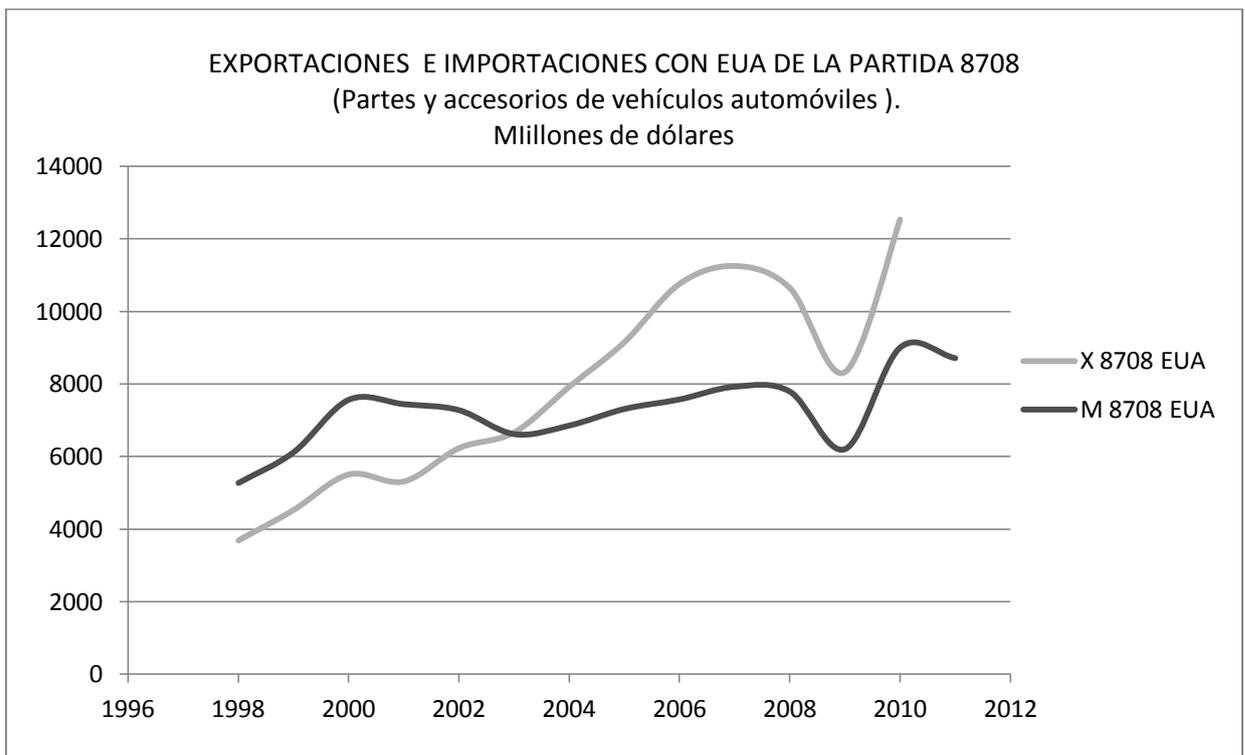
Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8701 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003.)²⁰⁸
- Los bienes de la partida 8701 originarios de EUA están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de

²⁰⁸ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento: DOF 20 diciembre 1993.

TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003.)

Las importaciones originarias de EUA son las que presentan el mayor valor comercial mientras que en las importaciones mexicanas del sector, las exportaciones de la partida 8708 son las que ocupan el segundo lugar en cuanto a valor.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Debido a la indisponibilidad de algunos datos anteriores a 1998 no se puede efectuar el análisis correspondiente a las fracciones desgravadas a la entrada en vigor del TLCAN, sin embargo, en lo referente a los bienes con clasificación B y C es posible realizar el análisis.

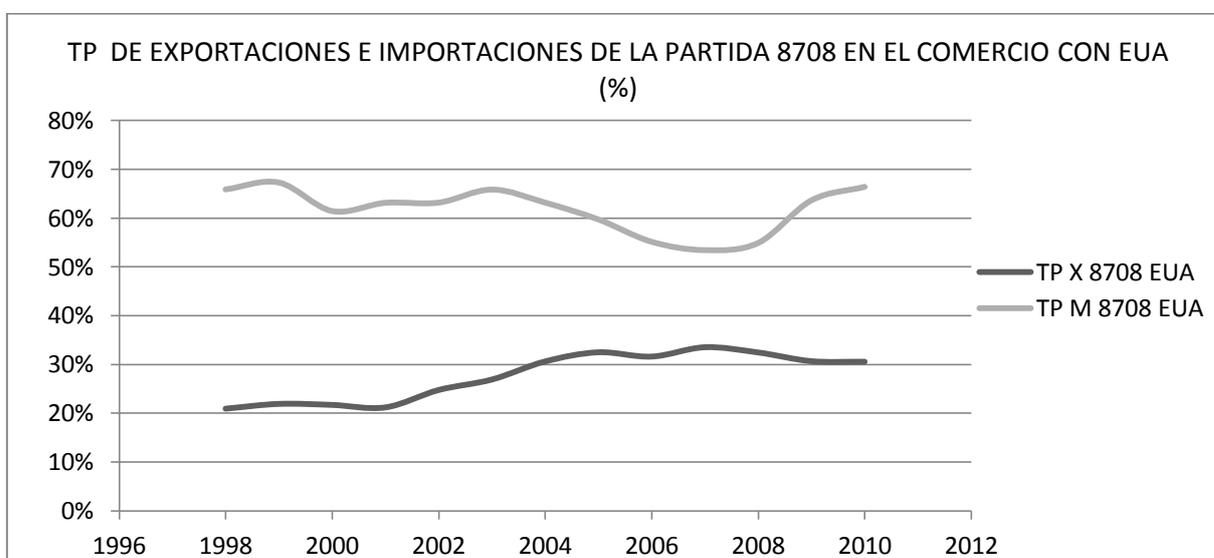
Al tener los mismos periodos de desgravación tanto exportaciones como importaciones, se espera un comportamiento similar de las variables, y es en 1998 donde se puede visualizar, ya que ambas variables tienen un incremento en sus respectivos valores de manera continua hasta 2000. A partir de entonces, el comportamiento de las variables cambia, es en 2003, año en que

se completa la eliminación de aranceles cuando las exportaciones superan a las importaciones, es decir, las exportaciones mexicanas mantienen su incremento en valor mientras que las importaciones sufren una ligera caída (se visualiza mejor el cambio en el gráfico de tasa de crecimiento).

Posterior a la desgravación total de la partida, las exportaciones mantienen el incremento en su valor hasta 2007. Las importaciones por su lado recuperaron la caída sufrida en 2003, alcanzando un nuevo máximo en 2008. En este sentido, la partida 8708 se comportó como lo mostraron las partidas antes analizadas, con un máximo de exportaciones mexicanas en 2007 y un máximo de importaciones originarias de EUA en 2008.

Al ser un bien con una demanda dinámica, se logró superar el efecto de la crisis en 2009 de ambas variables, obteniendo nuevos máximos históricos no asociables directamente al efecto de la desgravación.

En resumen, tanto exportaciones como importaciones de autopartes entre México y EUA se vieron beneficiadas por la desgravación pues las fracciones desgravadas en 1998 muestran un incremento en el valor de las exportaciones e importaciones de la partida. En 2003 el efecto es positivo en las exportaciones y es nulo en importaciones (puede deberse a un cambio en la dinámica de producción en EUA).



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

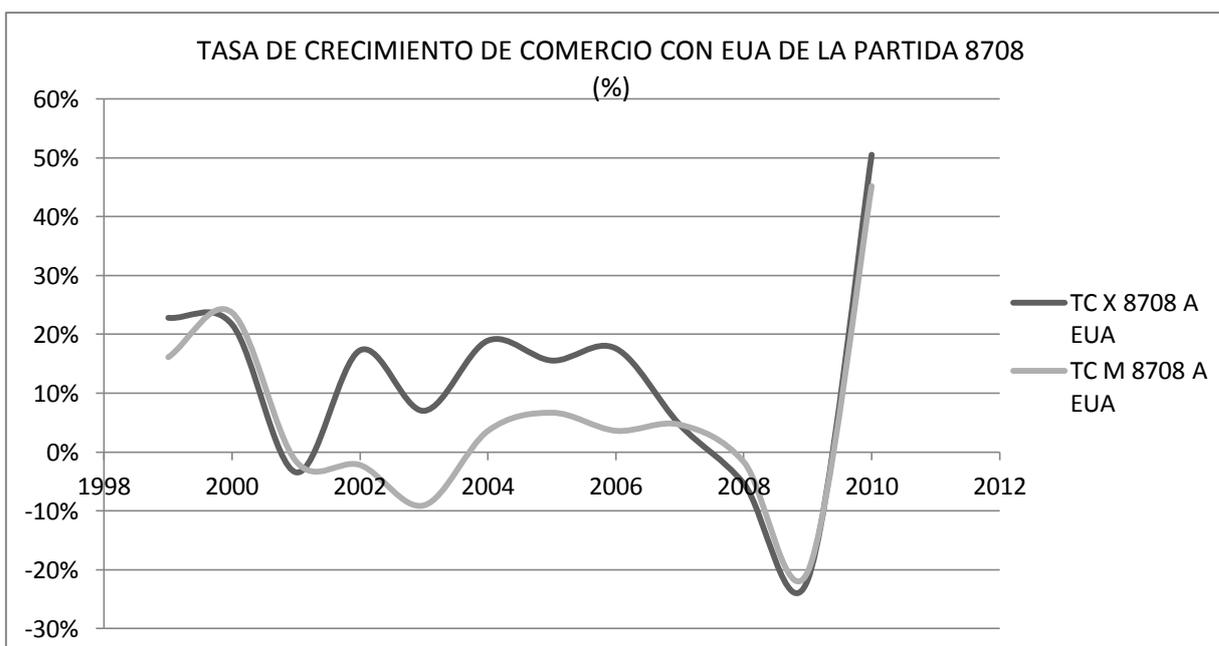
El valor que representa el comercio entre México y EUA de autopartes se ve reflejado en la participación que tiene cada variable en el total correspondiente.

Pese a las fluctuaciones observadas en el gráfico, las importaciones de autopartes originarias de EUA no han perdido participación en las importaciones totales de México provenientes de EUA, en 1998 éstas representaron el 66%, mismo porcentaje que se presentó en 2010 y el mismo que presentó en el otro periodo de desgravación (2003).

Contrario a lo que presentaron otras partidas, las importaciones de autopartes originarias de EUA tuvieron un incremento en la tasa de participación en 2003, sin embargo, dicho aumento tan sólo logró recuperar la participación de 1998.

En cuanto a las exportaciones mexicanas, éstas han ganado participación con el paso de los años no obstante el último periodo de crisis del que tanto se ha hecho mención en análisis de partidas anteriores.

El incremento del valor de las exportaciones a partir de 1998 sólo representó un incremento de un punto porcentual en la tasa de participación en los dos años siguientes. El incremento suscitado en el valor de las exportaciones a causa de la desgravación en 2003 tuvo un efecto de un incremento en la tasa de participación de 4 puntos porcentuales al año siguiente (pasó de 27 a 31%) y un continuo incremento de un punto porcentual por los siguientes dos años. A pesar de la ligera pérdida que se observó en los últimos años en observación, se concluye que en 10 años en análisis se logró un incremento en la participación de 10%, sin ser el incremento achacable en su totalidad a la desgravación.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Es hasta el año 2008 en que las tasas de crecimiento de las variables tienen un comportamiento similar, previo a ello, las tasas son variables y de cierta manera, estables pues sus oscilaciones no son tan pronunciadas.

En este gráfico sólo es posible ver el efecto en las fracciones desgravadas en 2003 pues no se cuenta con el dato previo a 1998 para obtener la tasa de crecimiento. En las exportaciones mexicanas, a pesar de tener una tasa de crecimiento positiva, ésta no permite señalar que haya existido un efecto de la desgravación pues la tasa previa y la posterior son mayores en porcentaje.

El mismo fenómeno se presenta en la tasa de crecimiento de las importaciones originarias de EUA, ya que a pesar de que la tasa previa es negativa, la tasa de 2003 es aún menor, por lo mismo tampoco es atribuible un efecto positivo de la eliminación de aranceles en el cambio de la tasa de crecimiento.

A diferencia de lo mostrado por los gráficos de valores absolutos y de tasas de participación, éste que indica la tasa de crecimiento pone en duda el efecto positivo de la eliminación de aranceles en ambas variables. Por lo que, en las importaciones originarias de EUA se determina que no hay un efecto positivo de la desgravación en 2003, pues es en ese año cuando disminuye el valor de las importaciones y sólo hay un cambio en la tasa de participación, lo cual

indica que la caída en la participación de otras partidas fue más profunda que la caída de la partida 8708, por lo que esta última ganó participación en las importaciones totales.

En las exportaciones se encuentra un efecto neutral en 2003 pues el incremento en el valor de las exportaciones mexicanas está acompañado del incremento en la tasa de participación y una baja tasa de crecimiento comparada con periodos cercanos, lo cual significa que sí hay un crecimiento pero no es generado esencialmente por la desgravación, y como es visible en los gráficos, dicho incremento en valor así como en tasa de participación se genera años previos a 2003, es decir, la desgravación colaboró con el incremento tanto de valor como tasa de participación de las exportaciones mexicanas pero no fue determinante.

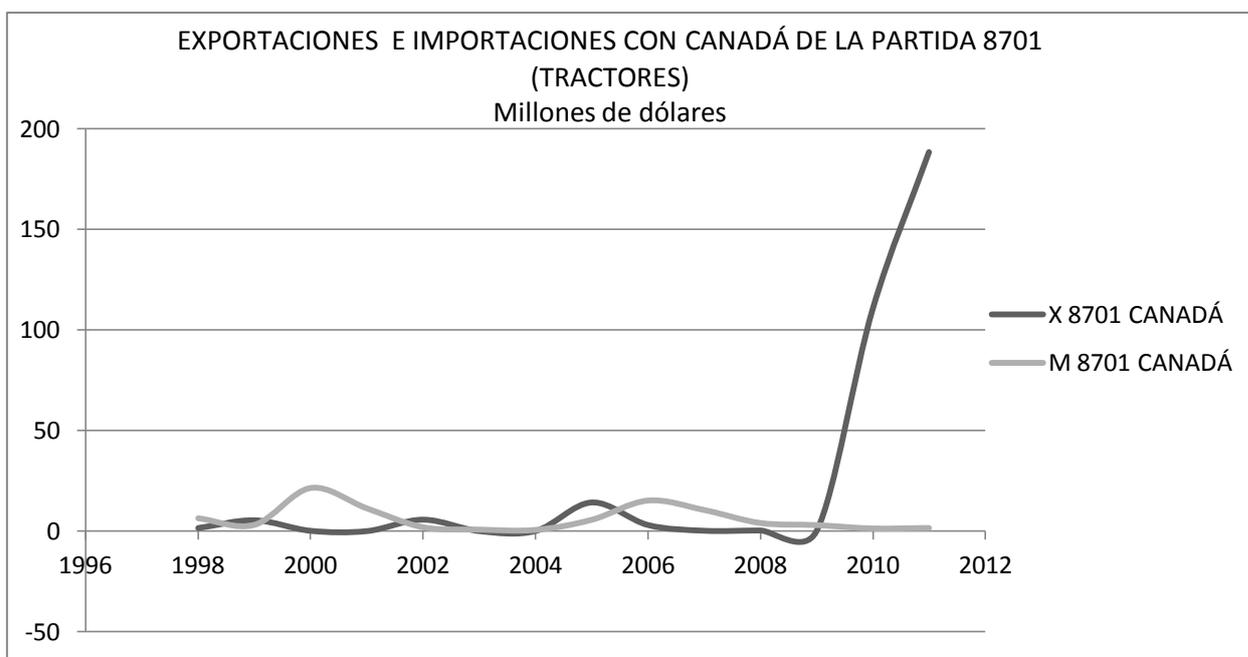
4.1.2 Comercio del sector automotriz con Canadá.

4.1.2.1 Partida 8701. Tractores.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8701 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).²⁰⁹
- Los bienes de la partida 8701 originarios de Canadá están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).

²⁰⁹ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

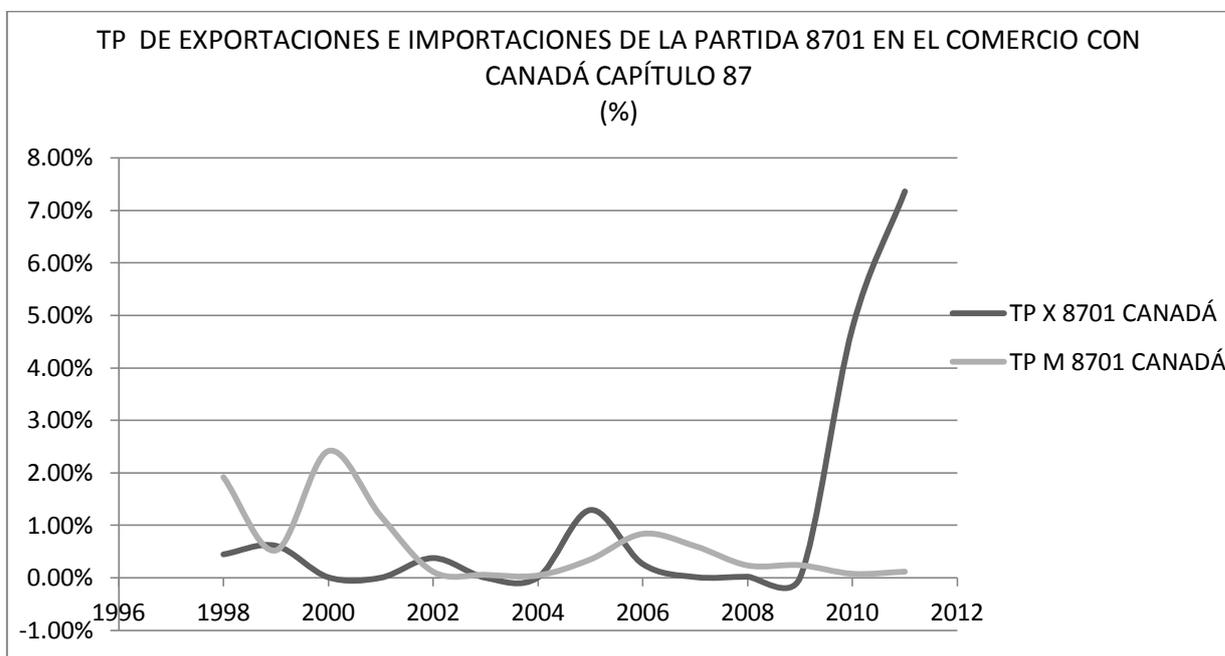
El gráfico que muestra el valor de las exportaciones e importaciones de tractores entre México y Canadá permite visualizar el bajo intercambio comercial entre las partes, sumado a eso, se observan los cambios en el comercio bajo condiciones de crisis, es decir, las grandes fluctuaciones ahí observadas se deben a cambios en la economía de los países.

En el aspecto arancelario, no es posible señalar un efecto positivo en el valor de ambas variables en el año de 1998 pues no se observa un cambio positivo en las variables, lo mismo ocurre en el año 2003 (año en que quedaron completamente desgravados los bienes con clasificación C). Sin embargo, es a partir de 2009 cuando las exportaciones mexicanas de tractores sufrieron un incremento considerable.

Las importaciones originarias de Canadá no representan un valor significativo e incluso en algunos periodos rondaron cantidades inferiores al millón de dólares. A pesar de lo señalado en este gráfico se observará el que muestra la tasa de participación para determinar si los cambios fueron significativos en la estructura de las variables entre México y Canadá.

El gráfico de tasa de participación permite visualizar que en el año 1998 hubo un incremento ligeramente positivo en la tasa de participación de las

exportaciones mexicanas de tractores a Canadá, pues pasaron de ser el 0,45% en 1998 al 0,61% del total de las exportaciones mexicanas del sector automotriz a Canadá en 1999, sin embargo, el efecto no es atribuible del todo a la desgravación.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Sin embargo, en el año 2003 no es visible un efecto de la desgravación en las exportaciones mexicanas. Como ya se hizo mención, los cambios significativos observados tanto en valor como en participación son aleatorios, por lo que pueden ser asociados a la demanda del mercado.

A pesar del bajo valor que representan las importaciones originarias de Canadá, éstas tuvieron una participación cercana a los dos puntos porcentuales en las importaciones totales del sector, sin embargo, son circunstanciales y no mostraron la solidez para mantener la participación en las importaciones totales originarias de Canadá pues la última tasa registrada fue de 0,12% en 2011 que contrasta con el 1,92% registrado en 1998.

A grandes rasgos, no se encontró evidencia de un efecto positivo en el valor de las variables ni en su tasa de participación como resultado de la desgravación, si bien, en 1998 se observa un ligero incremento en las exportaciones

mexicanas, no es posible aseverar que éste se debió a la desgravación de las fracciones con clasificación B.

4.1.2.2 Partida 8702. Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8702 originarios de México están clasificados como C, es decir, quedaron desgravados a partir de 2003.²¹⁰ Sin embargo, algunas de las fracciones que componen la partida fueron desgravadas a partir de 2002 como resultado de las modificaciones efectuadas al texto original del TLCAN.
- Los bienes de la partida 8702 originarios de Canadá están clasificados como C, es decir, quedaron desgravados a partir de 2003. Sin embargo, algunas de las fracciones que componen la partida fueron desgravadas a partir de 2002 como resultado de las modificaciones efectuadas al texto original del TLCAN.²¹¹



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

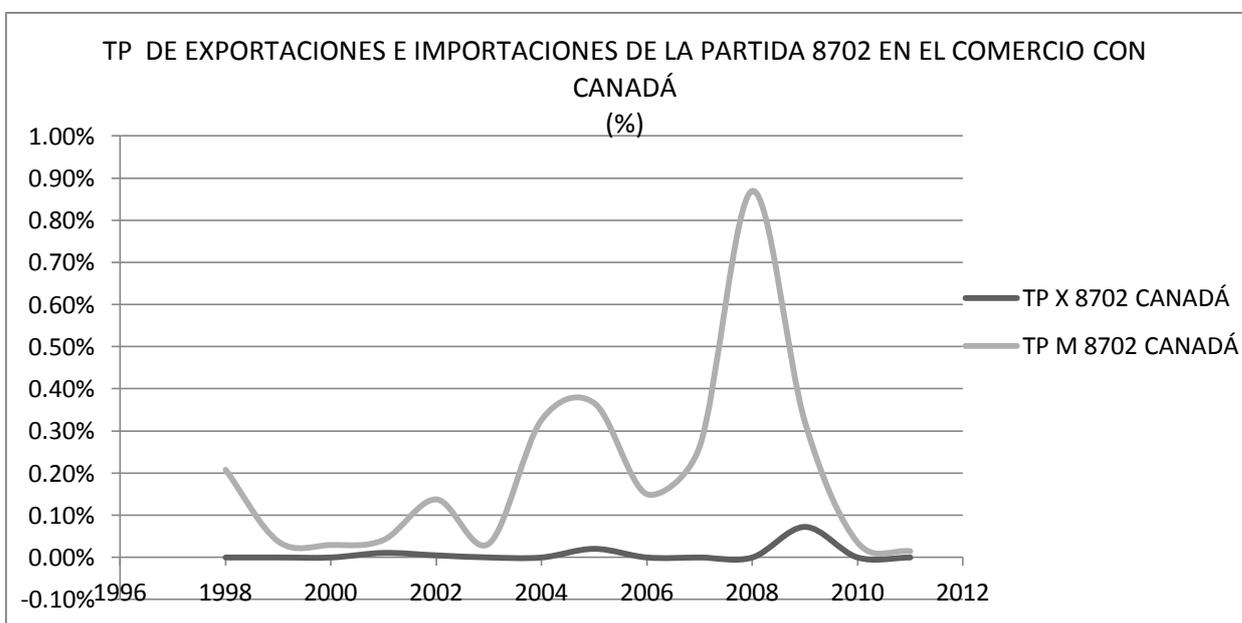
²¹⁰ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006

²¹¹ Revisar capítulo 3 referente al TLCAN. Modificaciones.

El gráfico deja en evidencia el interés de Canadá por la aceleración de la desgravación total de la partida, si bien se fijó el año 2002 como año en que se desgravarían algunas de las fracciones que integran la partida 8702, es hasta 2003 cuando el valor de las importaciones originarias de Canadá comienza a incrementarse considerablemente.

Las exportaciones mexicanas de la partida 8702 a Canadá han sido casi nulas y en ocasiones han sido nulas, por lo que la desgravación de la partida no significó un cambio en el comportamiento del valor de las mismas.

Los incrementos y las caídas en el valor de las importaciones originarias de Canadá no son, en ningún, momento asociables con lo pactado en el TLCAN y son atribuibles a cambios en la economía pues la partida 8701 mostró el mismo comportamiento en los mismos periodos.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El valor de las exportaciones al ser nulo o casi nulo no representan participación alguna en el total de las exportaciones mexicanas del sector automotriz a Canadá, no obstante la desgravación en 2002, las exportaciones de la partida 8702 a Canadá mantuvieron la misma tasa de participación.

Por otro lado, las importaciones de la partida 8702 originarias de Canadá se vieron beneficiadas por la desgravación pues a efecto de la aceleración de la eliminación de arancel de algunas fracciones se observa un incremento en la tasa de participación del 0,1% pasando de 0,04% en 2001 a 0,14% en 2002, sin embargo, al quedar desgravada por completo, la partida no sufrió un cambio positivo en la tasa de participación hasta 2004, por lo que se torna aventurado hacer la relación directa con la desgravación.

En términos generales, las exportaciones de la partida 8702 no sufrieron cambio alguno dada la eliminación arancelaria, pues dichas exportaciones tienen un comportamiento casi nulo. Por otro lado, las importaciones originarias de Canadá se vieron parcialmente beneficiadas por la desgravación sin significar esto un cambio considerable en la tasa de participación, pues el valor que arrojan no representa una cantidad que refleje el 1% en el total de las importaciones del sector automotriz originarias de Canadá.

En casos como éste se ponen entredichos tanto los vínculos comerciales como la capacidad negociadora por parte de México, pues los valores de las exportaciones mexicanas de la partida 8702 a Canadá son nulos no obstante la desgravación, a pesar de lo anterior, se solicitó la aceleración de la eliminación del arancel a algunas fracciones que integran a la partida como respuesta a la solicitud de Canadá por lo mismo.

4.1.2.3 Partida 8703. Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras.

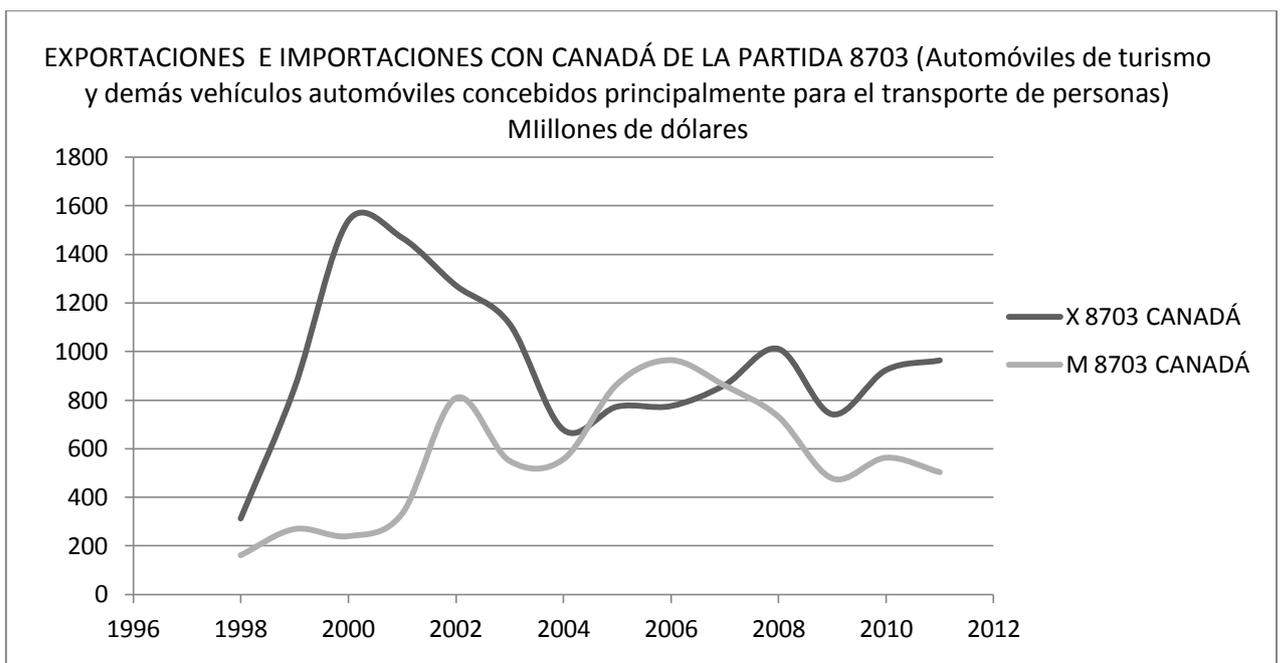
Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8703 originarios de México están clasificados como C, es decir, quedaron desgravados a partir de 2003.²¹² Sin

²¹² Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La

embargo, algunas de las fracciones que componen la partida fueron desgravadas a partir de 2002 como resultado de las modificaciones efectuadas al texto original del TLCAN.

- Los bienes de la partida 8703 originarios de Canadá están clasificados como C, es decir, quedaron desgravados a partir de 2003. Sin embargo, algunas de las fracciones que componen la partida fueron desgravadas a partir de 2002 como resultado de las modificaciones efectuadas al texto original del TLCAN.²¹³

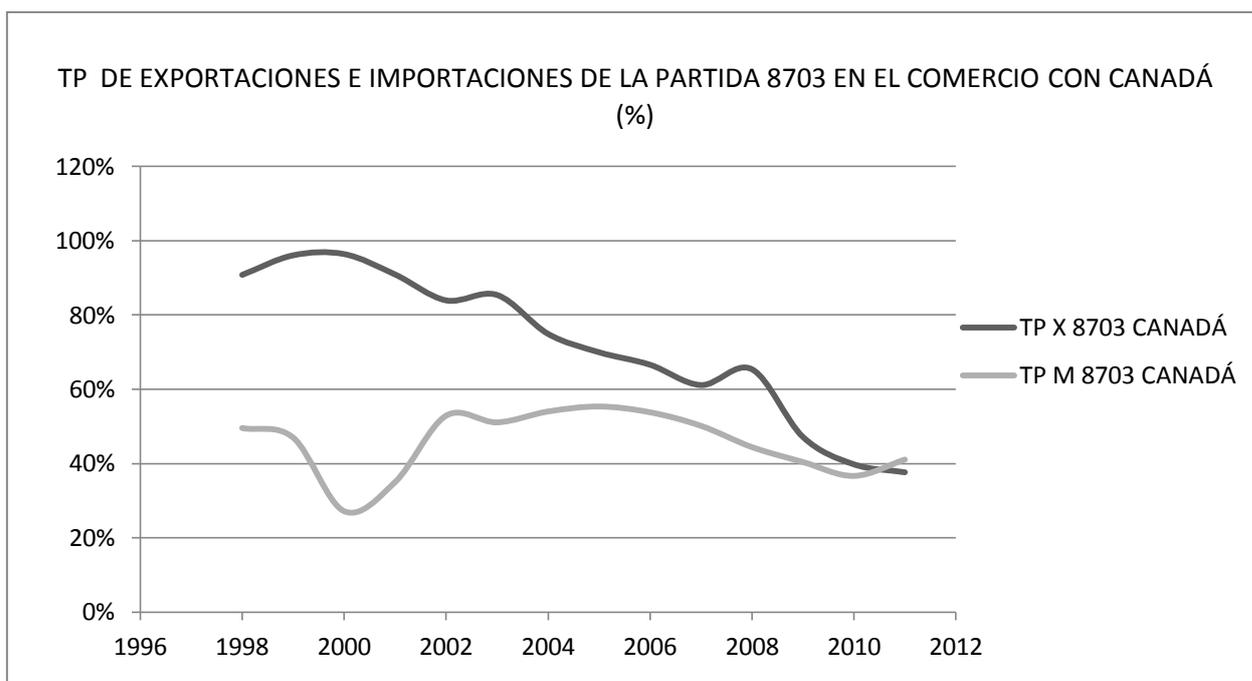


Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Los valores que refleja el comercio entre Canadá y México permiten señalar a la partida 8703 como una de las más importantes en el comercio bilateral dentro del TLCAN. Por un lado, las exportaciones alcanzan valores superiores a los 1000 millones de dólares entre los años de 1999 y 2003, sin embargo, no se mantuvieron los valores mostrados en ese periodo.

Al desgravarse la partida su totalidad en 2003 y antes algunas fracciones en 2002, se espera observar un cambio positivo en el valor de las exportaciones mexicanas, sin embargo, desde el año 2000 hasta 2004 (un año después de la eliminación de arancel), el valor de las exportaciones mexicanas disminuyó hasta lograr cifras inferiores a las alcanzadas en 1999. Por lo ya mencionado, no es posible decir que las exportaciones mexicanas se hayan visto beneficiadas por la eliminación del arancel pues es justamente en ese periodo en el cual las exportaciones tienen su mayor caída.

Al igual que las exportaciones, las importaciones originarias de Canadá tienen un comportamiento ajeno a lo esperado como resultado de la desgravación de la partida. Al quedar desgravada la partida 8703 en su totalidad en 2003 se observa una caída en el valor alcanzado en 2002, cabe recordar que Canadá solicitó una aceleración en la desgravación de algunas de las fracciones que integran la partida, dicha aceleración puede verse reflejada en el valor alcanzado en 2002 (808.88 millones de dólares), sin embargo, este gráfico no es suficiente para asociar el valor de las importaciones originarias de Canadá en 2002 con la aceleración en la eliminación de arancel.



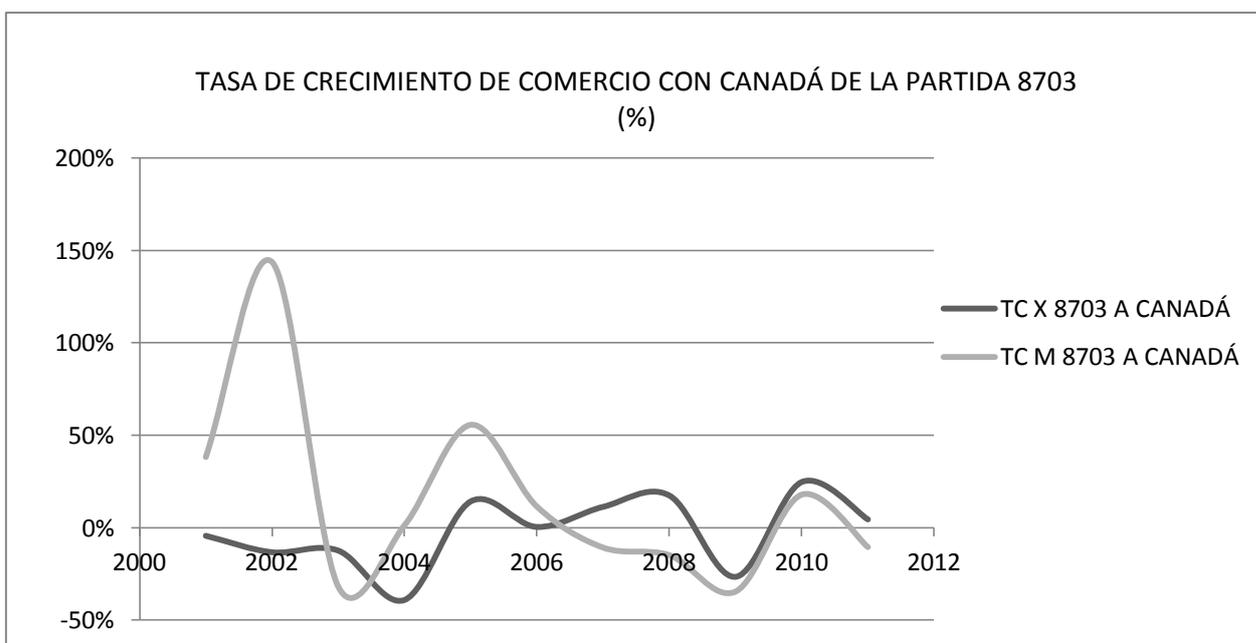
Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico que muestra la tasa de participación de las exportaciones e importaciones en el comercio con Canadá de la partida 8703 señala la caída de la participación de las mismas en las exportaciones totales del sector a Canadá, sin embargo, en 2003, año en que quedó desgravada la partida en su totalidad se experimentó una ligera recuperación de la tasa de participación, pasando de 84% en 2002 a 85% en 2003.

Dicha recuperación de un punto porcentual no se puede asociar a la desgravación, pues el valor de las exportaciones en el gráfico anterior muestra una tendencia negativa desde el año 2000. No es la caída en la tasa de participación motivo suficiente para señalar un efecto negativo de la integración económica entre México y Canadá pues las exportaciones mexicanas estaban concentradas en esta partida por lo que la integración económica fue acompañada por la diversificación en el comercio y no por el aumento del valor de una sola partida.

Las importaciones originarias de Canadá sufrieron el mismo incremento en tasa de participación en el año 2002 pues pasó de 35% en 2001 a 53% en 2002, sin duda, con este incremento en tasa de participación sumado al incremento en el valor de las importaciones originarias de Canadá en el año 2002 se puede decir que la desgravación de la partida, sobre todo la aceleración de la desgravación de algunas fracciones en 2002 tuvo un efecto positivo en las importaciones originarias de Canadá de la partida 8703.

Para reafirmar lo anterior, se observan las tasas de crecimiento de ambas variables.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico permite corroborar lo observado en los gráficos anteriores ya que a pesar de las variaciones observadas, es en el año 2002 (año en que se desgravaron en su totalidad algunas fracciones de la partida 8702) en que las importaciones originarias de Canadá alcanzaron la mayor tasa de crecimiento (144%), dicha tasa sumada a la tasa de participación del 53% y al incremento en el valor de las importaciones originarias de Canadá en el mismo año justifican la solicitud de Canadá para acelerar la desgravación para ese año.

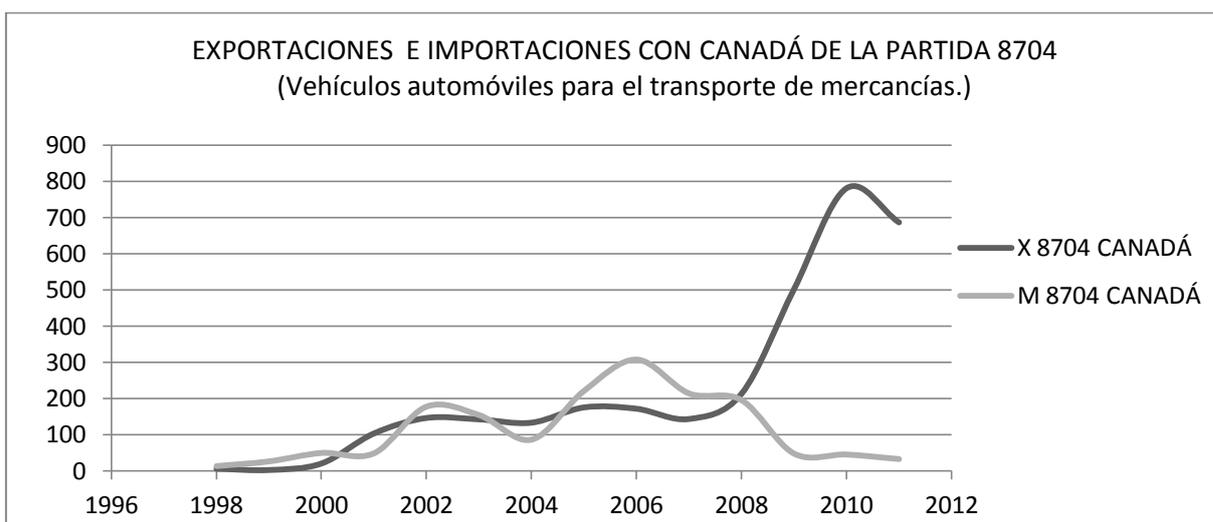
Las exportaciones no sufrieron un cambio positivo en la tasa de crecimiento en el año 2002, si bien se rompió la tendencia negativa pasando de una tasa de -13% a -12%, no fue suficiente para obtener una tasa positiva como reflejo de la eliminación de arancel. Con lo observado en la tasa de crecimiento de las exportaciones mexicanas se indica que no hubo un efecto en las exportaciones mexicanas derivado de la desgravación arancelaria; la ligera recuperación en tasa de participación del año 2002 a 2003 fue circunstancial y no es asociada con la desgravación por el método de análisis.

4.1.2.4 Partida 8704. Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8704 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).²¹⁴ Sin embargo, algunas de las fracciones que componen la partida fueron desgravadas a partir de 2002 como resultado de las modificaciones efectuadas al texto original del TLCAN.
- Los bienes de la partida 8704 originarios de Canadá están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003). Sin embargo, algunas de las fracciones que componen la partida fueron desgravadas a partir de 2002 como resultado de las modificaciones efectuadas al texto original del TLCAN.

215



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

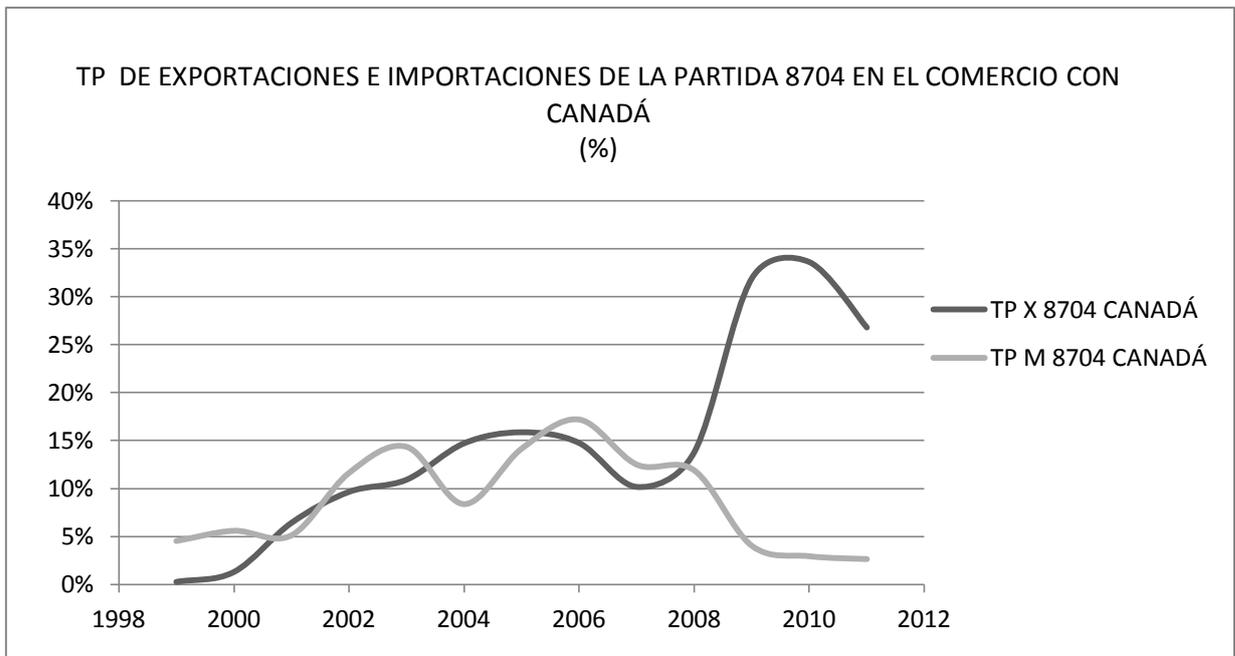
²¹⁴ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006

²¹⁵ Revisar capítulo 3 referente al TLCAN. Modificaciones.

Debido a la indisponibilidad de los datos no es posible visualizar el comercio de la partida 8704 entre México y Canadá previo al TLCAN y durante sus primeros años, por lo que si hubo un efecto positivo en la desgravación de las fracciones clasificadas como A e incluso las clasificadas como B, no es posible observarlo a ciencia cierta.

A pesar de lo anterior, es posible observar una ligera tendencia creciente del valor de las importaciones originarias de Canadá en 1998 hasta 2000, esto puede indicar que en caso de haber sufrido un cambio generado por la desgravación arancelaria en 1998, dicho cambio fue mínimo. En el año 2002 se observa un incremento de más de 100 millones de dólares en el valor de las importaciones originarias de Canadá, dicho incremento coincide con la aceleración de la eliminación de aranceles de algunas de las fracciones que integran la partida 8704, sin embargo, el valor no fue sostenido y periodos posteriores disminuyó, por lo mismo, con este gráfico no es suficiente determinar si hubo un efecto positivo en las importaciones originarias de Canadá derivado de la eliminación arancelaria.

En las exportaciones no es posible hablar de un efecto positivo de la desgravación de las fracciones clasificadas como B que integran la partida 8704 puesto que los valores mostrados años siguientes muestran una tendencia negativa, sin embargo, es en 2002 cuando se puede hablar de un efecto positivo de la eliminación de arancel temprana a causa de la petición mexicana a Canadá ya que el valor de las exportaciones mexicanas pasó de 103.21 millones de dólares en 2001 a 105.94 millones de dólares en 2002. Sin embargo, debido al incremento que también se presentó en las importaciones originarias de Canadá, este gráfico no permite dejar en claro la existencia de un efecto positivo tras la desgravación de la partida.



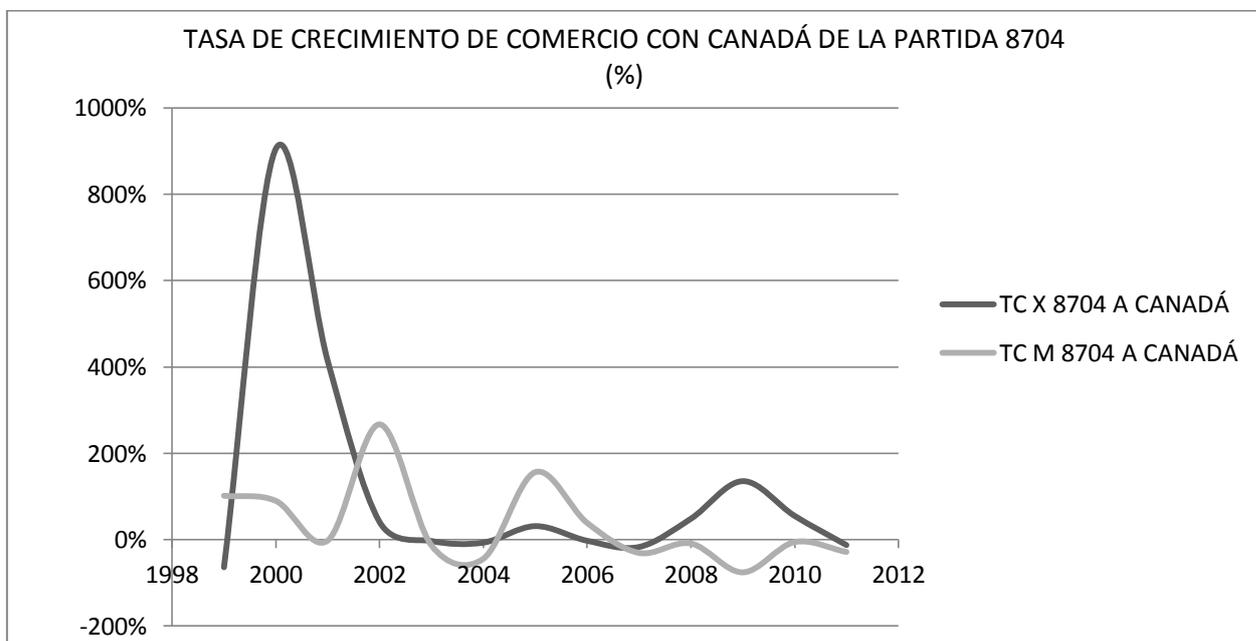
Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico muestra un cambio gradual en la estructura de las exportaciones mexicanas del sector a Canadá, si bien a partir de 2006 se presenta una caída en la participación, ésta es recuperada en años siguientes y, continua ganando terreno en las exportaciones mexicanas totales del sector.

De la misma manera, el gráfico permite ratificar la ausencia de un efecto de la desgravación en las exportaciones mexicanas en el año 1998 pues la participación es muy baja y la siguiente (1999) es cero. En 2002 sí se observa un cambio en la tasa de participación de las exportaciones pues pasó de ser el 6% en 2001 a ser el 10% del total de las exportaciones mexicanas del sector en 2002, esta tendencia creciente se mantuvo en los años siguientes hasta 2005.

En las importaciones originarias de Canadá es visible, mas no comprobable, un efecto en la desgravación en el año 1998 pues la tasa de participación de las importaciones originarias de Canadá fue de 4% y en años siguientes alcanzó el 6%, sin embargo, en 2002 alcanzó un porcentaje de dos dígitos, llegando al 12% y al 14% en 2003. Presumiblemente, a causa de la crisis económica dicha participación se vio reducida a valores similares a 1998 a partir de 2009.

Lo anterior permite señalar un posible efecto positivo tanto en exportaciones como en importaciones de la partida 8704 entre México y Canadá, sin embargo, si existió dicho efecto, fue de corto alcance debido a las condiciones económicas.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico de tasas de crecimiento nos permite poner en evidencia la ausencia de un efecto positivo de la eliminación arancelaria en las exportaciones mexicanas, pues a pesar que los gráficos anteriores muestran la posibilidad de un efecto positivo, es en éste donde se descarta, pues la tasa de crecimiento es negativa en 1999 seguida de una tasa de crecimiento muy inestable. De la misma manera, pone en evidencia un efecto positivo mínimo de la desgravación en 2002 y en 2003, pues la tasa presentada con años anteriores es mayor a la mostrada en 2002 y en 2003 incluso alcanza porcentajes negativos (-3%).

La tasa de crecimiento de las importaciones originarias de Canadá muestra la existencia de un efecto positivo en las importaciones pues la tasa es positiva y significativa. Igualmente, en la desgravación en 2002 se observa una tasa considerablemente elevada (268%) comparada con la de 2001 que fue de -2%. Lo anterior confirma un efecto positivo de la aceleración en la eliminación de aranceles solicitada al gobierno mexicano. Sin embargo, la variación en las

tasas también permite asociar los cambios en valores como resultado de variables ajenas a lo pactado en el TLCAN.

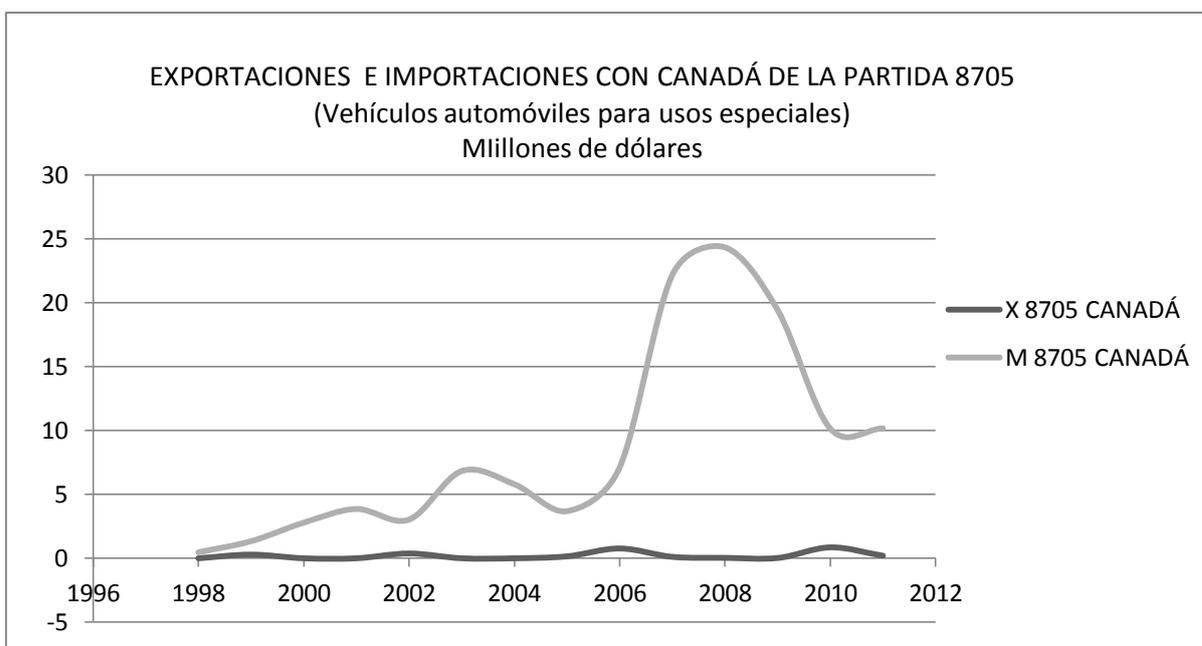
4.1.2.5 Partida 8705. Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8705 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), y, C (desgravados a partir de 2003).²¹⁶
- Los bienes de la partida 8705 originarios de Canadá están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN) y, C (desgravados a partir de 2003).

Al igual que lo observado en el comercio entre México y EUA de la partida 8705 el comercio de dicha partida entre México y Canadá no es significativo, pues se trata de vehículos especiales que son sujetos en mayor parte a las necesidades del mercado y no precisamente a la tasa gravable.

²¹⁶ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El valor del comercio entre las partes es muy bajo e incluso las exportaciones mexicanas en algunos años son nulas. Las importaciones originarias de Canadá se comportan de manera aleatoria, sin embargo, se observa un incremento considerable en su valor en el año de desgravación.

Las exportaciones mexicanas han sido muy bajas en todos los periodos aquí observados, en 2003 cuando quedaron desgravadas las exportaciones mexicanas de la partida 8706 el valor de las mismas fue de cero, es decir, las exportaciones no manifestaron cambio alguno dada la eliminación de aranceles.

Como ya se hizo mención, las importaciones originarias de Canadá incrementaron considerablemente en 2003 pues pasaron de 3 millones de dólares a 6.8 millones de dólares; este hecho por si mismo no se puede considerar efecto de la desgravación pues las oscilaciones observadas en las importaciones originarias de Canadá y lo observado en las exportaciones mexicanas permiten señalar a tal incremento como resultado de las condiciones económicas de las partes así como las necesidades del mercado mexicano.

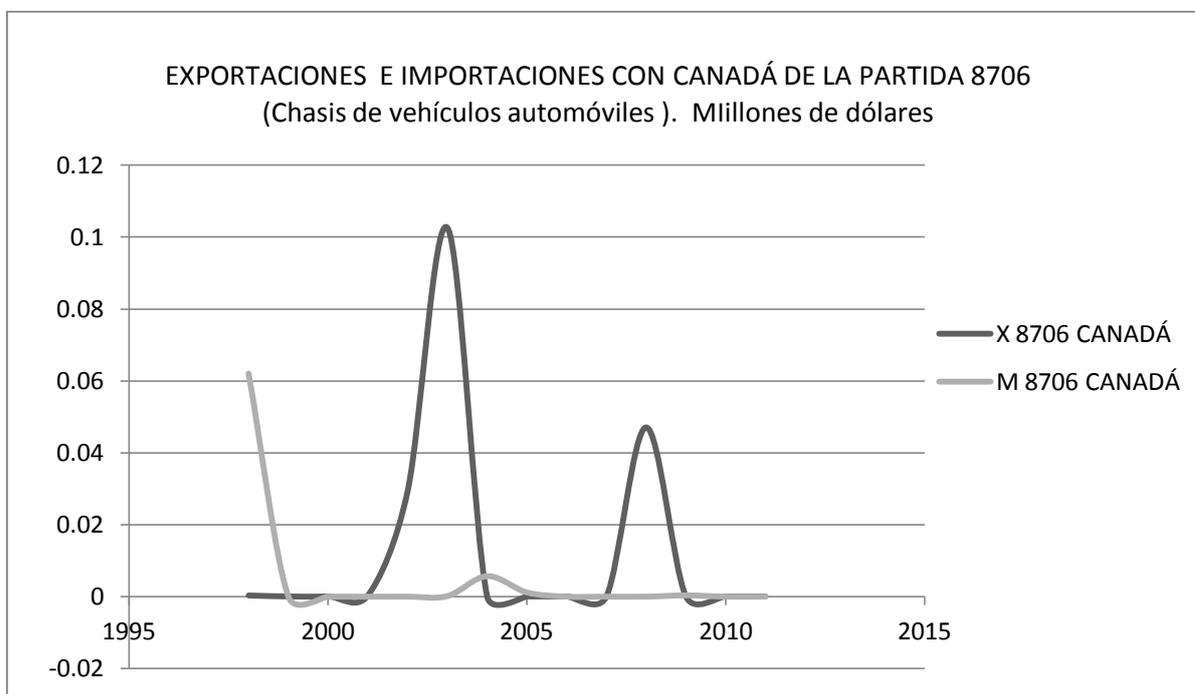
Al igual que lo observado en el análisis del comercio de la partida 8705 entre México y EUA, en el comercio entre México y Canadá de la misma partida, no

es posible decir que existe un efecto positivo de la eliminación arancelaria en las importaciones mexicanas debido a su comportamiento ajeno a la desgravación y para entender sus fluctuaciones debe considerarse el carácter de vehículos especiales.

4.1.2.6 Partida 8706. Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8706 originarios de México están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998).²¹⁷
- Los bienes de la partida 8706 originarios de Canadá están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998).



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

²¹⁷ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006

Al observar el gráfico es visible la ausencia en la continuidad en el comercio de la partida 8706 entre México y Canadá. Al tratarse de chasis, el comercio entre países sin una frontera común se torna complicado, ya que se trata de partes armadas del automóvil grandes y pesadas²¹⁸, por lo que al tener México y Canadá sus propios complejos industriales resulta conveniente evitar el comercio entre las partes.

Pese a lo anterior, se observan ligeras exportaciones mexicanas de chasis a Canadá y aún más ligeras importaciones originarias de Canadá. Por lo observado en el gráfico no es posible atribuir efecto alguno de la desgravación en el comercio entre México y Canadá de chasis. Las variaciones en el comercio de la partida 8706 entre México y Canadá deben atribuirse a las necesidades que han tenido principalmente las empresas estadounidenses instaladas en ambos países.

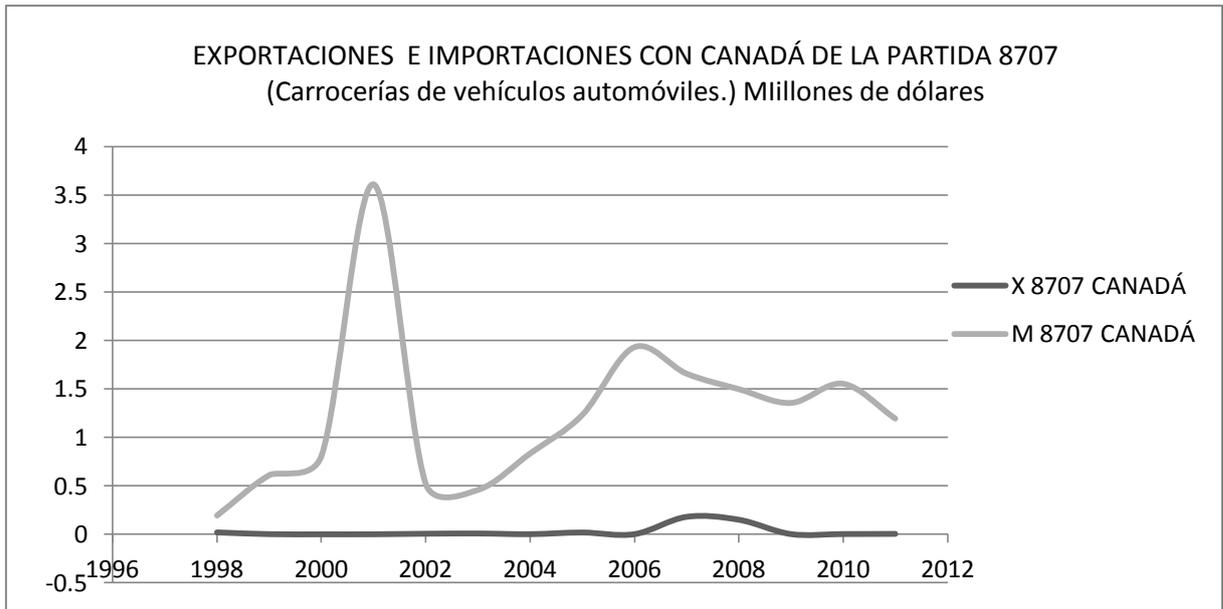
4.1.2.7 Partida 8707. Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8707 originarios de México están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998).²¹⁹
- Los bienes de la partida 8707 originarios de Canadá están clasificados como B (desgravados en su totalidad a partir de 1998).

²¹⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/Chasis>

²¹⁹ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Al igual que los chasis, el comercio de carrocerías resulta complicado ante la inexistencia de una frontera común. En el gráfico se observa el bajo valor de las exportaciones mexicanas por lo que no se observa un cambio originado por la desgravación de la partida.

En tanto, las importaciones originarias de Canadá presentan signos de haber sufrido un incremento en su valor, previo a la desgravación en 1998, sin embargo, debido a la ausencia de datos previos, no es posible determinar con certeza que la desgravación de los bienes de la partida 8707 originarios de Canadá hayan determinado el incremento en el valor de las importaciones de carrocerías.

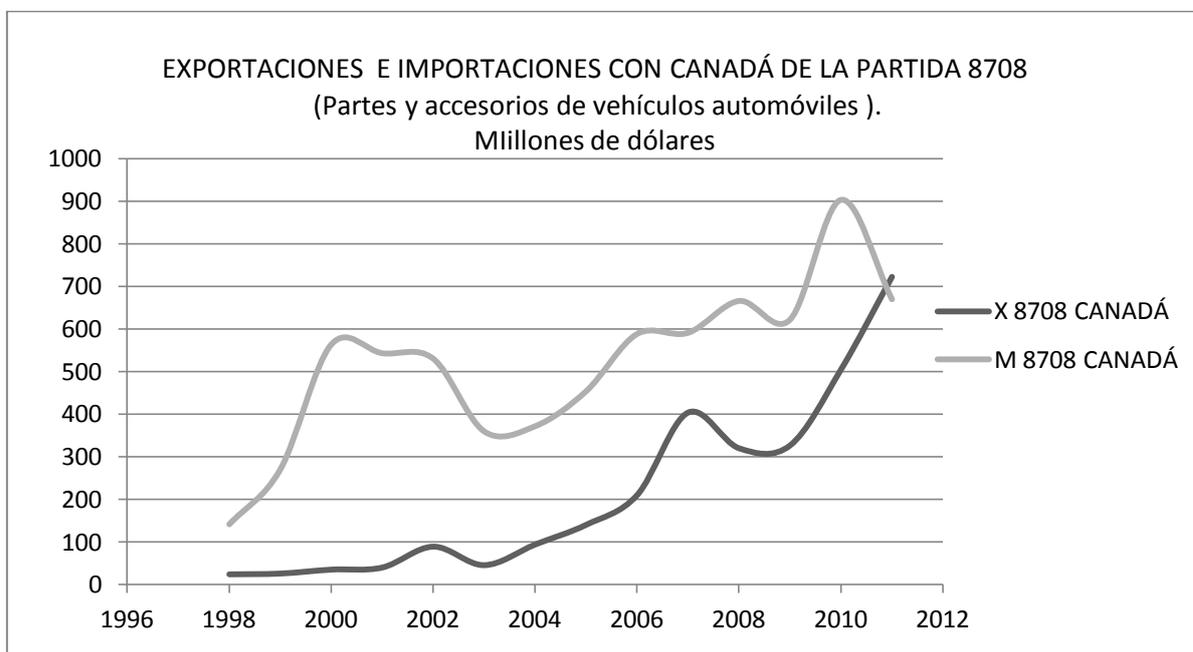
4.1.2.8 Partida 8708. Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes de la partida 8704 originarios de México están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de

TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).²²⁰

- Los bienes de la partida 8704 originarios de Canadá están clasificados como A (desgravados en su totalidad a partir de la entrada en vigor de TLCAN), B (desgravados en su totalidad a partir de 1998) y, C (desgravados a partir de 2003).



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

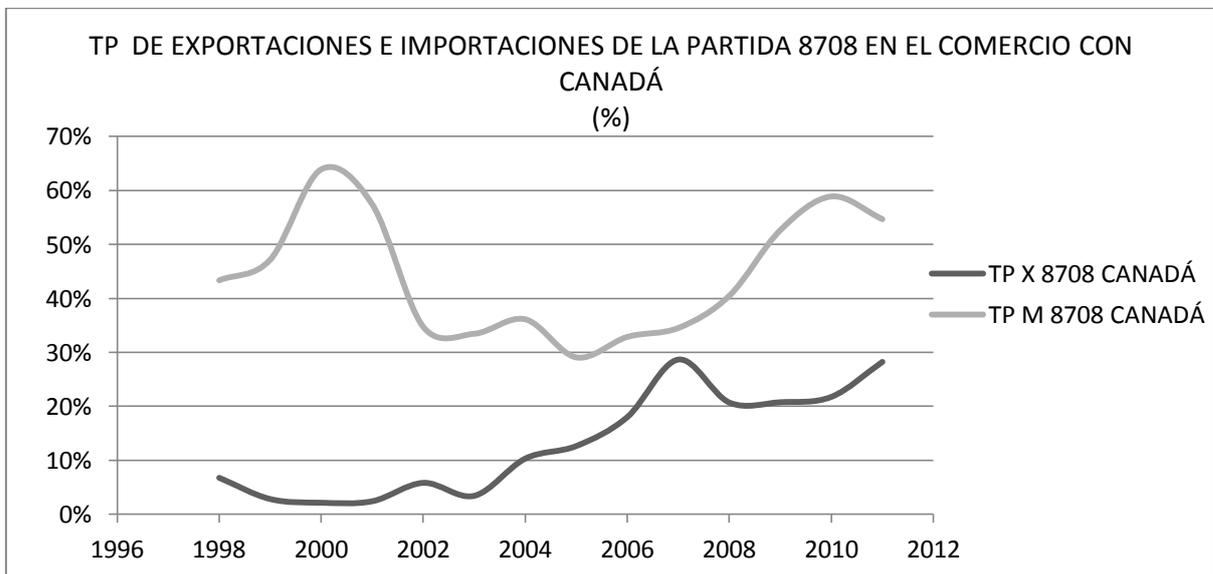
El comercio de autopartes y vehículos automóviles son los que representan mayor valor en el comercio del sector automotriz entre México y Canadá. En este caso se observa el incremento potencial de las exportaciones mexicanas y las importaciones originarias de Canadá.

Al asociar los periodos de desgravación con los valores de las variables resulta imprescindible ver un posible efecto positivo tanto en las importaciones originarias de Canadá como las exportaciones mexicanas; en estas últimas el efecto pudo ser menor. Es posible afirmar lo anterior pues en años siguientes las importaciones mexicanas de autopartes originarias de Canadá se duplicaron. En 1998 dichas importaciones fueron de 141 millones de dólares,

²²⁰ Ya que no se encontraron las listas de desgravación de EUA, se tomó en cuenta el siguiente documento para determinar los periodos de desgravación: Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006

en 1999 de 269.94 y en 2000 de 563 millones de dólares, en tanto que las exportaciones mexicanas pasaron de 23 a 24 millones de dólares en 1999 y a 34 millones de dólares en 2000. En el último periodo de desgravación total (2003) se observa el caso contrario, ya que ambas variables crecieron significativamente años anteriores y en dicho periodo presentaron una caída de cerca de la mitad de su valor.

El gráfico no dejó en claro la existencia de un efecto positivo de la eliminación de aranceles en ambas variables, los gráficos de tasa de participación y tasa de crecimiento serán de gran utilidad para determinar dicho efecto, sin embargo, al existir una concentración del comercio entre las partes tanto en la partida 8703 como en ésta, el gráfico de tasa de participación presentará efectos ajenos a la desgravación como lo es la diversificación de las exportaciones e importaciones, los cambios económicos en los países en cuestión y la demanda de los mercados.



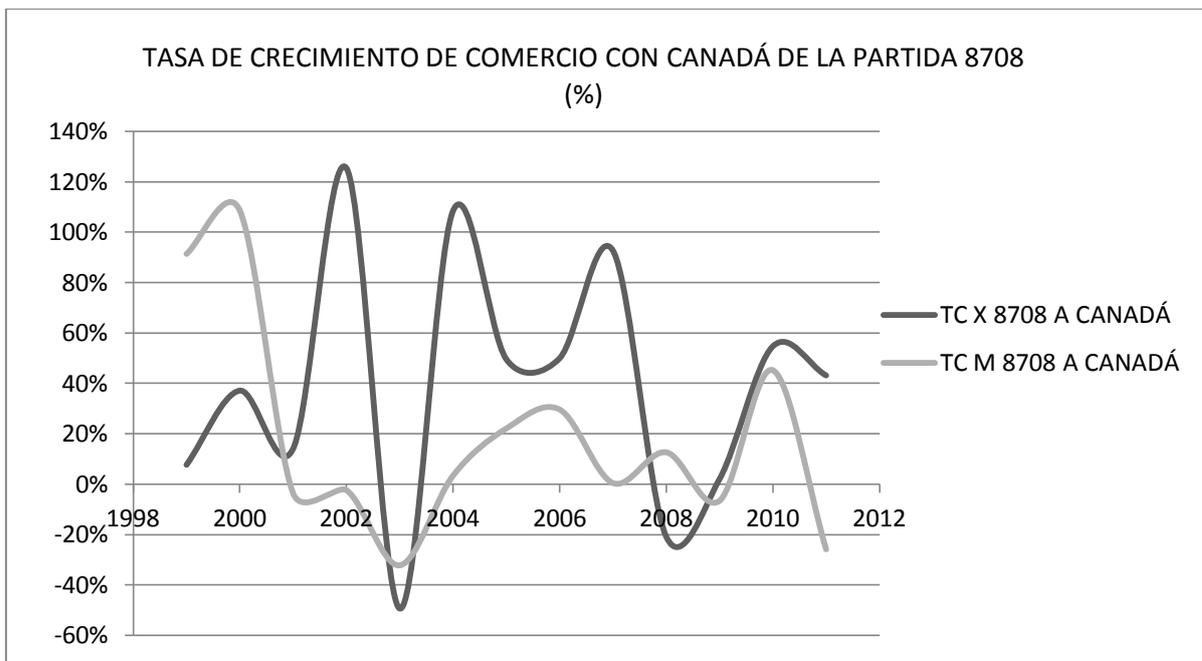
Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El incremento en el valor de las importaciones originarias de Canadá a partir de 1998 se reflejó en el incremento en la tasa de participación en las importaciones totales del sector automotriz originarias de Canadá, sin embargo, la pérdida en la participación de la misma disminuye periodos anteriores a la caída en su valor.

Las exportaciones, pese a experimentar un incremento en valor, disminuyen su participación a partir de 1998, lo cual no sugiere por si mismo un nulo efecto de la eliminación de arancel, ya que como se hizo mención, uno de los efectos de la integración económica es la diversificación del intercambio comercial.

En el periodo de desgravación de 2003 se observa un efecto similar pues en ese año la tasa de participación de las importaciones originarias de Canadá disminuye de 35% a 33% mientras que las exportaciones sufrieron una caída en tasa de participación del 6% al 3%.

El gráfico de tasa de participación confirmó lo observado en valores absolutos, pues existe una tendencia positiva en ambas variables en el periodo de desgravación B, sin embargo, en el año en que la partida quedó desgravada en su totalidad, ambas variables sufrieron una caída tanto en valor como en tasa de participación. A pesar de lo anterior, por lo observado en los años siguientes se puede pensar que lo ocurrido en 2003 fue derivado de factores ajenos a la eliminación de aranceles.



Elaboración propia con datos de INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Las tasas de crecimiento de las exportaciones son muy fluctuantes, sin embargo es posible apreciar la tendencia creciente durante los primeros años en análisis y hasta 2000, por lo tanto, conjugado con lo observado en el gráfico

de tasa de participación y en el que muestra los valores absolutos, se puede decir que la desgravación de las fracciones clasificadas como B tuvo un efecto positivo en las exportaciones mexicanas.

Mismo efecto positivo también es observable en las importaciones originarias de Canadá, sin embargo, la tasa que presentan dichas importaciones sumado a la caída que presenta a partir de 2000 y su comportamiento en años posteriores permiten señalar lo observado en 1999 como un comportamiento ajeno a la desgravación.

En el año 2003 se observa una caída en tasa de crecimiento en ambas variables, sin embargo, dicho acontecimiento es asociado a un desajuste en el comercio del sector automotriz entre las partes pues la inmediata recuperación al año siguiente permite señalarlo.

Tratándose de un sector de complementación de la industria automotriz y en base a lo observado en los gráficos anteriores se determina que hubo un efecto positivo en las exportaciones mexicanas y en las importaciones originarias de Canadá del sector de autopartes tanto en 1998 como en 2003, a pesar de la caída en valores, tasa de participación y tasa de crecimiento en 2003, pues el comportamiento previo y posterior a ese año presentan una tendencia creciente que se rompe sólo en ese año, por lo mismo, dicha caída en las variables fue generada por causas ajenas a lo pactado en el TLCAN.

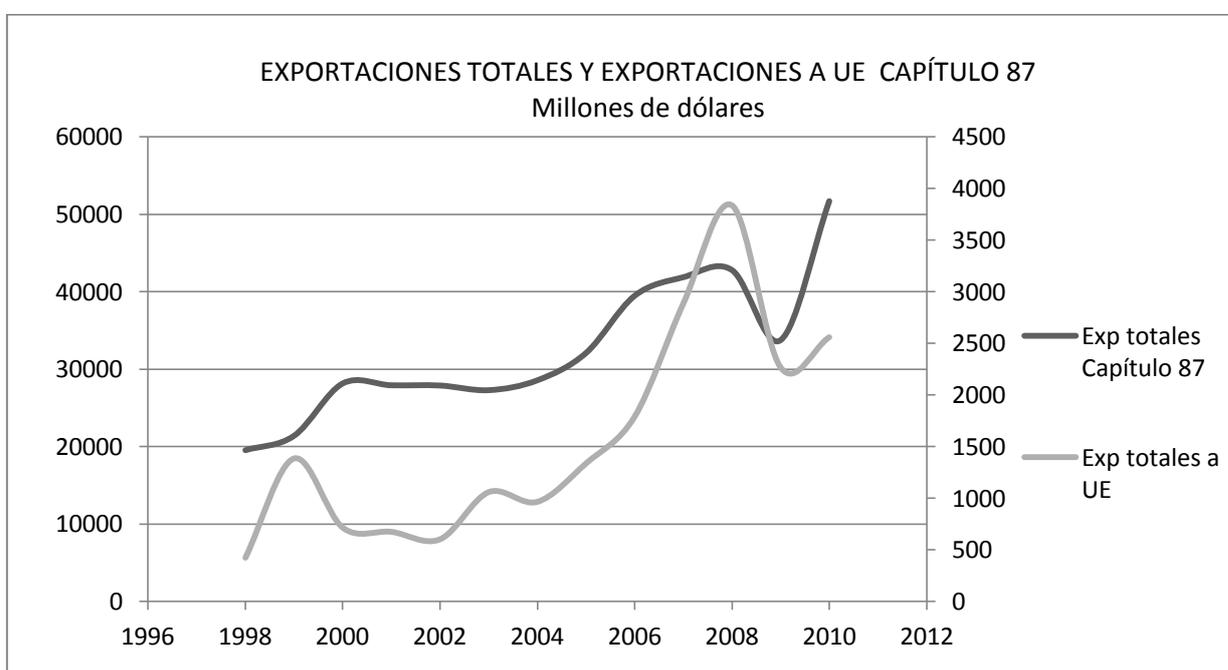
4.2 Tratado de Libre Comercio UE-México.

El segundo tratado en análisis y en vigencia. Cabe recordar que a la UE se integraron países que no formaban parte de la UE al momento de la firma del tratado, por lo mismo, las variaciones en el comercio pueden verse afectadas por dicha situación.

Tanto los bienes originarios de México como los originarios de la UE del sector quedaron desgravados en su totalidad el 1 de Enero de 2007²²¹ lo cual permite observar los posibles efectos del TLCUEM en su totalidad.

Para observar de manera general que ha pasado con el comercio entre las partes se analizarán las exportaciones mexicanas del capítulo 87 a la UE.

Exportaciones.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

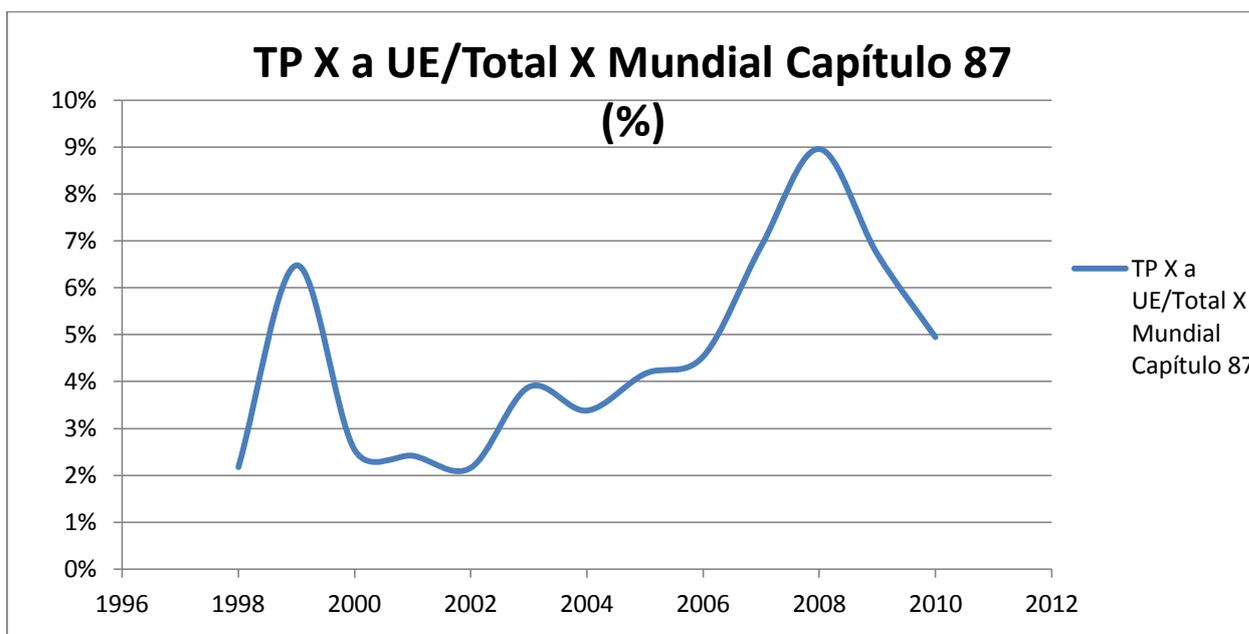
En el gráfico anterior se pueden observar valores muy bajos de las exportaciones mexicanas a la UE (eje secundario) no obstante que la UE es un conjunto de países que ha ido creciendo en el periodo de análisis por lo que se entiende que México ha concentrado las exportaciones del sector automotriz a la UE en ciertos países.

²²¹ Revisar capítulo 2 del presente documento

Es posible observar tres crecimientos significativos en el valor de las exportaciones de bienes automotrices a la UE, el primero en 1999 (previo a la entrada en vigor del Tratado), el segundo en 2003 (año en que se desgravaron las partidas arancelarias originarias de México clasificadas con la letra B) y el tercero, en 2008 lo cual se puede categorizar como un efecto de la crisis económica.

Es preciso señalar lo anterior ya que en esos mismos periodos las exportaciones totales de México del sector no sufrieron cambios apreciables a simple vista.

De igual forma, son observables valores crecientes de las exportaciones mexicanas a pesar de presentar ciertas caídas, de las cuales se han recuperado en periodos muy cortos. Con esta visión, a grandes rasgos, es posible decir que el TLCUEM ha tenido resultados positivos en las exportaciones mexicanas del sector, sin embargo, para ser precisos se debe recurrir a otras herramientas como la tasa de participación y la tasa de crecimiento y posteriormente hacer la evaluación por partida arancelaria.



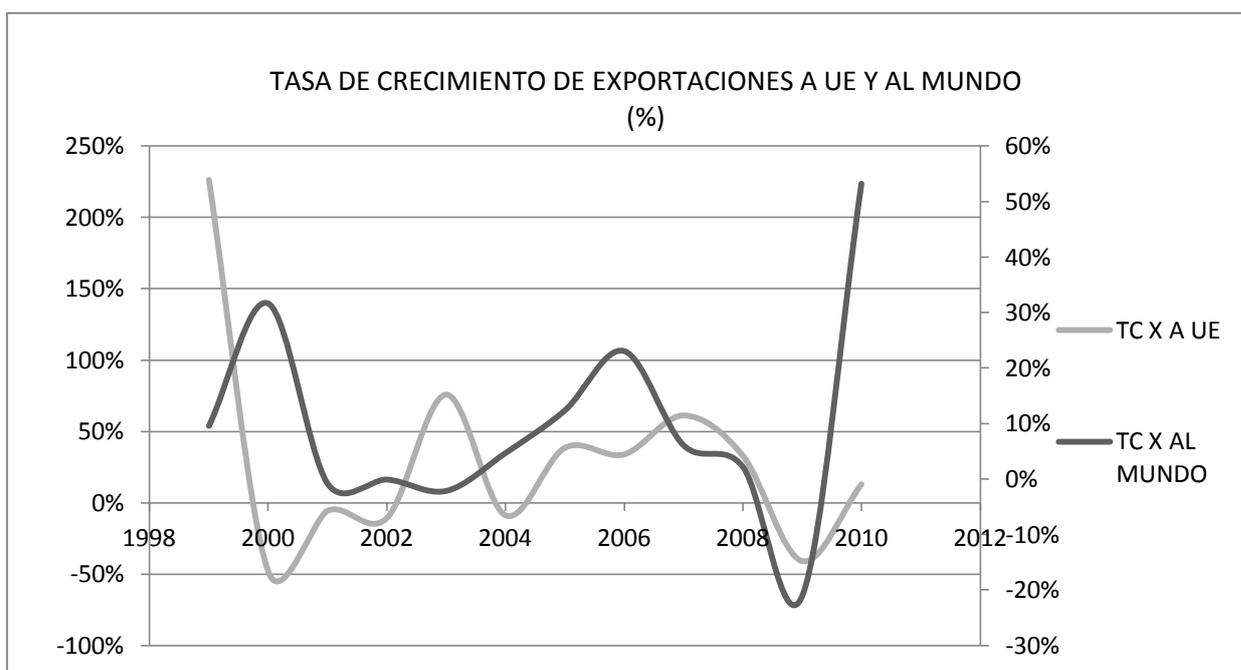
Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Este gráfico resume los valores mostrados en el gráfico anterior (exportaciones totales y exportaciones a la UE), pues pone en evidencia que las exportaciones mexicanas del sector a la UE no representan un gran porcentaje, mismo que ha incrementado pero no de una manera significativa.

De igual forma se observan los tres periodos de crecimiento significativo de las exportaciones mexicanas a la UE, pues se ve reflejado en el cambio de la tasa de participación.

El año de crecimiento en la tasa de participación, que es objetivo de la investigación es el 2003 pues fue ese año en el que las partidas arancelarias que no quedaron desgravadas a la entrada en vigor del tratado, quedaron libres de arancel. Sin embargo, el cambio en la tasa de participación es mínimo, pasando de 2% en 2002 a 4% en 2003.

El cambio más significativo en la tasa de participación se observa en el periodo señalado como de crisis económica mundial, obteniendo una tasa de participación de 9% de las exportaciones del sector automotriz a la UE en las exportaciones mexicanas del sector al mundo en 2008.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

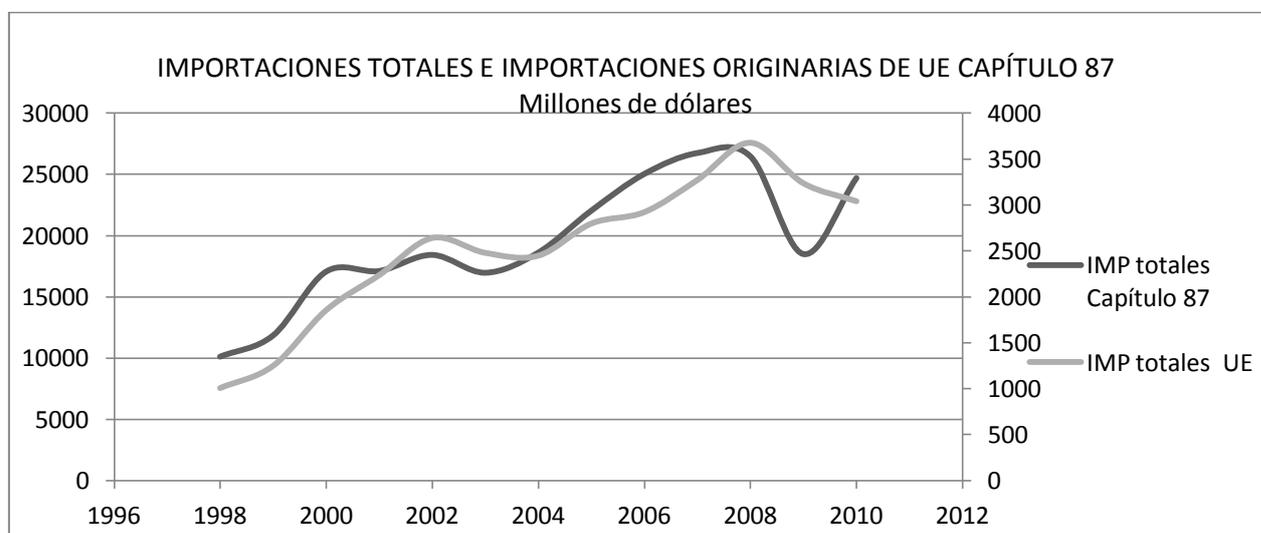
A diferencia de los gráficos anteriores, es en éste (referente a tasa de crecimiento) donde se aprecian grandes fluctuaciones. Por un lado, las exportaciones a la UE tienen una tasa de crecimiento negativa a la entrada en vigor del tratado y por el otro, la tasa de crecimiento de las exportaciones al mundo tiene un crecimiento significativo.

Incluso es posible señalar el contraste que hay en las tasas de crecimiento, ya que sumado a lo anterior, en 2002 y en 2006 se presenta la misma situación pero en proporciones menores; mientras que en 2003 y 2007 se observa que la tasa de crecimiento de las exportaciones a la UE crece y la tasa de crecimiento de las exportaciones mexicanas del sector disminuye.

Lo anterior nos permite señalar que en los periodos indicados, los cambios en las tasas de crecimiento no están asociados directamente y nos muestra los cambios temporales en la estructura de las exportaciones mexicanas del sector, sin embargo, debido a la irregularidad no asociada a los periodos de desgravación, no es posible vincularlo como un efecto del TLCUEM, salvo en los casos ya mencionados.

Ya observado el panorama general de las exportaciones mexicanas del sector a la UE, es el turno de las importaciones, las cuales, en la teoría son más complejas pues presentan periodos de desgravación diversos.

Importaciones.



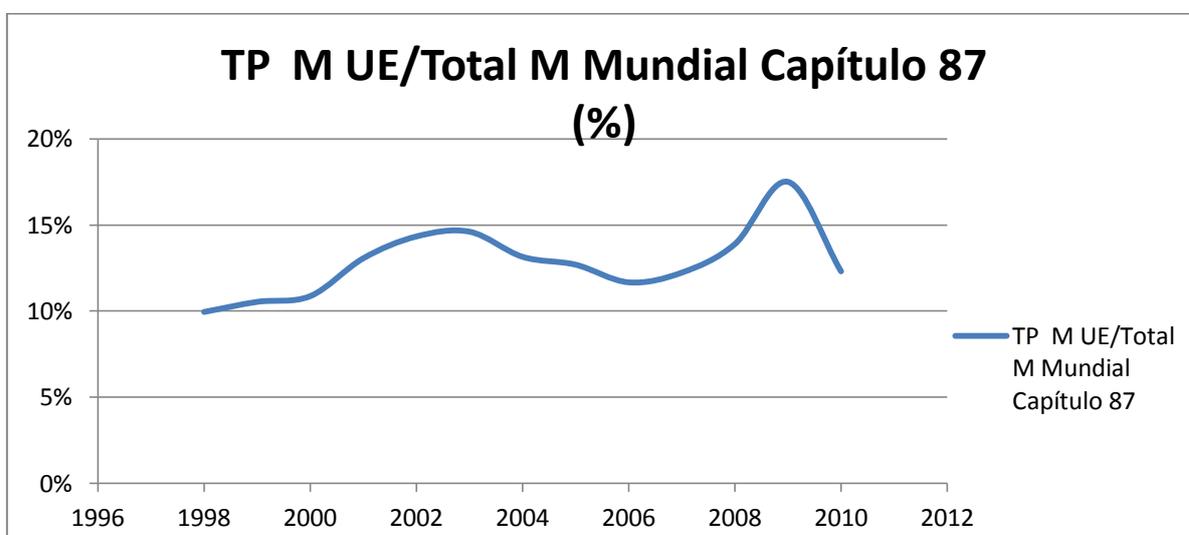
Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

En el gráfico se observa un incremento tanto en el valor de las importaciones originarias de la UE como en las importaciones totales del sector automotriz. Cabe destacar que al igual que las exportaciones, las importaciones originarias de la UE representan una pequeña porción de las importaciones totales, pues su valor máximo no alcanza siquiera el nivel mínimo en el periodo de análisis.

De manera general resulta imposible una vinculación con los periodos de desgravación pues en el caso del TLCUEM, los bienes originarios de la UE estuvieron sujetos a 4 distintos periodos de eliminación de arancel, de los cuales no es visible un cambio significativo en el valor de importaciones en los periodos asociados para determinar el efecto de los mismos.

Por otro lado, aislando las variaciones²²², el valor de las importaciones automotrices originarias de la UE han creció poco más de 3 veces mientras que las importaciones totales del sector han crecido cerca de 2.4 veces, por lo cual, no debiera significar un cambio sustancial en la estructura de las importaciones totales de bienes del sector automotriz. De lo anterior se concluye que el TLCUEM no ha tenido un efecto más allá del incremento del valor del comercio, ya que no ha mostrado alcances mayores.

En el gráfico que muestra las tasas de participación se puede observar lo anterior.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

²²² Se considera solo el valor inicial y el valor final

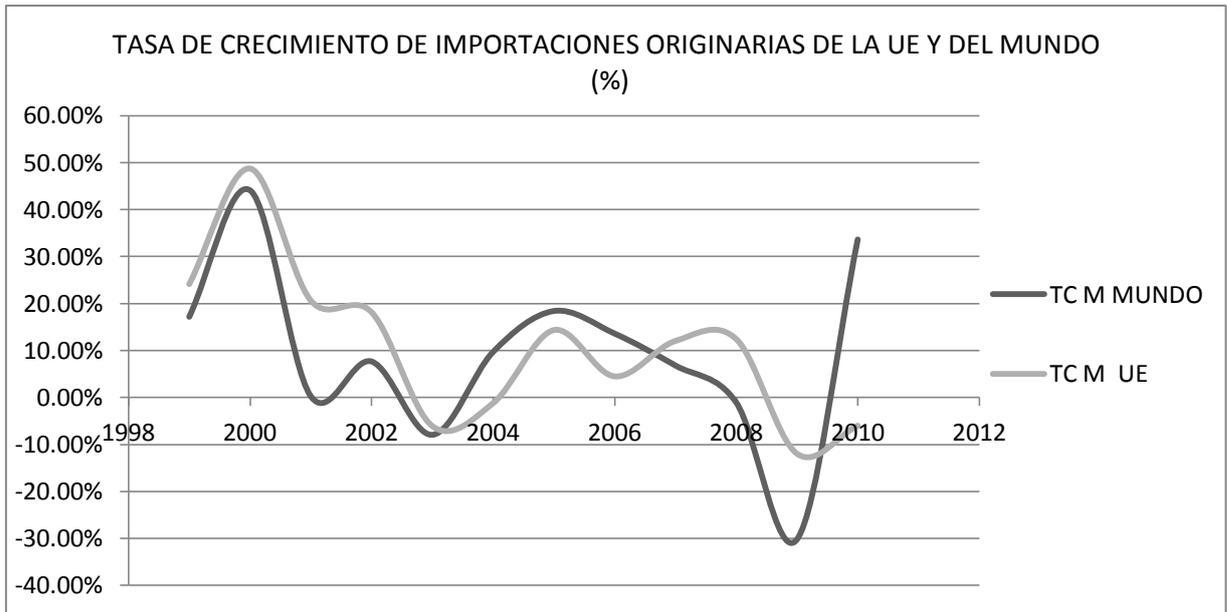
En el gráfico se muestra que a la entrada en vigor del TLCUEM las importaciones originarias de la UE incrementaron su participación en las importaciones totales del sector a pesar que fueron pocos los bienes originarios de la UE que quedaron desgravados al momento. Posteriormente no se ve un efecto positivo inmediato y los cambios en la participación pueden ser asociados a efectos ajenos al análisis propuesto.

Si bien, en el gráfico de valores absolutos es presumible un incremento carente de un cambio en estructura, en éste son visibles las fluctuaciones que ha tenido la participación de las importaciones de México provenientes de la UE con respecto a las importaciones totales del sector automotriz.

Estos cambios en la participación no son asociables con los periodos de desgravación que debieran argumentarlos. Es evidente que las importaciones de bienes automotrices originarias de la UE han sido afectadas por variables ajenas a lo pactado entre México y la UE en el TLCUEM.

Por otro lado, el incremento de la participación de las importaciones originarias de la UE a la entrada en vigor del TLCUEM puede ser asociado por el ánimo que genera un acuerdo de tal magnitud, pues en el caso de Japón se observa un efecto similar que se neutralizó en el transcurso del tratado.

Por último, queda identificar las tasas de crecimiento periodo tras periodo de ambas variables pues así quedará en claro si hay un efecto más allá del ya mencionado con los periodos desgravación.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

A diferencia de los gráficos anteriores, éste que muestra las tasas de crecimiento de ambas variables muestra una tendencia decreciente pero con un comportamiento similar entre las variables. Por lo que a diferencia de las exportaciones, los cambios en las tasas de crecimiento de las importaciones totales del sector se reflejan en los cambios de las tasas de crecimiento de las importaciones originarias de la UE o viceversa.

Por otro lado, la TC M UE presenta más estabilidad que la TC M MUNDO, es decir, las fluctuaciones son menos profundas, ejemplo de ello es el año 2001, año en que las importaciones totales pasaron de crecer a 44,11% a 0,29%, mientras que las importaciones originarias de la UE pasaron de crecer a 48,68% a 20,59%. De lo interior podemos decir que la industria en la UE ha presentado mayor estabilidad que la industria en otras partes pues a pesar que caen las tasas de crecimiento, la asociada a las importaciones de bienes del sector de la UE no se ha reducido a los mismos niveles que las importaciones totales del sector.

Lo anterior es un efecto del TLCUEM, pues una de las ventajas de la integración económica es mayor estabilidad en el valor y nivel comercial ya que se crean mercados seguros y un nivel de integración de la industria que permite que las variaciones por externalidades sean menores.

A grandes rasgos podemos concluir que pese a lo complicado que es observar el efecto de los periodos de desgravación de los bienes, es visible un efecto positivo del TLCUEM hacia México más allá del mostrado en los valores de las variables pues las variaciones han sido menos extremas que las mostradas con el mundo.

4.2.1 Partida 8701. Tractores.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de las categorías A (desgravados al entrar en vigor el Acuerdo), B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003) y, C (desgravados en su totalidad a partir del 1 de Enero de 2007).



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

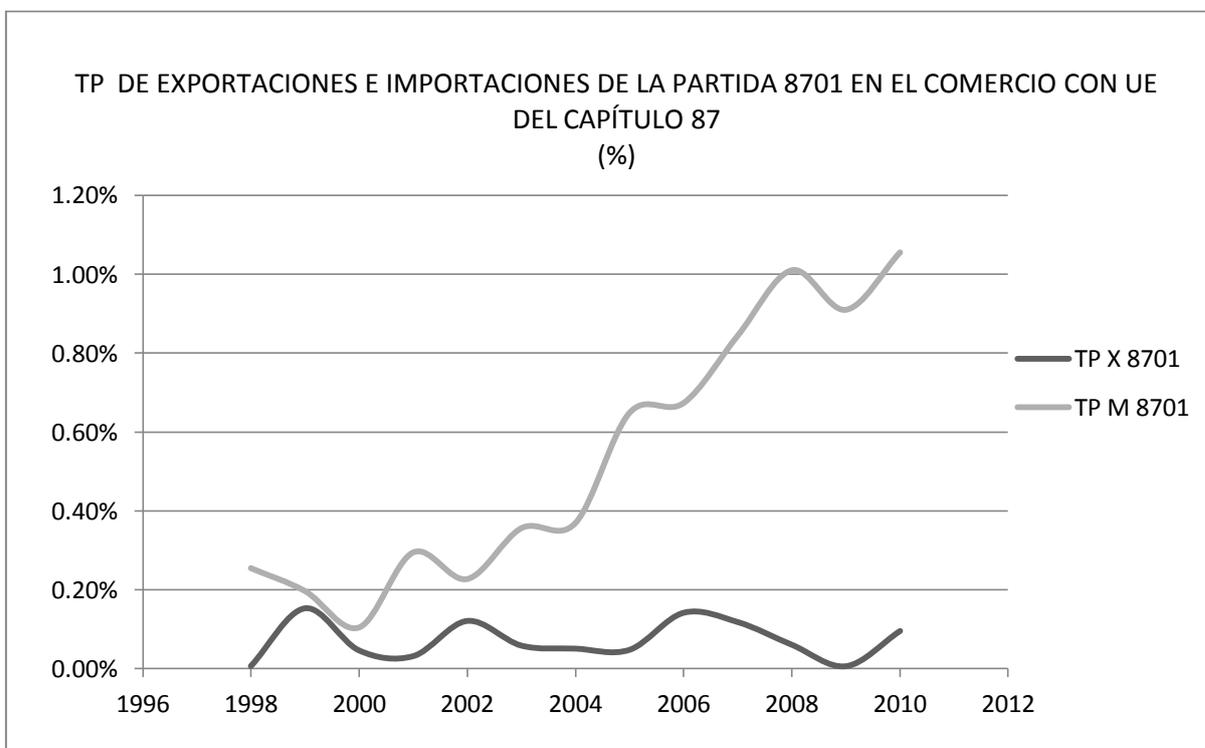
El gráfico anterior muestra los valores en millones de dólares que ha arrojado el intercambio comercial de tractores entre México y UE a lo largo del tratado. Es visible que las exportaciones se han mantenido en valores muy bajos de comercio por lo que el TLCUEM no tuvo efecto alguno en las exportaciones mexicanas de tractores a la UE.

Por otro lado, las exportaciones realizadas de la UE a México han crecido notablemente, en primera instancia se observa un crecimiento considerable a partir de la entrada del TLCUEM, posteriormente, del año 2004 a 2006 se duplican las importaciones originarias de la UE y por último se observa un crecimiento ininterrumpido del año 2006 a 2008.

Lo anterior es destacado ya que coinciden los crecimientos elevados con los periodos de desgravación de los aranceles asignados para dicha partida.

Con lo observado en el gráfico de valores absolutos se permite asociar directamente los procesos de desgravación con el incremento elevado de los valores de las importaciones originarias de la UE, señalando que al reducirse más el arancel, los valores de las importaciones crecieron más.

Considerando lo anterior, la tasa de participación de la partida 8701 en el total de importaciones del sector originarias de la UE debió cambiar considerablemente.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

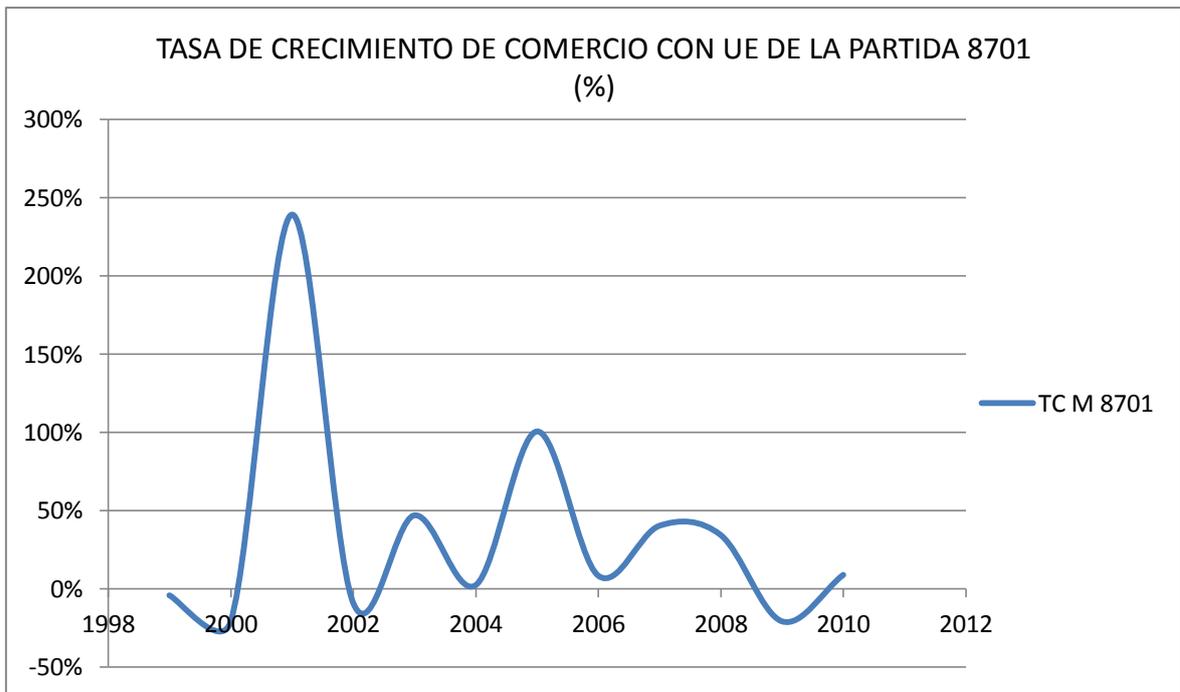
Al igual que en el gráfico de valores absolutos, se observa un efecto positivo en las importaciones originarias de la UE mientras las exportaciones se mantienen

en una tasa de participación cercana a cero. Sin embargo, contrario a lo que se esperaba, la tasa de participación de las importaciones de origen europeo no tuvo un incremento significativo pues al entrar en vigor el tratado era de 0,10% y para 2010 fue de 1,05%, lo que significa que mientras los valores absolutos se multiplicaron, pasando de menos de 5 millones de dólares a cerca de 35 millones de dólares, sólo se tuvo un incremento en la participación en el total de las importaciones del sector originarias de la UE cercano a un punto porcentual.

Es decir, el crecimiento en valores absolutos de la partida 8701 debió ser neutralizado por un incremento porcentual similar en algunas otras partidas, ocasionando que sin importar el incremento en valores absolutos, la participación en las importaciones totales no cambiara de forma significativa.

Por otro lado, no se observa que el TLCUEM haya tenido efecto en las exportaciones mexicanas de la partida 8701 a la UE pues tanto sus valores absolutos como la tasa de participación en las exportaciones totales del sector a la UE mantienen cifras similares durante el periodo de análisis.

Por lo anterior, las exportaciones mexicanas de tractores a la UE no serán consideradas para el gráfico de tasa de crecimiento, pues sus valores son muy bajos y no representan cambio visible de la participación en las exportaciones del sector a la UE.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

En el gráfico de tasa de crecimiento de las importaciones de tractores originarios de la UE se observa cierta inestabilidad. Las tasas son muy fluctuantes, sin embargo, es visible el efecto de la desgravación en los periodos ya mencionados.

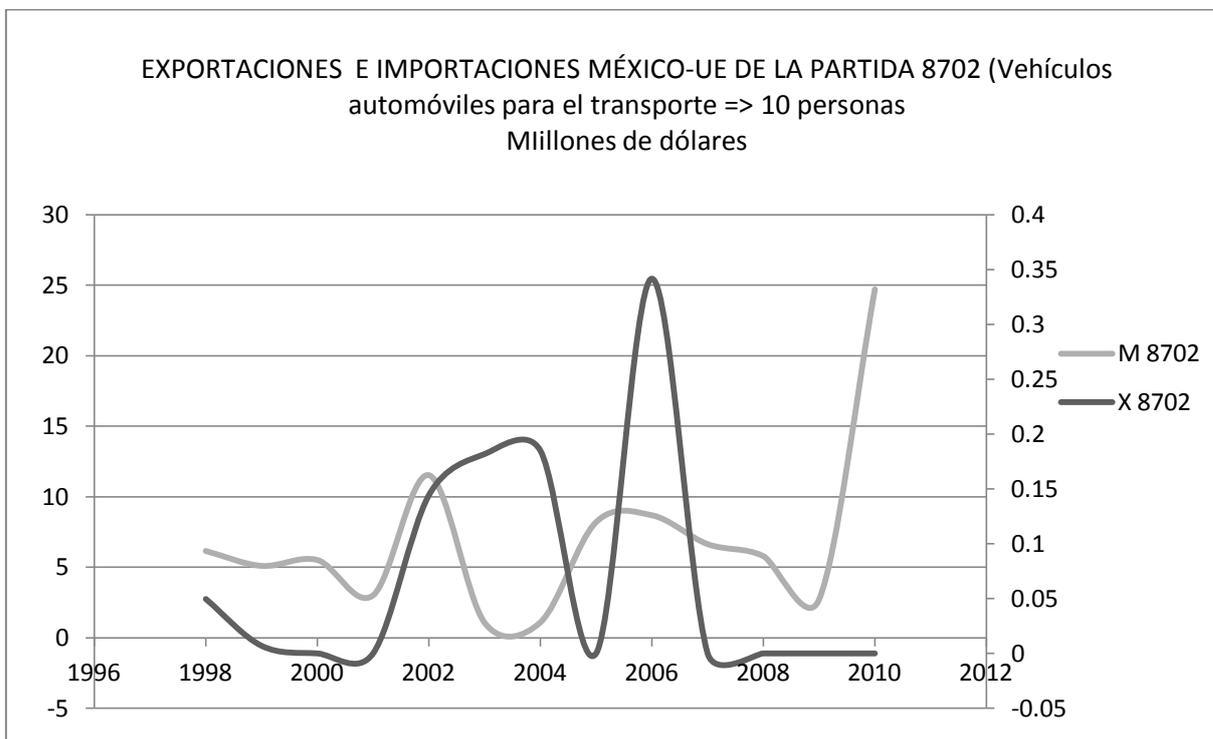
La mayor tasa de crecimiento se observa a la entrada en vigor del tratado, posteriormente, las tasas se mantienen en cifras de dos números. Sin duda, esta fracción pone en evidencia el efecto de la integración económica, si bien el efecto se vio neutralizado con el mismo efecto positivo en otras fracciones, el gráfico de valores absolutos mostró la relación de la desgravación con el aumento del valor de las importaciones originarias de la UE.

4.2.2 Partida 8702. Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).

- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Esta partida tiene la peculiaridad de que los periodos de desgravación son los mismos tanto para las importaciones como para las exportaciones. Sin embargo, las tasas gravables no son similares.

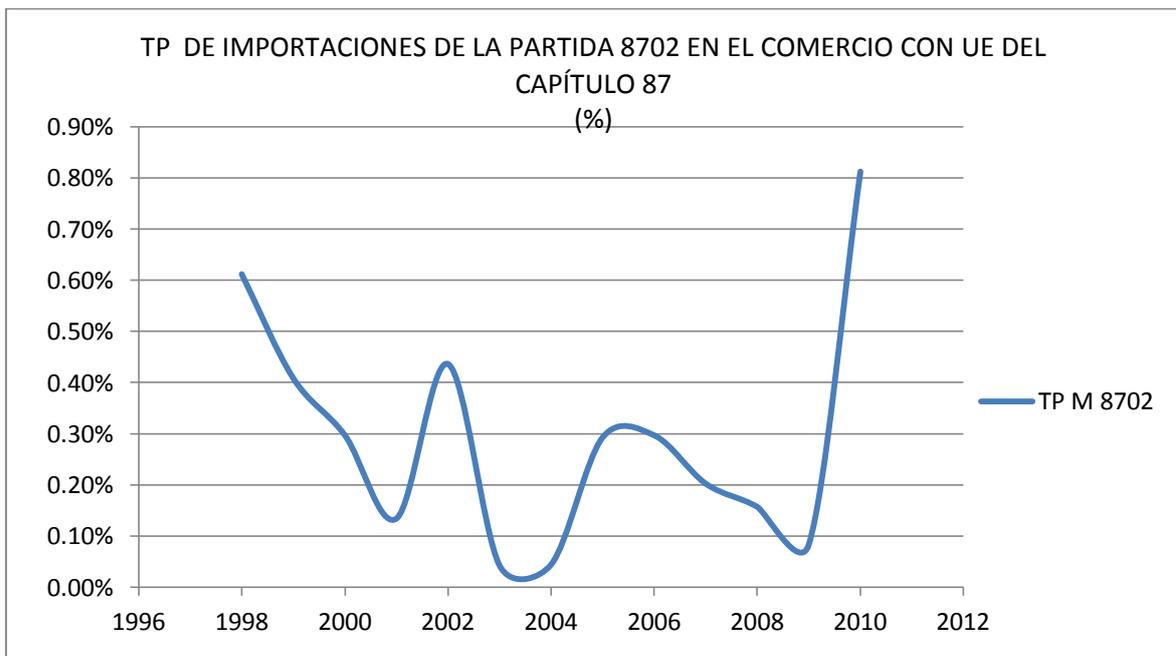
La desgravación para los productos originarios de la UE de esta partida fue a partir de una base de 20% mientras que los originarios de México bajo tasas de 11 y 7% con la excepción tratada en el capítulo 3.

A primera vista se observa un comportamiento muy irregular de ambas variables. Las exportaciones no tienen continuidad²²³, es decir, han sido espontáneas lo cual no permite hacer proyecciones o asociaciones con el acuerdo.

²²³ No hay valores para 7 de los 12 años observados.

Las importaciones originarias de la UE han mostrado cierta inestabilidad y no es posible asociar los valores absolutos con los periodos de desgravación pues en el año en que la partida 8702 quedó desgravada en su totalidad, las importaciones originarias de la UE disminuyeron drásticamente pues en 2002 tuvieron un valor de 11,53 millones de dólares mientras que en 2003 fue de únicamente 1,06 millones de dólares.

A pesar de los valores tan aleatorios no se debe descartar por completo el efecto del TLCUEM, ya que los otros métodos (tasa de crecimiento y tasa de participación) pueden dar otra visión. Sin embargo, solo se considerarán las importaciones de la partida 8702 originarias de UE para los siguientes gráficos.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

El gráfico de tasa de participación de las importaciones originarias de la UE muestra una tendencia decreciente, sin embargo, si solo son tomados en cuenta el año en que entró el vigor el tratado y el último año disponible, la tasa creció, pasando de 0,3% a 0,81%, sin embargo, por lo mostrado en los periodos internos se puede considerar el último año como resultado de externalidades.

La tasa de participación no muestra un efecto positivo en las importaciones originarias de la UE de la partida 8702, la gráfica muestra una replica de los valores absolutos, expresados en términos porcentuales.

Ya que los métodos utilizados no pusieron en evidencia algún efecto positivo del TLCUEM en las importaciones o exportaciones de la partida 8702, se hace abstracción de la tasa de crecimiento pues los valores que arrojaría dicho gráfico serían aleatorios como los mostrados anteriormente.

4.2.3 Partida 8703. Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras.

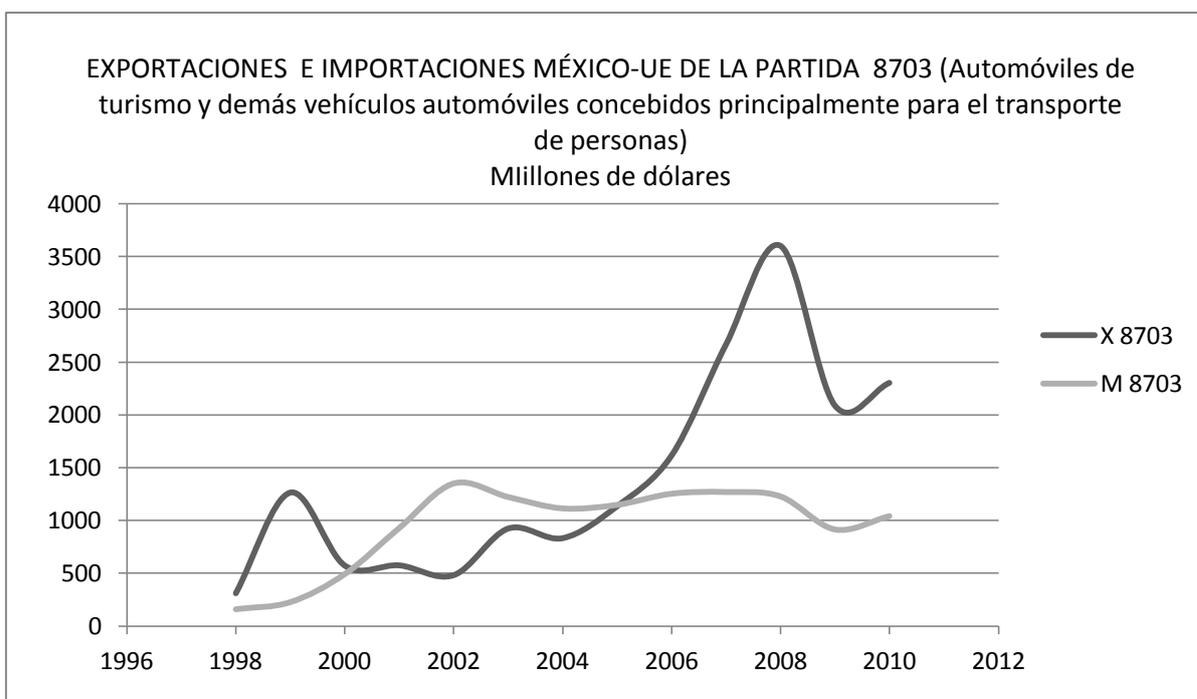
Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).
- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de la categoría C (desgravados en su totalidad a partir del 1 de Enero de 2007). Además de esto, gran parte de las subpartidas que integran la partida 8703 se aplicó un cupo arancelario sobre las unidades vendidas el año anterior.²²⁴

Los automóviles turismo de origen europeo han tenido una presencia significativa en territorio mexicano desde la introducción del automóvil a México. Por lo que respecta al comercio de esta partida, en 2002 se aceleró el proceso de desgravación de algunas de las importaciones de las fracciones de la partida 8703 de origen europeo en una de las revisiones conjuntas del Consejo Conjunto UE-México.²²⁵

²²⁴ Revisar capítulo 3.

²²⁵ Revisar modificaciones del TLCUEM en el Capítulo 3 de este documento.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

En el gráfico se observa un crecimiento exponencial del valor de las exportaciones mexicanas a partir de la desgravación de la partida (2003). Las importaciones originarias de la UE que quedaron desgravadas en 2007 no mostraron un efecto positivo de la desgravación y han permanecido en niveles similares desde 2003.

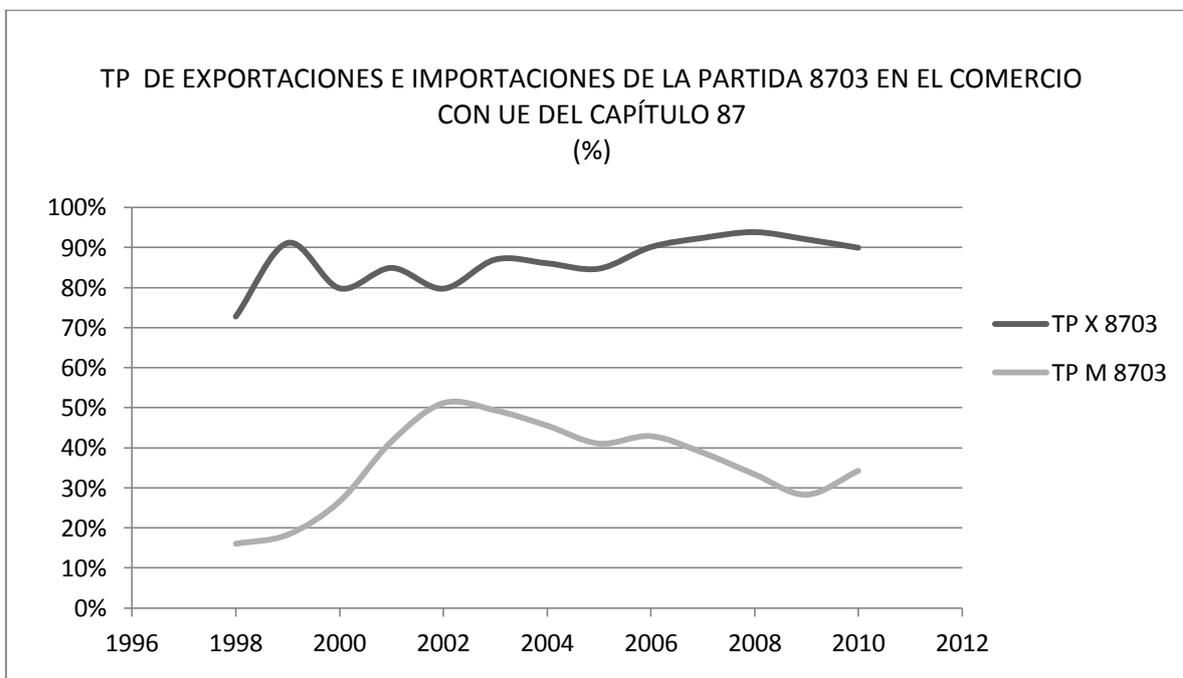
Es importante destacar que al momento de quedar desgravadas las exportaciones mexicanas, las importaciones de origen europeo han quedado en niveles similares, siendo que antes las importaciones originarias de la UE presentaban una tendencia creciente.

Pese a la introducción de marcas europeas como FIAT en 2004 (empresa que importa algunos de sus vehículos que ofrece en el mercado mexicano de Europa), las importaciones de origen europeo se mantuvieron en niveles muy similares.

Es posible que algunas empresas europeas hayan trasladado procesos de producción de algunos de sus automóviles a territorio mexicano para aprovechar la ventaja de la desgravación de las exportaciones mexicanas, de

esa forma es explicable el aumento significativo de las exportaciones mexicanas a la UE de la partida 8703.²²⁶

Por otro lado, las importaciones originarias de la UE han mantenido valores similares por el traslado de procesos productivos a México así como la crisis que ha afrontado principalmente la economía europea en los últimos años.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

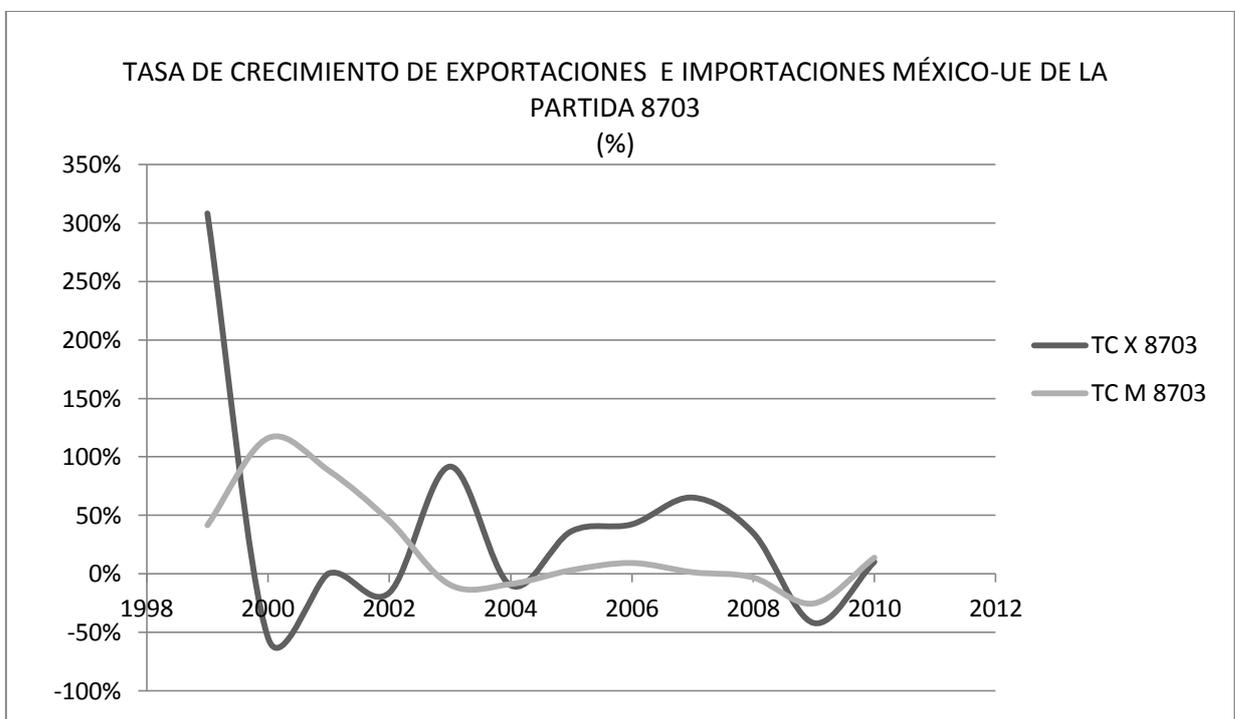
El gráfico de tasas de participación de las variables en análisis nos muestra una pérdida de participación de las importaciones de la partida 8703 originarias de la UE en el total de las importaciones del sector originarias de la UE.

Es importante señalar esto, ya que a pesar de quedar desgravadas las importaciones de la partida y de mantener su valor, la participación en el total del sector ha decrecido significativamente. Las mencionadas alcanzaron su participación máxima de 51% en 2002 (un año antes de quedar desgravadas las exportaciones mexicanas de la partida), a partir de ese momento, año tras año ha disminuido la participación con una ligera recuperación en 2010.

²²⁶ Así lo muestra la monografía de la industria automotriz, 2012

Las exportaciones mexicanas de la partida 8703 representan casi la totalidad de las exportaciones mexicanas del sector a la UE, ya que desde la entrada en vigor del TLCUEM la participación de las mismas ha oscilado entre el 80 y 90% del total de las exportaciones del sector a la UE. Sin embargo no es apreciable un cambio considerable en la estructura de exportaciones con el incremento significativo en el valor de las exportaciones de la partida a la UE, es decir, a pesar del incremento en el valor de las exportaciones de la partida a la UE, no ha significado un cambio en tasa de participación.

Lo anterior es entendible ya que las exportaciones de la partida 8703 a la UE representan gran parte de las exportaciones del sector, por lo que para que cambie un punto porcentual la participación se requiere un incremento considerable en las exportaciones si las exportaciones de las otras partidas permanecen constantes.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Contrario a lo que se venía observando en los gráficos anteriores, la tasa de crecimiento de las importaciones de México tiene mayor estabilidad que la tasa de crecimiento de las exportaciones.

Previo a la entrada en vigor del TLCUEM se muestran las tasas de crecimiento más inestables de las exportaciones mexicanas. Por otro lado, las importaciones no han presentado variaciones tan drásticas, si bien al inicio del TLCUEM presentaban tasas de crecimiento positivas, es a partir de 2003 cuando las tasas negativas de crecimiento se hacen presentes y se combinan con tasas de crecimiento muy bajas.

En su conjunto, los gráficos muestran un efecto positivo en las exportaciones mexicanas de la partida 8703 mientras que en las importaciones originarias de la UE se ve un efecto nulo o casi nulo en valor pues éste ha permanecido muy similar desde 2004, sin embargo, el efecto es negativo si se considera sólo la tasa de participación.

4.2.4 Partida 8704. Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.

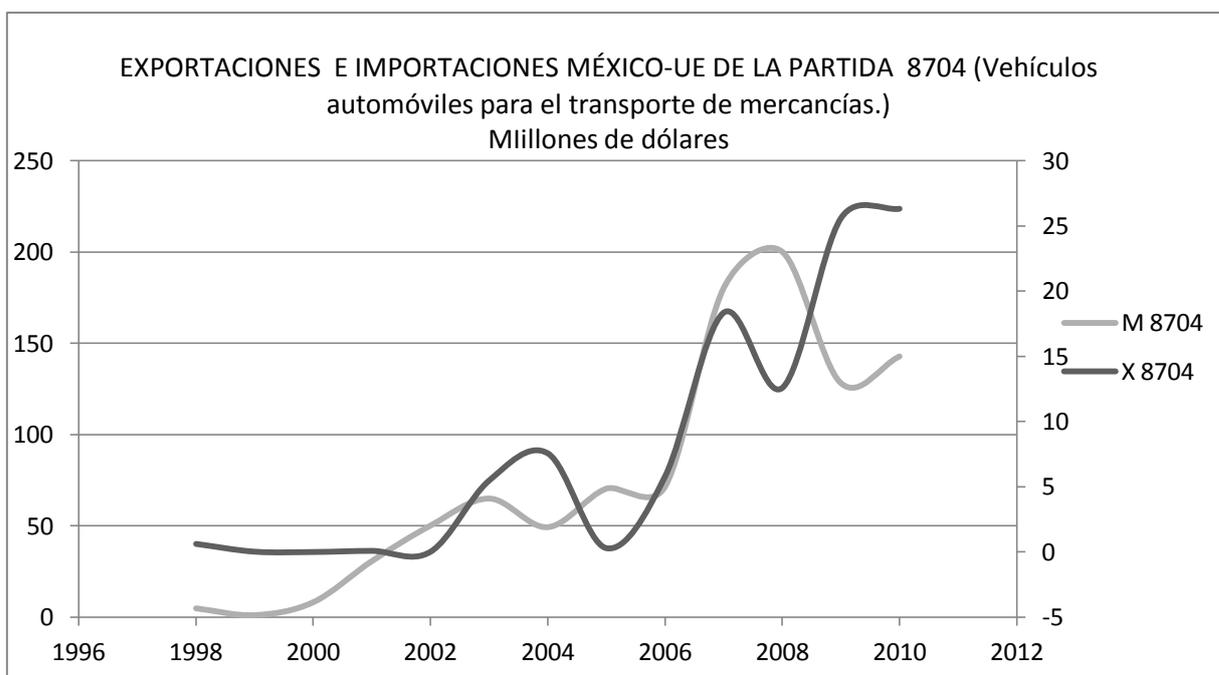
Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México están clasificados dentro de la categoría A (quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo) y B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).
- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de la categoría C (desgravados en su totalidad a partir del 1 de Enero de 2007). Además de esto, las subpartidas que integran la partida 8704 se aplicó un cupo arancelario.²²⁷

A pesar de no ser una partida significativa para las exportaciones del sector automotriz mexicanas,²²⁸ si lo es para la industria automotriz en general, por lo mismo, se mantiene la misma idea con el mismo objetivo de indagar y encontrar efectos de la integración económica en las partidas arancelarias del sector automotriz.

²²⁷ Revisar capítulo 3.

²²⁸ Lo dicho se pone en evidencia en el análisis de la partida 8703 pues ésta concentra gran parte de las exportaciones mexicanas del sector automotriz a la UE



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

El gráfico anterior nos muestra los bajos valores que representan las exportaciones mexicanas de la partida 8704 a la UE (eje secundario) que no representan ni una décima parte del nivel más bajo de las importaciones originarias de la UE.

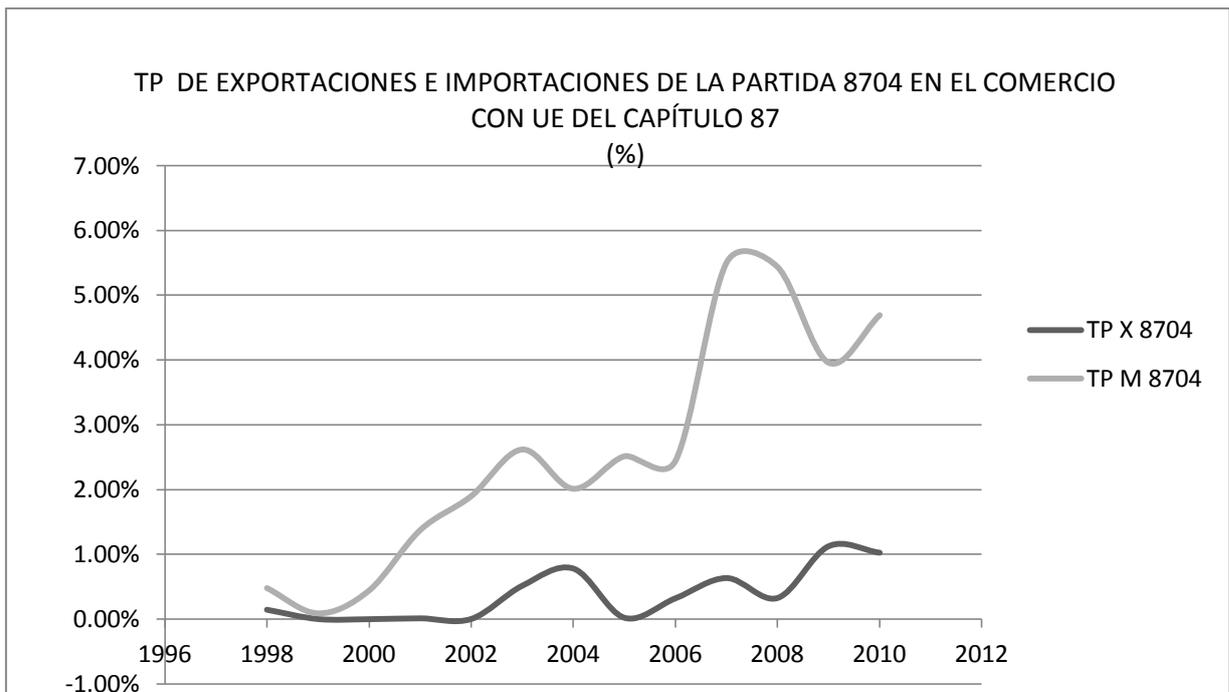
Se observa una tendencia creciente de las exportaciones, sin embargo, cada periodo de crecimiento de las mismas ha sido acompañado con un periodo de caída, es decir, hay inestabilidad en los valores, por lo mismo es difícil hacer la asociación con los periodos de desgravación. Haciendo dicho ejercicio se encuentra un nulo efecto por la desgravación de los bienes clasificados como A, sin embargo, sí es visible el efecto de la completa desgravación de la partida en 2003, el cual es neutralizado por la caída en el valor de las exportaciones en 2005.

Las importaciones, las cuales recibieron un cupo arancelario específico,²²⁹ incrementaron visiblemente al momento de quedar desgravadas en su totalidad, es decir, la desgravación de las importaciones originarias de la UE permitió el incremento en su valor, sin embargo, deben considerarse otros

²²⁹ Revisar capítulo 3 de este mismo documento

factores que hayan podido afectar en el mismo sentido el valor de las importaciones.

Otro aspecto a destacar dentro de este gráfico es la relación inversa entre ambas variables no obstante la tendencia creciente de ambas. En 2002 se observa que mientras las importaciones crecen, las exportaciones decrecen, caso contrario de 2003 a 2004, periodo en el cual las exportaciones crecen y las importaciones decrecen. Es posible ver lo mencionado a lo largo del periodo de análisis.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

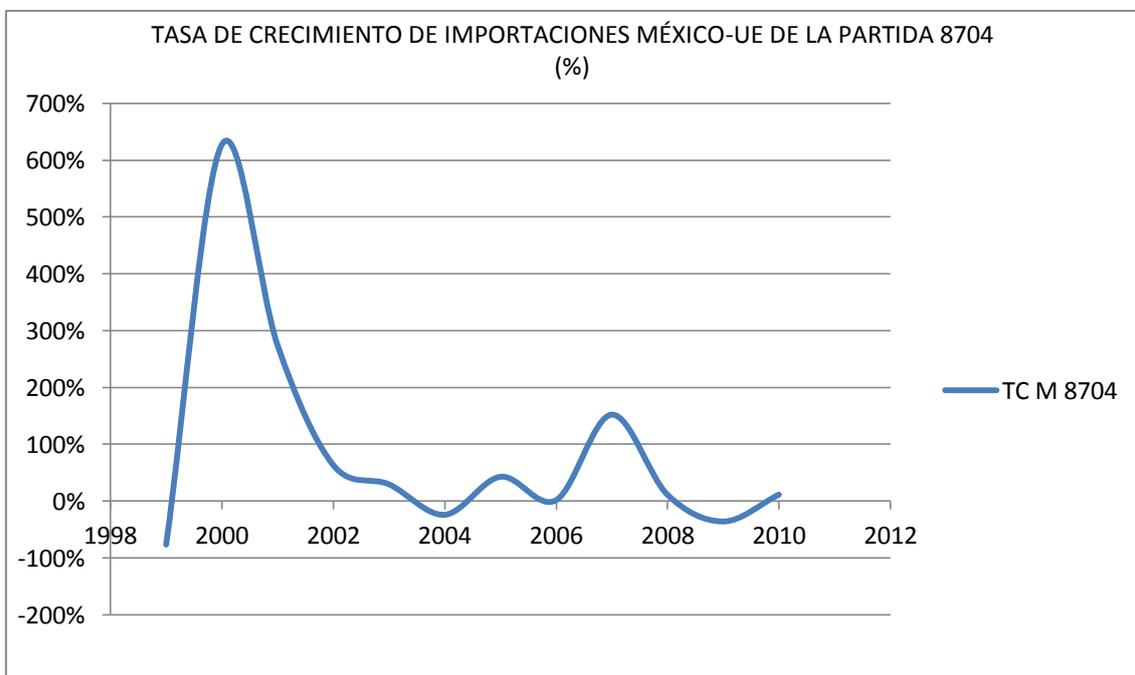
Como se observó en el gráfico anterior, los valores de las exportaciones son muy bajos, por lo mismo, su participación en el total de exportaciones mexicanas del sector a la UE es muy baja (muy cercana a 0%), sin embargo, también son perceptibles las caídas y crecimientos, terminando con el valor máximo alcanzado dentro del periodo de análisis.

En cuanto a las importaciones originarias de la UE, en este gráfico es más evidente el efecto positivo de la desgravación, pues al entrar en vigor el tratado se observa un crecimiento sustancial en la tasa de participación, pasando de

una participación cercana a 0 a una participación de 2,62% en 2003, el otro gran incremento se observa en 2007, cuando quedaron desgravadas en su totalidad las importaciones originarias de la UE de la partida 8704. En dicha ocasión se alcanzó una participación de 5,5% en el total de las importaciones del sector originarias de la UE.

Posteriormente se observan altibajos que pueden ser asociados a la crisis económica que ha afectado la economía mundial en los últimos años o a otras posibles variables externas que no son objeto de esta investigación.

En este caso es visible un efecto positivo en ambas variables (exportaciones e importaciones) de la partida 8704, lo dicho se aprecia en distintas dimensiones. Las exportaciones no serán objeto de análisis en la tasa de crecimiento debido a sus constantes altibajos.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

La tasa de crecimiento de las importaciones originarias de la UE ha disminuido a partir de la entrada en vigor del TLCUEM, previo a esto, las tasas de crecimiento que se muestran son muy aleatorias.

A pesar de que el valor de las importaciones ha incrementado, la tasa de crecimiento muestra una tendencia inversa, es decir, al presentar valores más

elevados, la tasa de crecimiento disminuye ya que para mantener una tasa de crecimiento similar es necesario que el valor de las importaciones originarias de la UE crezca a un ritmo constante.

En el periodo posterior a la entrada en vigor del TLCUEM la tasa de crecimiento más elevada que se observa es en 2007 (año en que se desgrava en su totalidad la fracción 8704) con un valor de 152%, sin embargo, en los años siguientes dicha tasa no fue sostenible.

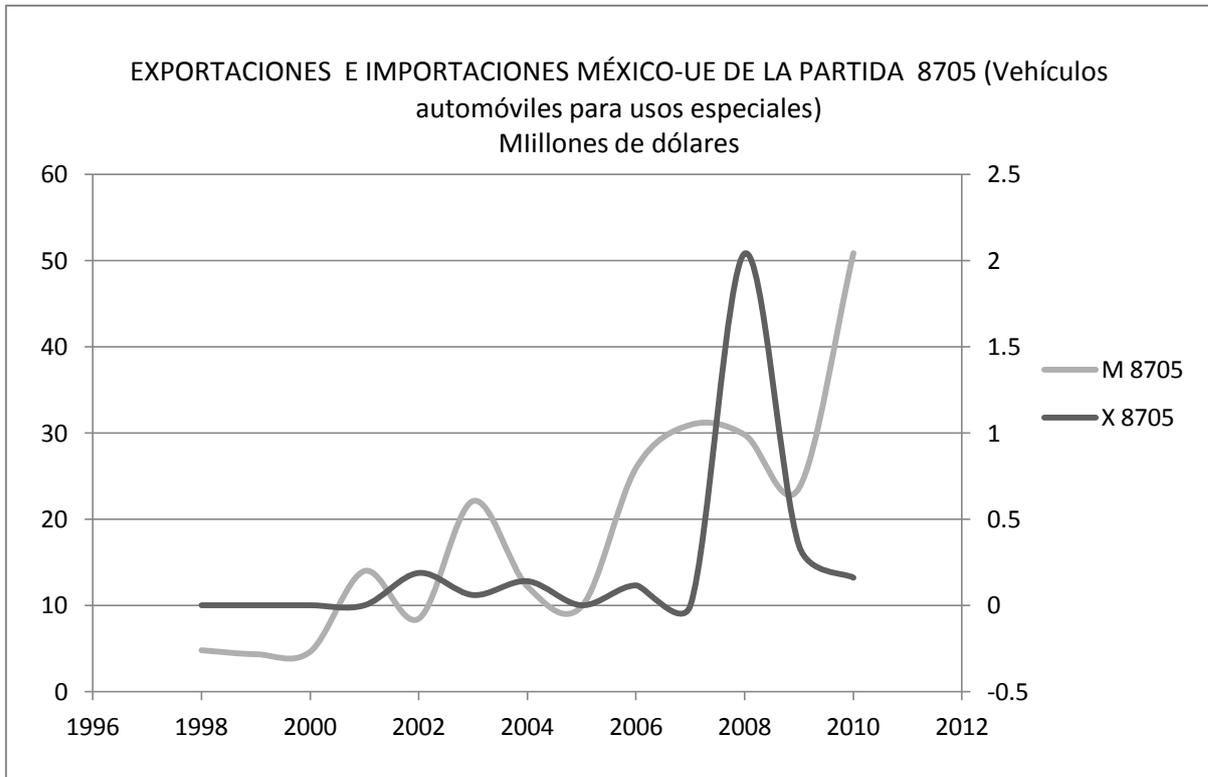
A manera de conclusión es posible decir que en el caso de la partida 8704 tanto las exportaciones como las importaciones se han visto beneficiadas a efecto de la desgravación. Si bien las importaciones han sido las más favorecidas, las exportaciones mexicanas también muestran síntomas de crecimiento como efecto del TLCUEM pero en menor proporción.

4.2.5 Partida 8705. Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de la categoría A (quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo) y B (desgravados en su totalidad a partir del 1 de Enero de 2003). Además de esto, gran parte de las subpartidas que integran la partida 8705 se aplicó un cupo arancelario.²³⁰

²³⁰ Revisar capítulo 3.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Para el análisis de esta fracción debe tomarse en cuenta que son vehículos especializados, es decir, requieren una tecnología especializada para materializar los vehículos clasificados bajo esta fracción.

Es por lo ya mencionado que las exportaciones mexicanas representan valores muy bajos e incluso valores nulos previos a la entrada en vigor del TLCUEM. Al quedar desgravadas las exportaciones mexicanas de vehículos especiales se creó comercio, ya que anterior al TLCUEM las mismas no representaban ningún valor. Es decir, el TLCUEM tuvo un efecto positivo en las exportaciones mexicanas de vehículos especiales.

En cuanto a las importaciones originarias de la UE también son visibles los efectos de la integración, en primera instancia, al entrar en vigor el tratado (se desgravan las fracciones clasificadas como A) y posteriormente en 2003 (se desgravan las fracciones en su totalidad), en años siguientes se observó un crecimiento igualmente significativo, sin embargo, éste no es asociado directamente con la desgravación y pudo ser resultado de otros factores.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Sólo se consideraron las importaciones para el gráfico de tasa de participación dados los niveles bajos de las exportaciones, sin embargo, ha quedado claro que el TLCUEM sí tuvo efecto en las exportaciones mexicanas de la partida 8705.

En el caso de las importaciones, el gráfico de tasa de participación es muy similar al de valores absolutos en cuanto a forma, por lo que nos indica el efecto positivo tanto de la integración económica como de variables ajenas al estudio. Cabe destacar que la participación de las importaciones de la partida 8705 originarias de la UE en las importaciones totales del sector originarias de la UE ha tenido un crecimiento considerable, pues pasó de poco más de 0,2% en 2000 a cerca de 1,7% en 2010.

Considerando sólo el año de entrada en vigor del TLCUEM y el último año disponible las importaciones de la partida 8705 han multiplicado por más de seis veces su participación en las importaciones totales del sector originarias de la UE.

Para esta fracción no serán tomadas en cuenta las tasas de crecimiento ya que las variaciones mostradas tanto en el valor como en la tasa de participación nos dejan ver con claridad el efecto del TLCUEM, sin embargo las

fluctuaciones de las variables arrojarían grandes cambios en la tasa de crecimiento entre un año y otro por lo que no sería posible determinar el efecto del TLCUEM en ambas variables.

4.2.6 Partida 8706. Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).
- A las subpartidas que integran la partida 8706 se aplicó un cupo arancelario.²³¹

Es importante señalar que en la revisión realizada por el Consejo Conjunto UE-México se determinó acelerar el proceso de desgravación de las exportaciones mexicanas de esta partida.²³²

De igual manera se señala que las importaciones originarias de la UE de la partida 8706 no quedaron desgravadas y solamente han sido sujetas a cupos arancelarios. Debido a lo mencionado, no se esperan cambios sustanciales en el comercio de esta partida entre México y UE.

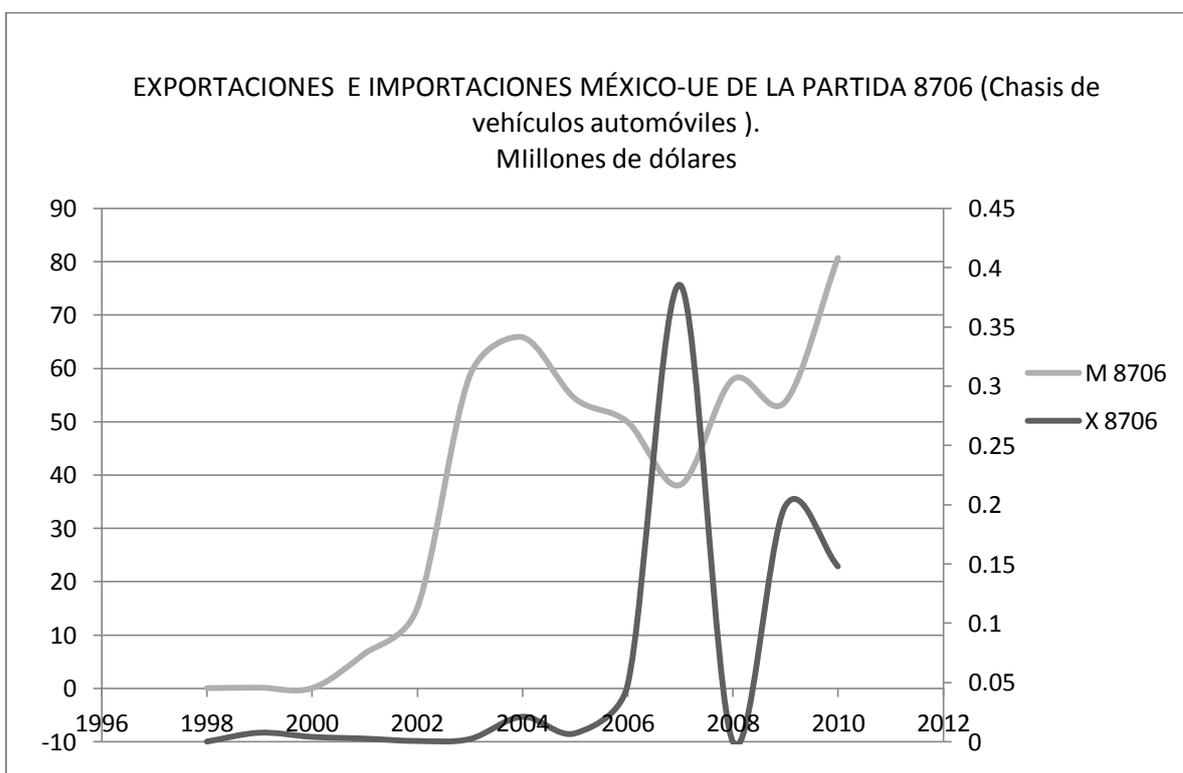
En el gráfico de valores absolutos (expresados en millones de dólares) se aprecia que el valor que representan las exportaciones mexicanas de la partida 8706 a la UE (eje secundario) es muy bajo y que se ha mantenido bajo a pesar de la aceleración de desgravación propuesta en 2002 a excepción de 2007, año en que se presenta el valor más alto (0.38 millones de dólares).

Las exportaciones mexicanas de la partida 8706 a la UE han parecido minúsculas en comparación con otras partidas e incluso comparadas con las importaciones provenientes de UE.

²³¹ Revisar capítulo 3.

²³² Revisar modificaciones al TLCUEM en el Capítulo 3 de este documento.

Dado lo anterior, se entiende que la desgravación de las exportaciones mexicanas de la partida 8706 no ha tenido un efecto en las exportaciones mexicanas a la UE, por lo tanto, no será más objeto de análisis dentro de este trabajo.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Las importaciones originarias de la UE de esta partida tienen la peculiaridad de que sin haber sido sujetas de eliminación del arancel (de 10 y 15 % para las fracciones arancelarias que la componen) se han incrementado y de forma pronunciada.

Es trascendental señalar que México, según el artículo 12 del TLCUEM²³³, tenía la posibilidad de restringir o prohibir las importaciones de esta partida hasta el 1 de Enero de 2003, sin embargo, el gráfico nos muestra que el incremento del valor de las importaciones de la partida comienza una vez que entró en vigor el TLCUEM.

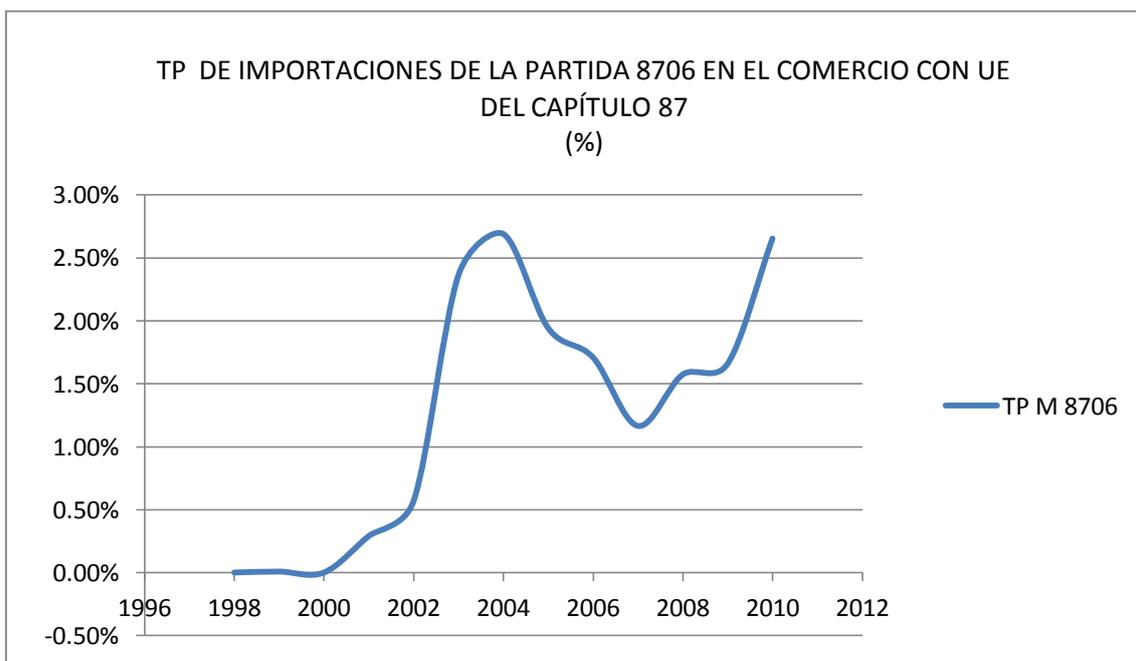
Antes del TLCUEM las importaciones originarias de la UE eran mínimas, fue en 2000 cuando estas crecieron drásticamente alcanzando su máximo en 2004

²³³Revisar Capítulo 3.

con más de 60 millones de dólares, es decir, en únicamente 4 años, las importaciones de chasises incrementaron más de 60 veces su valor sin haber sido desgravadas.

Posteriormente, el valor de las importaciones cae a menos de 40 millones de dólares en 2007, sin embargo, se puede decir que fue una caída circunstancial pues ya en 2010 alcanzaron un valor de más de 80 millones de dólares.

Dada la particularidad de las importaciones, estas últimas serán las únicas consideradas para observar la tasa de participación.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

La forma de la curva que muestra la tasa de participación de las importaciones de la partida 8706 originarias de la UE en las importaciones totales originarias de la UE del sector tiene una forma muy similar la que muestra el valor total de las mismas.

Previo al TLCUEM las importaciones mencionadas tienen una participación nula en el total, sin embargo a partir de 2000 estas comienzan a crecer, principalmente en el periodo 2002-2004 cuando pasaron de ser 0,5% de las importaciones totales del sector de la UE a más del 2,5%, es decir, su

participación creció dos puntos porcentuales en menos de 2 años sin que hayan sido sujetas a eliminación arancelaria en el periodo señalado.

Por otro lado, la caída que sufre la participación en los años siguientes termina neutralizándose en 2007 cuando la tendencia cambia para ser positiva, sin embargo, no se aprecia un recuperación como en el valor total, ya que en términos de tasa de participación sólo recuperan el máximo que habían logrado en 2004 mientras que en términos de valor, se recuperan y alcanzan un nuevo máximo dentro del periodo en análisis por más de 15 millones de dólares.

Sin duda, esta partida ejemplifica que los procesos de integración no determinan en su totalidad los volúmenes de comercio. Por un lado, la aceleración de desgravación de las exportaciones mexicanas no tuvo efecto alguno y por otro, la ausencia de desgravación no fue factor para el aumento de las importaciones originarias de la UE.

4.2.7 Partida 8707. Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).
- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003). Sin embargo, algunos de estos están sujetos a la sección D del anexo II.²³⁴

²³⁴ Para mayor referencia, revisar Capítulo 3 de este documento.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

Los valores del comercio de esta partida no son significativos en comparación con los que muestran otras partidas analizadas, sin embargo, al ser las carrocerías parte esencial de la industria automotriz no se puede hacer abstracción de ellas.

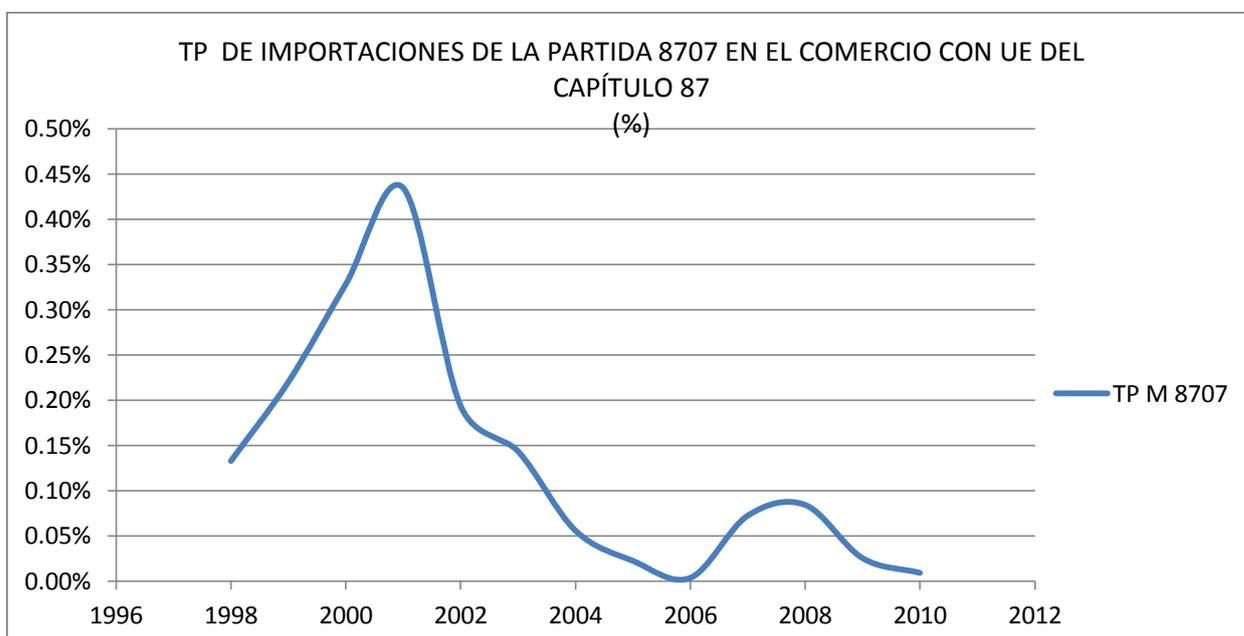
En las importaciones originarias de la UE de la partida 8707 se aprecia el incremento en el valor previo a la entrada en vigor del TLCUEM; una vez que éste se puso en marcha, las importaciones disminuyeron drásticamente a valores cercanos a cero en 2006, posteriormente tuvieron una ligera recuperación que a partir de 2009 volvió a caer.

Lo mostrado por las importaciones originarias de la UE no es asociable con las condiciones pactadas para la desgravación en el TLCUEM. Una parte de las importaciones de la partida 8707 originarias de la UE quedó desgravada en 2003, sin embargo, lo que se observa es una tendencia negativa durante ese periodo y hasta 2006, año en el que las fracciones que no fueron desgravadas alcanzaron su nivel mínimo arancelario (3% ad valorem). En los siguientes años, la recuperación puede ser asociada con lo anterior, sin embargo, las

posibles causas de este aumento tienen su origen ajeno al TLCUEM pues a partir de 2009, las importaciones originarias de la UE de esta partida disminuyen en su valor.

Las exportaciones no presentan cambio significativo a pesar de ser desgravadas en su totalidad en 2003, los niveles cercanos a cero se mantuvieron y mostraron un ligero incremento en 2009, año en que superaron el valor de 3,3 millones de dólares, sin embargo, se puede clasificar esto último como ajeno al TLCUEM pues al año siguiente el valor de las exportaciones mexicanas regresó a los valores mostrados antes de 2009.

Por los valores mostrados por las exportaciones, éstas no serán sujetas de otro tipo de gráfico, pues ya se ha determinado que no hay efecto directo alguno de la desgravación de las exportaciones mexicanas, ya sea por la inexistencia de mercado europeo para las exportaciones mexicanas u otros factores.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

La participación de las importaciones de la partida 8707 originarias de la UE en las importaciones originarias de la UE totales tiene un comportamiento muy similar al que muestran los valores absolutos.

Se observa una tendencia negativa de la participación de las importaciones originarias del sector, lo cual automáticamente se descarta como un efecto de la integración económica entre México y UE.

Sería muy apresurado referirse como un fallo en el TLCUEM pues las fluctuaciones mostradas al final del periodo de análisis permiten pensar en la posibilidad de un auge o al menos la normalización de los valores, es decir, que se elimine las grandes fluctuaciones y se tengan valores estables cercanos a 0.

No es posible agregar más al análisis de esta partida por lo que en una conclusión temprana es posible decir que el TLCUEM no tuvo un efecto positivo en el comercio de la partida 8707 ya que las exportaciones mexicanas no cambiaron sustancialmente y las importaciones originarias de la UE tuvieron una caída pronunciada posterior a la entrada en vigor del TLCUEM. Sin embargo, debe recordarse que algunas fracciones de la partida 8707 originarias de UE no han sido desgravadas y mantienen un arancel bajo.

4.2.8 Partida 8708. Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.

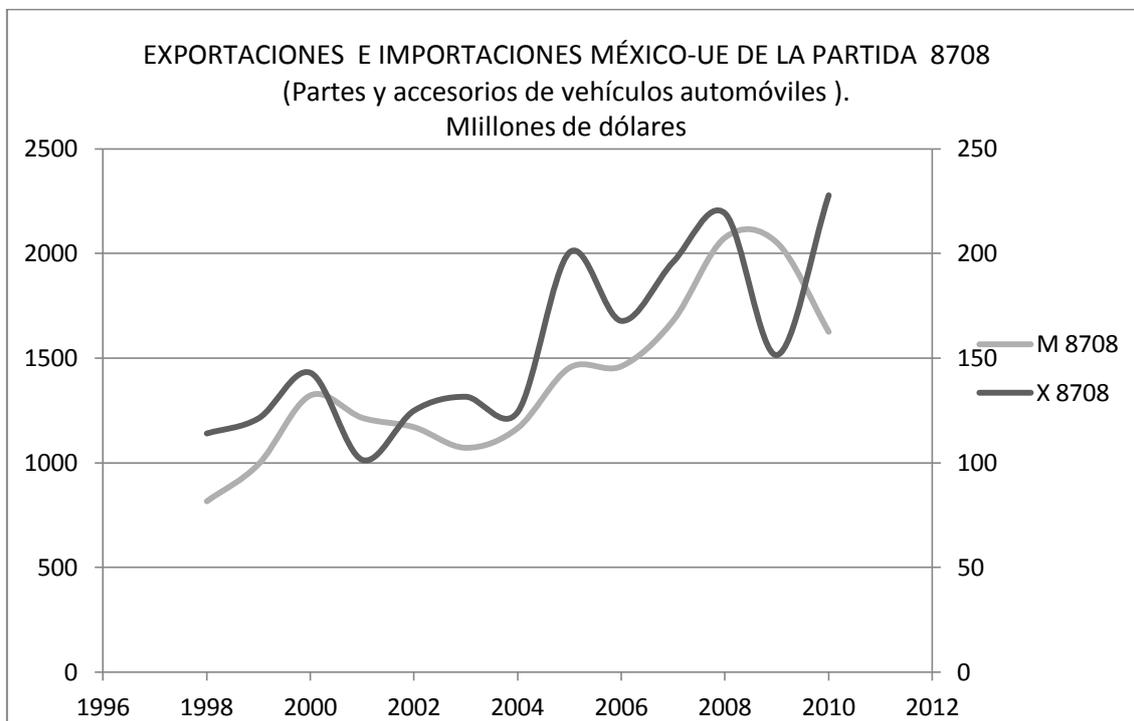
El sector de autopartes (partida 8708) toma especial interés en la dinámica del comercio del sector automotriz dentro del TLCUEM, pues lo observado en las partidas ya analizadas sugiere que en esta partida se concentra gran parte del comercio.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México están clasificados dentro de la categoría B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003).
- Los bienes originarios de UE están clasificados dentro de las categorías A (desgravados al entrar en vigor el Acuerdo), B (desgravados por completo a partir del 1 de enero de 2003), B+ (desgravados en 5 periodos, logrando su completa desgravación el 1 de Enero de 2005) y, C (desgravados en su totalidad a partir del 1 de Enero de 2007). Algunas

fracciones que conforman esta partida están sujetos a la sección D del anexo II.²³⁵

Cabe destacar que la desgravación de los bienes originarios de la UE de la partida 8708 es la más compleja de las analizadas, por lo mismo se espera un comportamiento distinto al mostrado por las otras partidas.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

En el gráfico que muestra el valor de las exportaciones mexicanas y las importaciones originarias de la UE se observa un comportamiento creciente similar, sin olvidar que las importaciones de origen europeo están graficadas en el eje principal y las exportaciones en el eje secundario. Es visible que las exportaciones mexicanas no alcanzan el nivel mínimo mostrado por las importaciones originarias de la UE en el periodo en análisis, sin embargo, el valor que muestran las exportaciones no es bajo.

Al vincular lo observado en el gráfico con los periodos de desgravación se encuentra que las exportaciones no siguen el ritmo normal de crecimiento que se esperaría al haber quedado desgravadas a partir de 2003, ya que a pesar

²³⁵ Para mayor referencia, revisar Capítulo 2 de este documento.

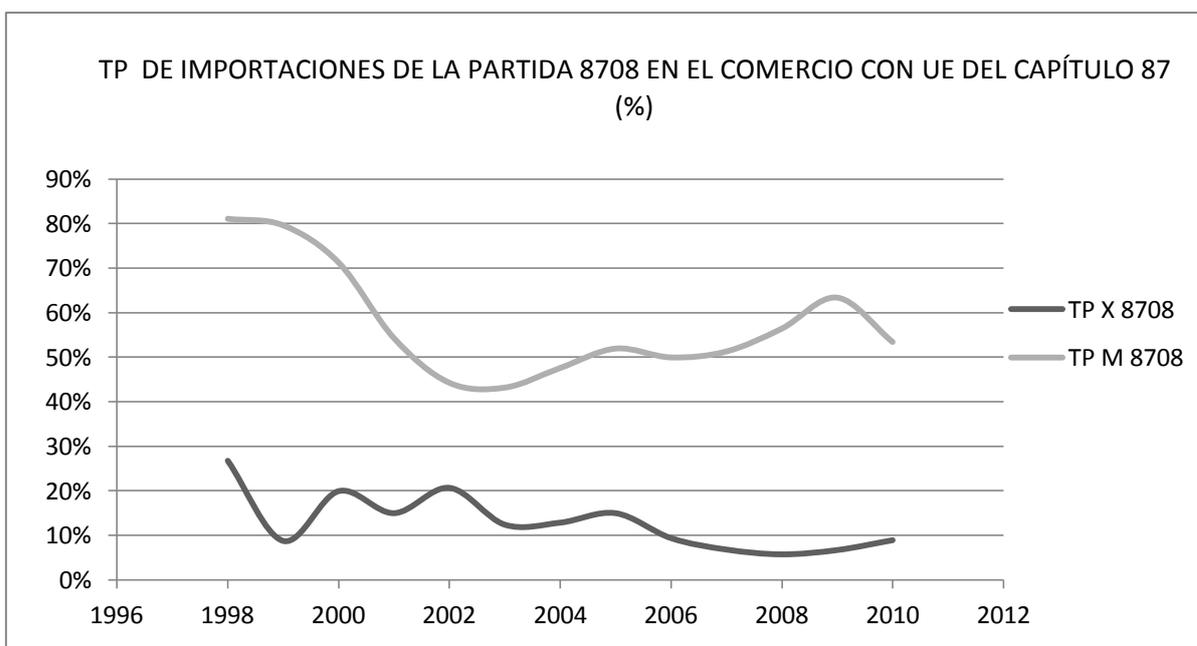
de crecer de 2002 a 2003, en los periodos siguientes se observan grandes fluctuaciones no asociadas a lo pactado en el TLCUEM.

Al ser el sector de autopartes esencial tanto para la industria automotriz mexicana como para la UE se espera un comportamiento estable ya sea en tendencia creciente o decreciente. Sin embargo, lo que se ve en la gráfica respecto a las exportaciones mexicanas es una inestabilidad ocasionada por factores ajenos al TLCUEM.

Por otro lado, las importaciones originarias de la UE muestran un incremento en su valor a la entrada en vigor del TLCUEM, sin embargo, estas presentan valores inferiores los años siguientes. Al desgravarse las fracciones clasificadas como B (2003) las importaciones de origen europeo permanecían con una tendencia decreciente, sin embargo, al año siguiente éstas comienzan a recuperarse como síntoma de una mejor condición comercial. Es en el año 2005 cuando las importaciones lograron un nuevo máximo dentro del periodo en análisis, año en que las fracciones arancelarias clasificadas como B+ de la UE quedaron desgravadas en su totalidad.

En el año 2007 las fracciones C quedaron completamente libres de arancel, hecho que se refleja en la tendencia creciente de las importaciones originarias de la UE desde 2005, en ese año se observa un aumento significativo en el valor de las importaciones. De igual forma, este aumento es vinculable con la disminución del arancel en las partidas que fueron sujetas a la sección D del Anexo II del TLCUEM.

Para derivar mejores resultados se observan los cambios en las tasas de participación de las variables mostradas en el gráfico anterior.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

El gráfico de tasa de participación muestra lo contrario que se observa en el gráfico de valor expresado en millones de dólares, ya que aislando las variables de sus respectivas fluctuaciones, ambas muestran un incremento en sus valores concernientes mientras que las tasas de participación muestran caída.

Se observa una caída en la tasa de participación de las exportaciones mexicanas de la partida en las exportaciones totales del sector a la UE de diez puntos porcentuales a partir de la entrada en vigor del TLCUEM, considerando el año 2010 como el último. Es decir, a pesar que los valores crecieron más de la mitad de lo alcanzado en el año 2000 no fue suficiente para mantener la tasa de participación en las exportaciones totales del sector a la UE.

Los cambios que se observan en la tasa de participación de las exportaciones durante el periodo de análisis no son atribuibles a la desgravación de las fracciones arancelarias pues fue a partir de ese momento que la participación en las exportaciones totales del sector a la UE comenzó a disminuir con mayor fuerza.

De lo observado en el gráfico respecto a las exportaciones no se deduce que el TLCUEM haya resultado negativo para el sector de autopartes de México ya

que a pesar de la pérdida de participación en las exportaciones totales del sector a la UE, éstas presentan un incremento en su valor expresado en millones de dólares. En dado caso se puede concluir que el efecto del TLCUEM en las exportaciones mexicanas de autopartes no tuvo un impacto tan positivo como en otras partidas.

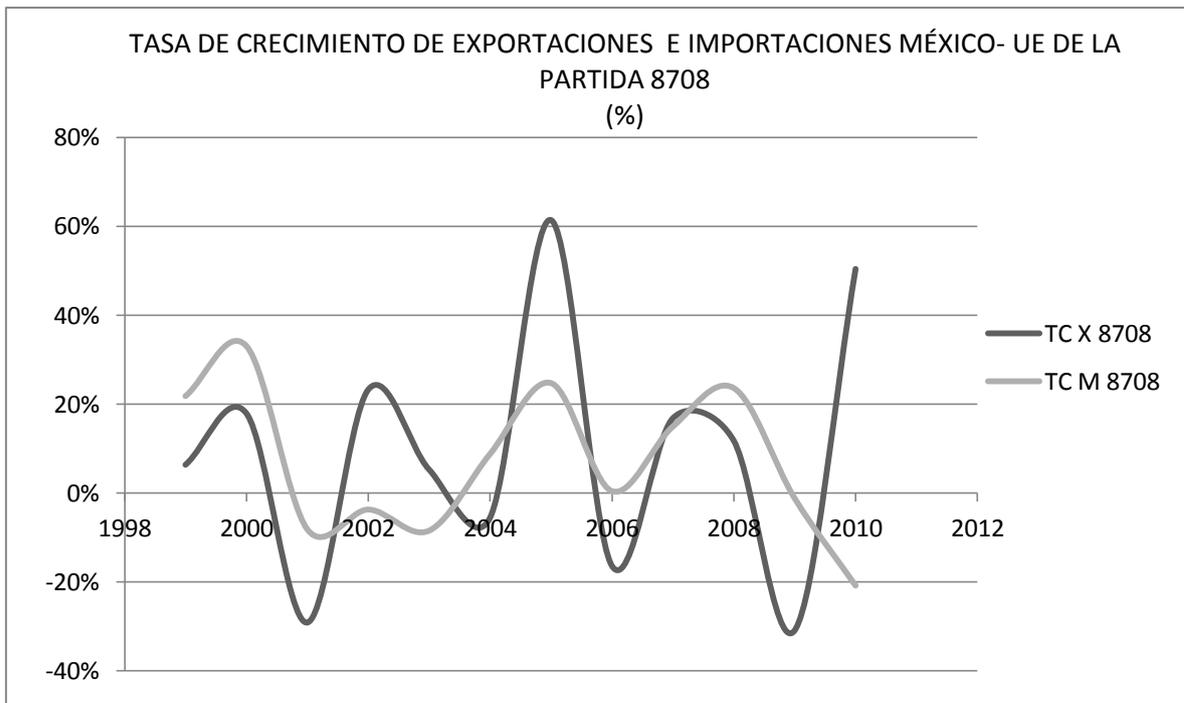
Por otro lado, las importaciones originarias de la UE tienen una caída significativa al entrar en vigor el TLCUEM. Previo al tratado éstas representaban el 80% de las importaciones totales del sector de origen europeo, al entrar en vigor el TLCUEM pasaron a ser el 70%.

No obstante la desgravación de las importaciones, la caída en la tasa de participación se mantuvo hasta 2004, año en el que representaron el 48% de las importaciones totales del sector originarias de la UE. En 2005, cuando los bienes clasificados como B+ fueron desgravados en su totalidad, la participación de las importaciones de la partida 8708 de origen europeo se recuperó, alcanzando el 52%.

En el mismo sentido nos podemos referir al año 2007 año en que se desgravaron las importaciones de origen europeo clasificadas como C, aunque el incremento en la participación solo fue de 1% para ese año. En los siguientes se logró mantener dicho incremento, alcanzando un 63% del total de las importaciones del sector originarias de la UE.

Si bien, el incremento en el valor de las importaciones de la partida 8708 originarias de la UE no significó incrementar o siquiera mantener la participación en las importaciones totales del sector, sí se observa el efecto de la desgravación de las fracciones que integran la partida, sobre todo de las tipo B+ y C, sin embargo, debe considerarse que los periodos de desgravación coinciden con el comienzo de la crisis económica, por lo que la recuperación en la tasa de participación mostrada en los años señalados pudo ser ocasionada de igual forma por factores ajenos a lo establecido en el TLCUEM.

Finalmente, las tasas de crecimiento ayudarán a determinar el efecto del TLCUEM en el comercio del sector de autopartes entre México y UE.



Elaboración propia con datos de INEGI, 2012.

En este gráfico que muestra las tasas de crecimiento de exportaciones e importaciones de la partida 8708 se observan las grandes variaciones que han presentado los valores de ambas variables, es decir, se pone en evidencia la inestabilidad de ambas variables ya observadas en el gráfico de valor absoluto.

En el caso de las exportaciones no es posible asignar las variaciones en la tasa de crecimiento con los periodos de desgravación, si así fuera, se entendería que la desgravación de los bienes de la partida 8708 originarios de México tuvo un efecto negativo en la tasa de crecimiento, pues su tasa de crecimiento pasó de 23% en 2002 a 5% en 2003, sin embargo, tampoco es atribuible un efecto negativo ya que cambió el ritmo de crecimiento de las exportaciones sin llegar a decrecer en ese periodo.

En los años siguientes las variaciones se profundizan y no pueden ser asignadas como efecto del TLCUEM.

Las importaciones originarias de la UE presentan fluctuaciones al igual que las exportaciones mexicanas, sin embargo, las variaciones son menos pronunciadas. Si bien, en los primeros años se muestran tasas de crecimiento negativo se observa que a partir de 2003 y hasta 2005 hay un periodo de

cambio en la pendiente de la tasa de crecimiento, lo cual es coincidente con la desgravación de los bienes de origen europeo clasificados como B y B+.

Después de 2005 se observan cambios en la tasa de crecimiento sin llegar a tasas negativas hasta 2009, año posterior a los periodos de desgravación y año en que se profundiza la crisis económica.

De manera resumida, se encontró un comportamiento propio en esta partida. En las exportaciones se observó un incremento en valor expresado en millones de dólares y un efecto neutral-positivo (de cierta forma) en la tasa de crecimiento mientras que la tasa de participación tuvo una caída de diez puntos porcentuales; por lo que se puede decir que el efecto del TLCUEM en las exportaciones mexicanas de la partida 8708 fue positivo en cierta forma ya que han habido otras variables que han afectado el comportamiento de las mismas y posiblemente neutralizado el efecto potencial que pretendía el TLCUEM.

Por su parte, las importaciones originarias de la UE tuvieron un efecto positivo en su valor expresado en millones de dólares en los periodos de desgravación y en general; el efecto en tasa de crecimiento fue neutral pues se observan ligeros incrementos en los años de desgravación total de las partidas B, B+ y C. En términos de tasa de participación el efecto puede considerarse neutral, ya que al entrar en vigor el tratado fue de 71% y en el año 2010 de 53%, sin embargo, la caída fue más profunda en los primeros años de vigencia del TLCUEM pero se recuperó en los años en que fueron desgravadas en su totalidad algunas de las fracciones.

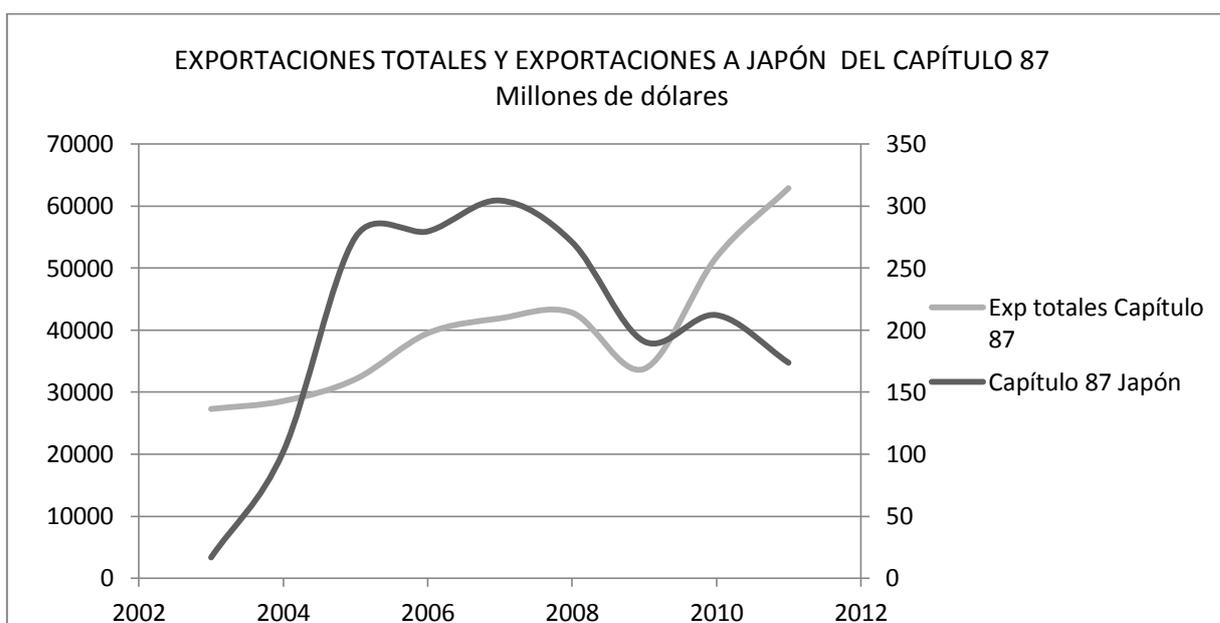
Al final, tanto exportaciones e importaciones han sido afectadas por variables ajenas al TLCUEM y han neutralizado el efecto del TLCUEM en el comercio de autopartes entre México Y UE.

4.3 Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.

El Acuerdo de Asociación Económica México-Japón es el tratado comercial más reciente, que es parte de este análisis, sin embargo, su normatividad y sus periodos de desgravación hacen que dicho acuerdo resulte más entendible y más fácil de interpretar que los anteriores.

En primera instancia se analiza la estructura y la posición de las exportaciones mexicanas del sector automotriz al mercado japonés respecto a las exportaciones mexicanas totales del sector automotriz.

Exportaciones.



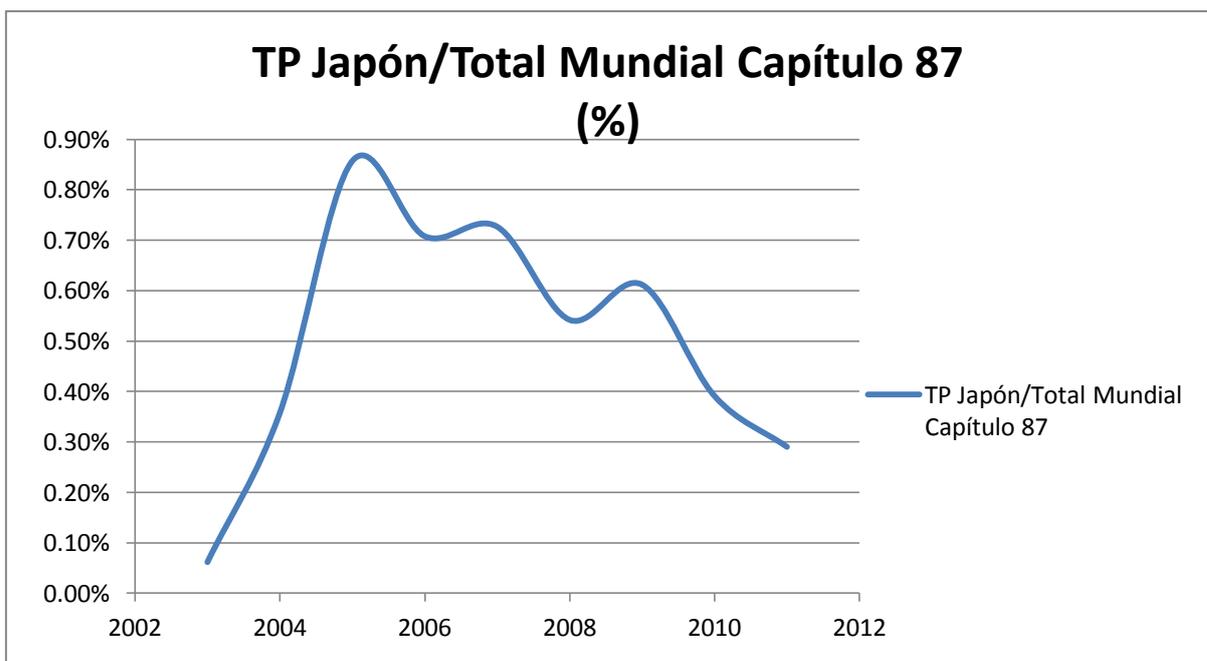
Elaboración propia con datos del World Trade Atlas, 2011.

En el gráfico anterior se puede visualizar que previo a la entrada en vigor del AAE México-Japón el valor de las exportaciones mexicanas al mercado japonés (eje secundario) son mínimas comparadas con el total de exportaciones que se realizan a todo el mundo. De igual manera, se observa que a pesar que las exportaciones presentan un crecimiento en el periodo de análisis, éstas son muy fluctuantes terminando con una tendencia a la baja. A

grandes rasgos esta caída se explica por la crisis económica mundial que afectó las economías desde 2008.²³⁶

Pese a lo anterior, previo a la entrada en vigor del AAE México-Japón las exportaciones del sector automotriz mexicano a Japón tienen un incremento considerable en su valor, lo cual puede confundir el efecto de la entrada en vigor del Acuerdo con la dinámica mostrada desde años anteriores.

Para ver la proporción que ocupan las exportaciones del capítulo 87 al mercado japonés, es preciso recurrir a un gráfico de tasa de participación, el cual mostrará el tamaño de las exportaciones mexicanas a Japón de manera más precisa.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas

En el gráfico anterior se nota claramente la caída de las exportaciones mexicanas al territorio japonés, no obstante la desgravación inmediata de todos los bienes originarios de México del sector automotriz a partir de la entrada en vigor del AAE México-Japón.

El nivel máximo alcanzado se logró en el año 2005 (año en que entró en vigor el AAE México-Japón), cuando las exportaciones del sector automotriz

²³⁶ En el capítulo 5 se hace referencia al efecto que tuvo la crisis económica en el comercio de las partes.

mexicanas llegaron al 0.86% del total de las exportaciones de los mismos bienes al mundo, posteriormente las exportaciones a Japón disminuyeron su participación logrando su mínimo en 2011 con únicamente el 0.29%, sin embargo, esta caída se atribuye a los desajustes de la economía japonesa causados por la crisis económica y fenómenos naturales que afectaron la región²³⁷.

Desde otro enfoque se pueden observar las tasas de crecimiento para lograr una visión más acertada a lo reflejado por los gráficos anteriores, por lo cual, el siguiente gráfico muestra las tasas de crecimiento tanto del valor de las exportaciones mexicanas a Japón como las realizadas a nivel mundial.



Elaboración propia con datos de Banco de México y World Trade Atlas, 2012.

En este gráfico se observa un cambio radical en las tasas de crecimiento de las exportaciones del sector automotriz a Japón, mientras en 2004 la tasa de crecimiento de las exportaciones del sector automotriz a Japón fue de 503% con relación a las cifras de 2003 (previo a la entrada en vigor del Acuerdo), la

²³⁷ ²³⁷ En el Capítulo 5 de este documento se analiza el efecto tanto de la crisis económica como de los fenómenos naturales que afectaron al territorio japonés.
http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2011/03/110311_tsunami_pacifico_japon.shtml

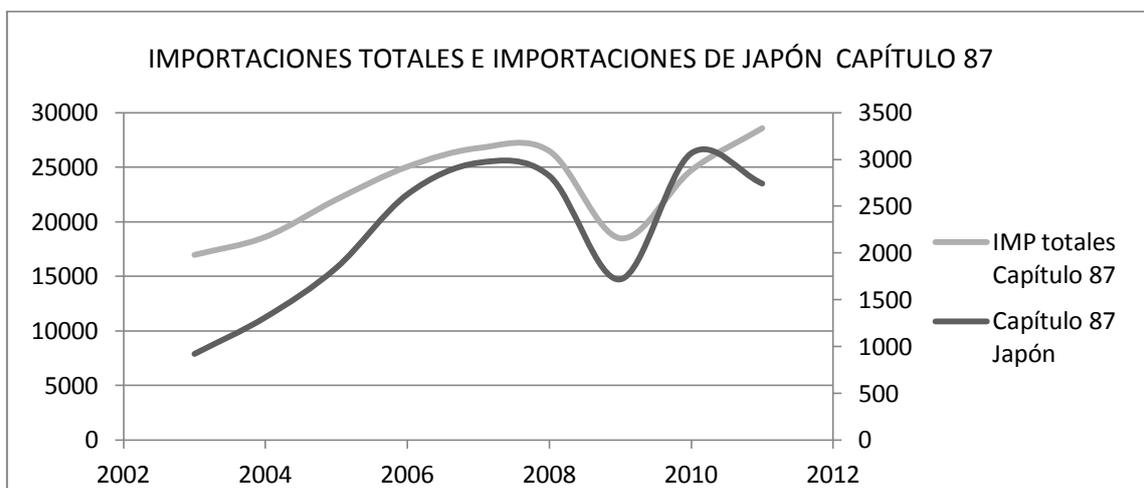
tasa de crecimiento de las exportaciones de los mismos bienes al mundo fue del 5%. Sin embargo, la tasa de crecimiento del 503% fue insostenible por lo que en los años siguientes se empezó a mostrar la caída en la misma, en 2008 (año caracterizado por la crisis mundial) se alcanzó una tasa de crecimiento negativa de -11%, lo cual significó niveles de exportación inferiores a los realizados en 2005 (año de entrada en vigor del Acuerdo).

La caída en la tasa de crecimiento mantuvo su tendencia hasta 2011, por lo que los niveles de exportación se mantuvieron muy por debajo de los niveles logrados en 2005 (en 2011 se exportaron 173.853573 millones de dólares en bienes del sector automotriz mientras que en 2005 275.02668 millones de dólares tuvieron como destino el mercado japonés).

Mientras tanto, la tasa de crecimiento de las exportaciones al mundo ha sido más inestable, si bien, se mantuvo en porcentajes positivos hasta el 2008, éstos se fueron reduciendo hasta un 2%. A diferencia de las exportaciones del sector automotriz a Japón, la tasa de crecimiento de exportaciones automotrices al mundo tuvo su tasa mínima de crecimiento e incluso negativa en 2009 en -21%, sin embargo, para el año 2010 la tasa de crecimiento presentó un 53% con lo que se recuperó el año perdido.

Por otro lado, las importaciones han tenido un comportamiento distinto, el cual se observa en el siguiente gráfico.

Importaciones.

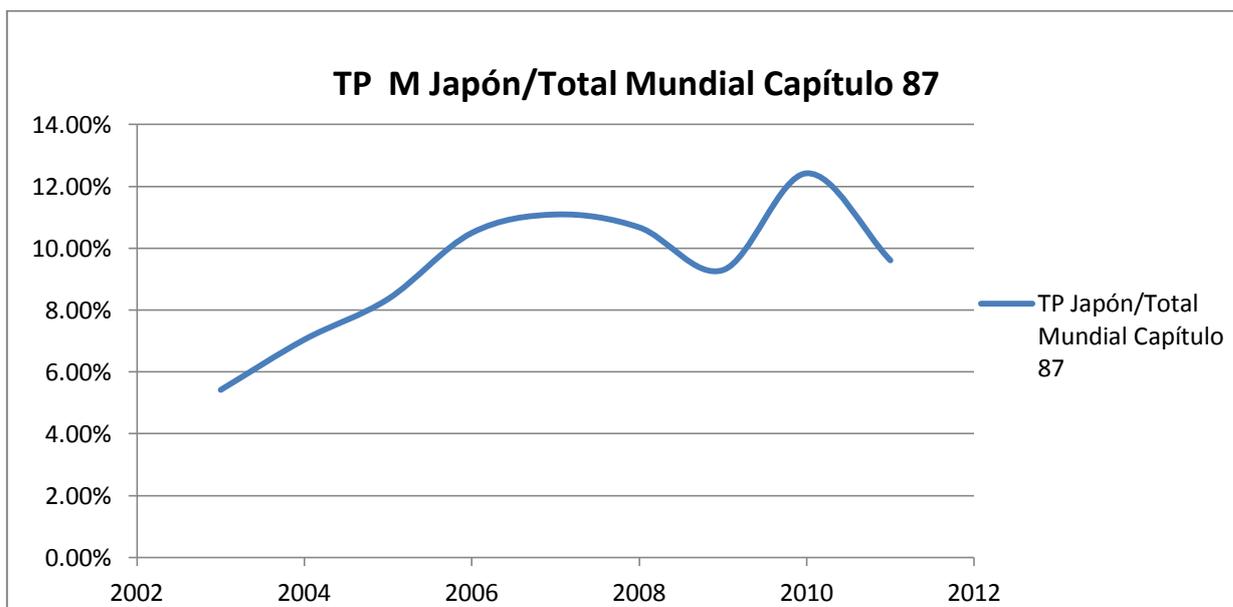


Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico anterior se aprecian las importaciones del sector automotriz a territorio mexicano procedentes de Japón con un comportamiento similar a las importaciones globales de los mismos bienes, a pesar de las variaciones de 2006 a 2008.

De igual forma se aprecia que las importaciones de Japón se mantienen a un ritmo “constante” creciente equiparable en forma a las importaciones mundiales totales del sector. De cierta forma se puede observar que la caída en las importaciones de origen japonés también se refleja en la caída en las importaciones del mundo a partir del año 2008, sin embargo, cuando estas últimas logran recuperarse a partir de 2009, las importaciones originarias de Japón presentan otra caída en el año 2011, lo cual puede ser un efecto del tsunami ocurrido en las costas japonesas que derivó caídas en la producción japonesa y se reflejó en el comercio internacional.²³⁸

Ya que con esta gráfica no queda nada claro, al igual que en el análisis de las exportaciones, se analiza la tasa de participación de las importaciones de origen Japonés en las mundiales para asociar las variaciones en las importaciones mundiales del sector automotriz mexicano como consecuencia de variaciones en las de origen japonés.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

²³⁸ En el Capítulo 5 de este documento se analiza el efecto tanto de la crisis económica como de los fenómenos naturales que afectaron al territorio japonés.

A simple vista, la tasa de participación de las importaciones se aprecia muy similar al gráfico de importaciones expresado en millones de dólares. Se encuentra una tasa de participación rondando el 10% de las importaciones del sector automotriz mexicano. A partir de la entrada en vigor del Tratado se observa una tasa creciente con las fluctuaciones generadas por efectos negativos como lo fueron la crisis financiera y el tsunami en las costas japonesas.

La crisis económica mundial afectó a las grandes empresas automotrices estadounidenses²³⁹ que en esencia son las que, en conjunto, tienen mayor participación en el mercado mexicano, tal hecho tuvo efectos en la participación de las empresas japonesas en el mercado mexicano.²⁴⁰

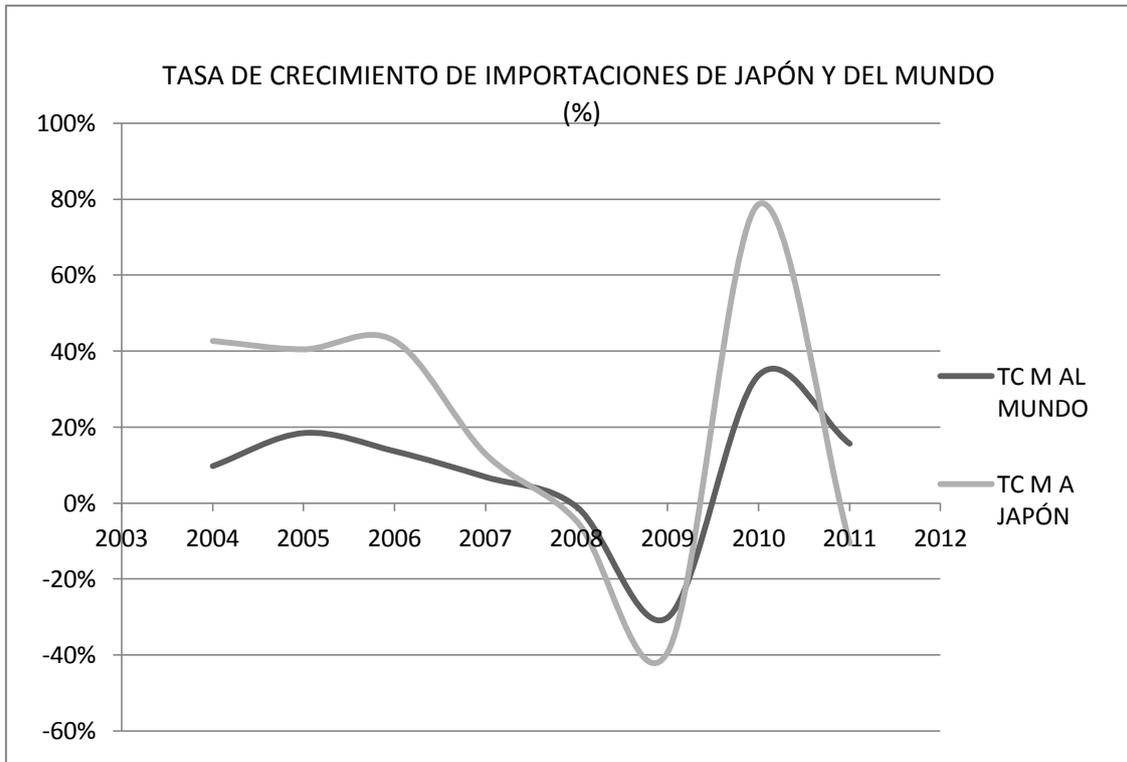
Sin embargo, previo a la crisis, las empresas automotrices estadounidenses fueron desplazadas por las empresas japonesas; ejemplo claro de la entrada de la marca japonesa Mazda que inicio operaciones a mediados de 2005²⁴¹ como efecto del acuerdo comercial y que generó un aumento en la tasa de participación de las importaciones de origen japonés.

Para observar las variaciones con mayor precisión, también se toman en cuenta las tasas de crecimiento de las importaciones de Japón y las importaciones del mundo.

²³⁹ <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2008/11/03/chrysler-sin-salvavidas-ante-la-crisis>

²⁴⁰ <http://www.cnnexpansion.com/autos/2008/09/17/toyota-sobrevive-a-crisis-automotriz>

²⁴¹ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_notas=43398&tabla=finanzas



Elaboración propia con datos de Banco de México y World Trade Atlas, 2012.

Se puede observar en el gráfico que las tasas de crecimiento de las importaciones de origen japonés resultan más sensibles que las globales.

Desde la entrada en vigor del Tratado (2005) hasta 2009 (año en que profundizó la crisis económica) la tasa de crecimiento de las importaciones japonesas fue en caída, empezando en 2005 con una tasa de crecimiento superior a la tasa de crecimiento de las importaciones globales (TC M Japón 2005 = 40% y TC M Mundo 2005 = 18%), lo que se traduce como un efecto en la caída de la tasa de participación en 2009.

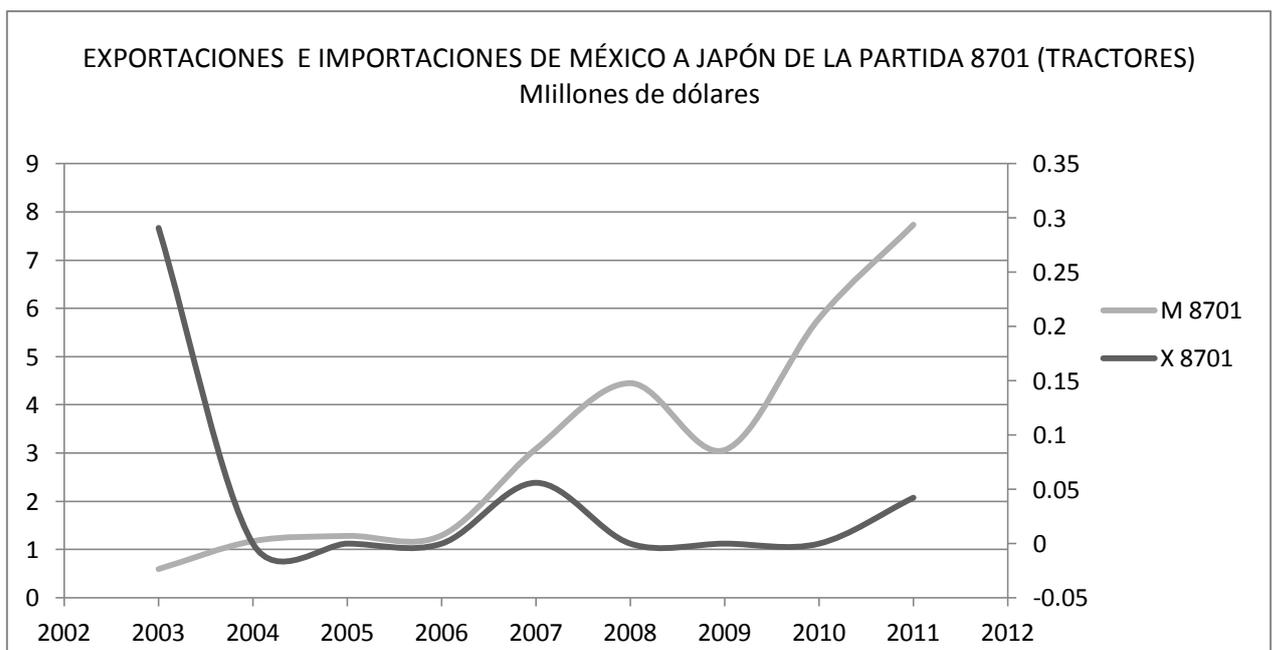
Se pueden apreciar dos curvas similares en estructura mas no en porcentajes, como se hizo mención, la TC M Japón es más sensible a la TC M Mundo, por lo que las caídas y los auges son más pronunciados en la TC M Japón.

De esta forma ha quedado plasmado a grandes rasgos el comercio con Japón en el sector automotriz, y en un pronunciamiento general se puede decir que la relación de las importaciones originarias de Japón con las importaciones mundiales presenta un comportamiento “más estable” que las exportaciones del sector automotriz a Japón relacionadas de la misma forma.

Ya que se tiene una perspectiva general de las exportaciones mexicanas del sector automotriz a Japón y de las importaciones de origen japonés, se realizará un análisis por partida arancelaria. El tipo de análisis será en esencia el mismo, sin embargo, se tomarán en cuenta los periodos de desgravación para cada partida arancelaria y se asociarán con los posibles cambios en el valor del comercio entre las partes.

Cabe recordar que las exportaciones mexicanas asociadas al capítulo 87 del sistema armonizado quedaron desgravadas en su totalidad una vez entrado en vigor el AAE México-Japón en abril de 2005.

4.3.1 Partida 8701. Tractores.

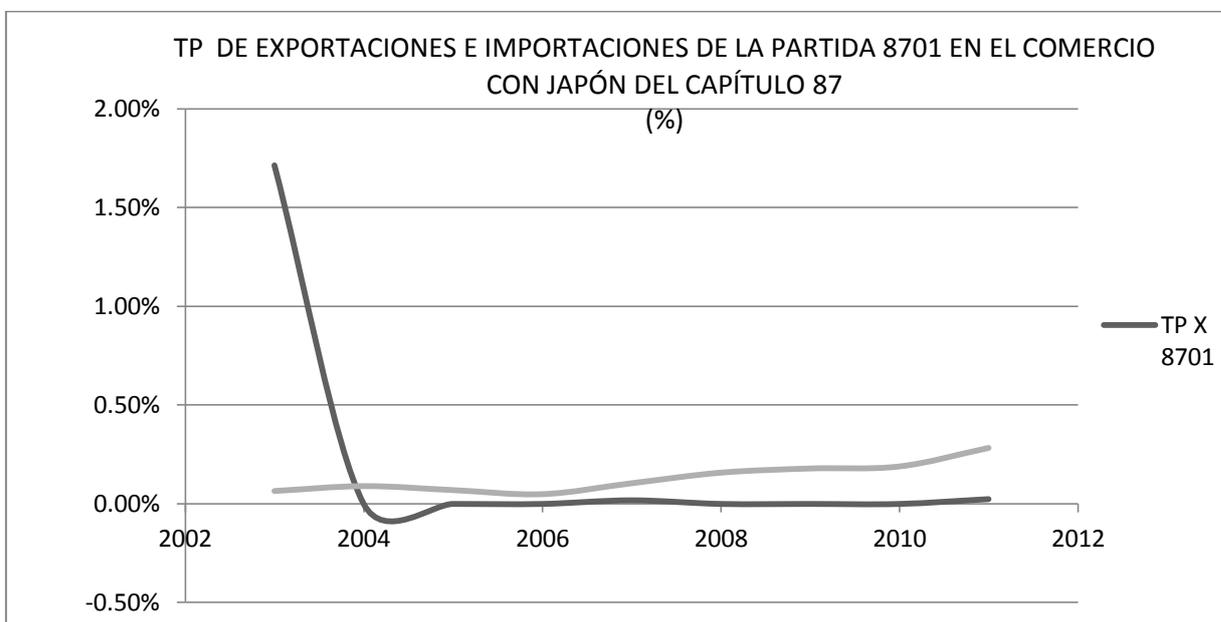


Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico anterior no se puede apreciar a grandes rasgos los efectos o variaciones generadas a partir de la entrada en vigor del tratado comercial, sin embargo, es posible decir que los niveles de exportación de la partida 8701 a Japón son mínimos y que es factible que las variaciones en el nivel de exportación no estén asociadas directamente a la vigencia del tratado comercial, ya que previo al Tratado se observan valores superiores a los posteriores a la entrada en vigor.

Por otro lado, las importaciones si presentan una clara tendencia creciente. Los periodos de desgravación de forma general en la partida 8701 son: eliminación inmediata (categoría A) y eliminación en 5 años (categoría B5).

Ya que no se identifica un claro efecto de la desgravación es menester observar las tasas de participación.



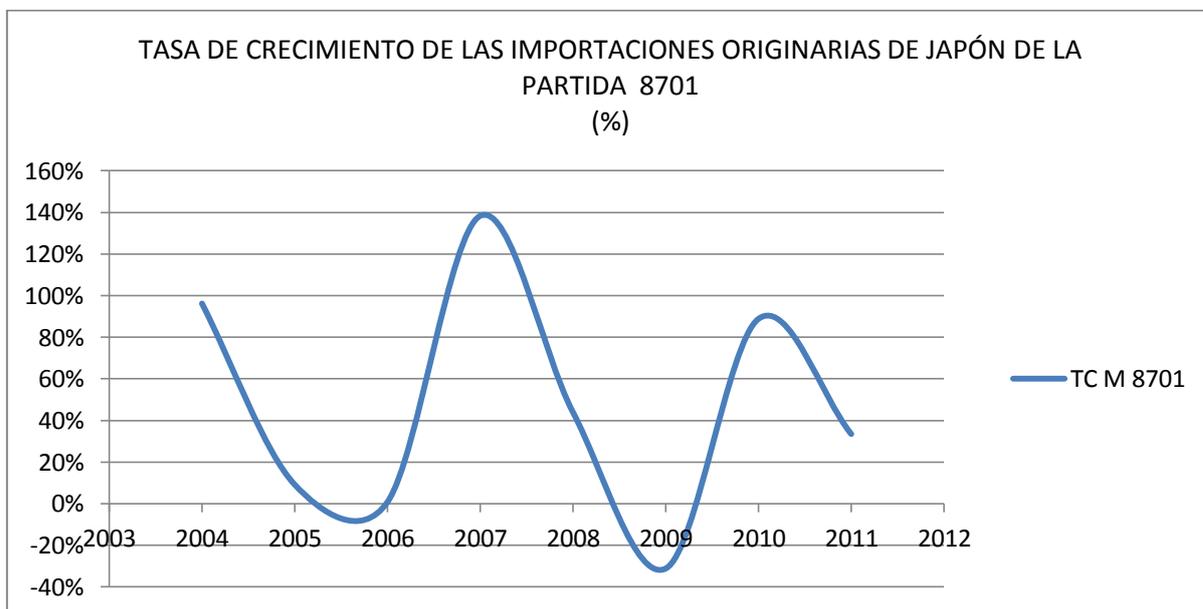
Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico anterior se puede observar a la tasa de participación de las exportaciones (TP X) como nula en el total del comercio del sector, es decir, no ha sufrido cambios a partir de la entrada en vigor del acuerdo, por lo que es posible decir que el acuerdo no ha generado un mercado para las exportaciones mexicanas de la partida 8701 en Japón, por otro lado, las importaciones en el comercio del sector presentan una tasa de participación creciente a pesar de la crisis económica mundial pasando de 0.07% en 2003 a 0,28% en 2011.

Asociando lo anterior con los periodos de desgravación ya señalados, se puede identificar un incremento en la participación de las importaciones al final del periodo en análisis, sin embargo, a partir de la entrada en vigor del tratado se observa una caída que en el año 2007 retoma la tendencia creciente.

Del gráfico anterior se puede concluir que el acuerdo ha tenido efecto positivo en las importaciones de la partida 8701 originarias de Japón y un efecto nulo en las exportaciones mexicanas, ya que previo a la entrada en vigor, la TP X presentó un 0%, nivel que se ha mantenido no obstante el Acuerdo.

Para concluir y enfatizar el efecto positivo en las importaciones es preciso observar las tasas de crecimiento.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico sólo se consideró la tasa de crecimiento de las importaciones, pues por los métodos anteriores se determinó que las exportaciones no han sufrido ningún efecto.

Es notable una fluctuación considerable en las tasas de crecimiento, la más elevada en 2007 con una tasa de 138% y, como se ha puesto en evidencia en los gráficos anteriores, hay un efecto negativo en las importaciones en el periodo 2008-2009, en el cual se observó una tasa de crecimiento negativa del -31%, que fue compensada al año siguiente.

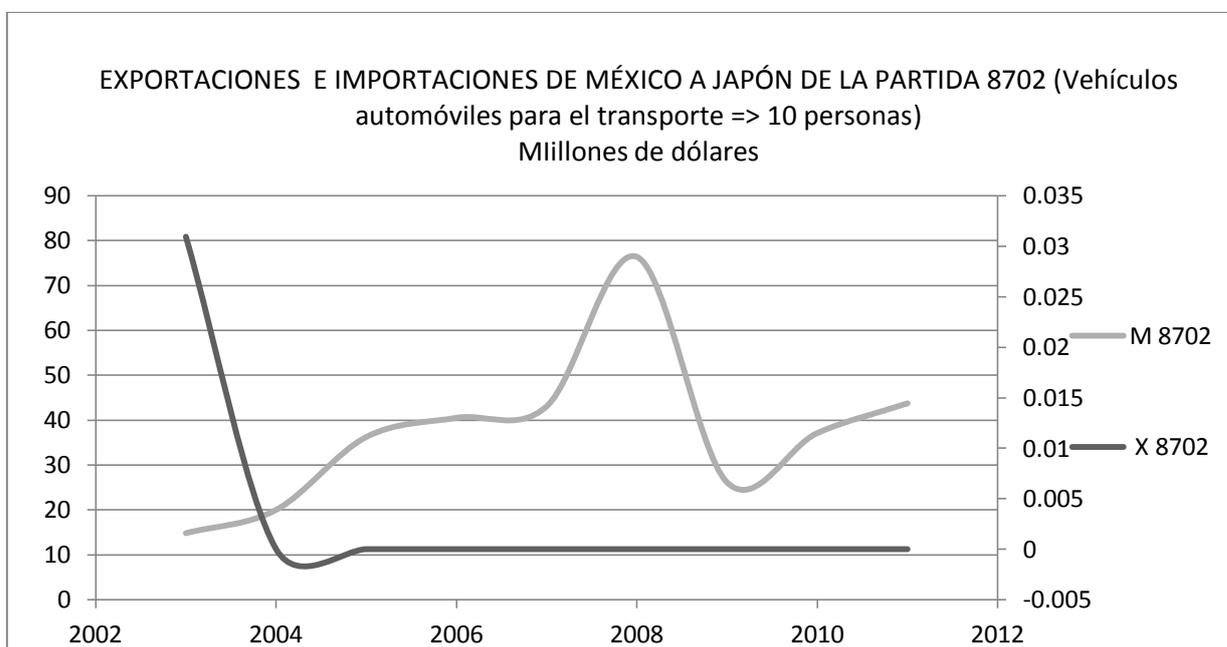
A pesar que la tendencia de la tasa de crecimiento para el año 2012 es decreciente, no es indicador suficiente para pensar que de nueva cuenta se presentará una tasa negativa, pues la causa que afectó al periodo 2008-2009 ha sido superada y el tsunami sucedido en 2011 también ha sido superado.

Las tasas de crecimiento se encuentran muy fluctuantes y con cifras de dos dígitos, por lo que se debe esperar una caída en la tasa para que en años posteriores logre estabilizarse en tasas menos variables.

4.3.2 PARTIDA 8702. Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas

Para el análisis de la partida 8702 se tomará en cuenta lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- los bienes originarios de Japón están clasificados dentro de las categorías B7 (desgravación en 7 cortes anuales a partir de la entrada en vigor del tratado) y X (excluidos de cualquier reducción o eliminación arancelaria).



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

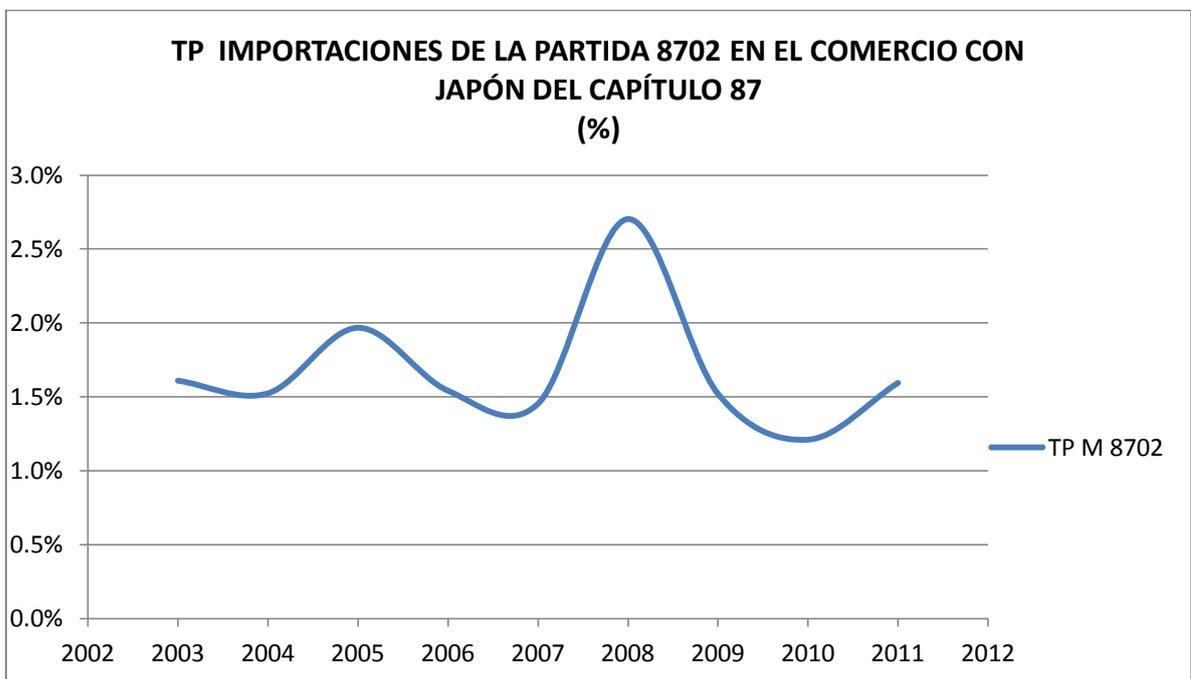
Al igual que en la partida 8701, se observa una caída significativa en las exportaciones (eje secundario) previa a la entrada en vigor del acuerdo, de la cual no se observa un síntoma de recuperación.

Por otro lado las importaciones muestran niveles inestables sin una tendencia clara debido a la caída sufrida en 2009 causada por la crisis económica, a

pesar de eso, al final de la gráfica se observa cierta recuperación, logrando en 2011 niveles similares a los observados en 2007.

Por lo observado, no es posible atribuir un efecto positivo de la integración económica a las exportaciones mexicanas de la partida 8702, por otro lado, debido a que no se han completado los periodos para lograr la total desgravación de las importaciones originarias de Japón de la partida 8702, no es posible señalar que las variaciones han sido ocasionadas por el acuerdo.

Para lograr precisiones en las importaciones de la partida 8702 originarias de México, se identificarán las tasas de participación de la partida 8702 en el total del comercio del sector entre México y Japón, por otro lado, las exportaciones de la misma partida no serán objeto de análisis debido a lo mostrado en el gráfico anterior.



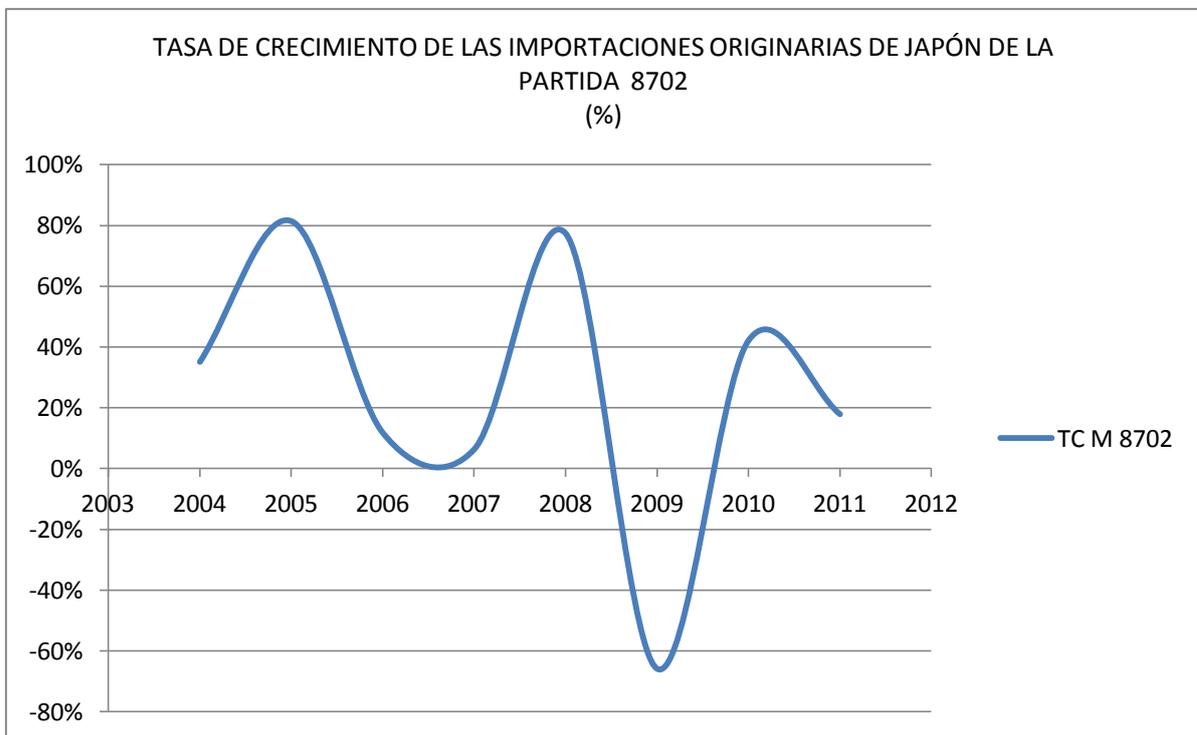
Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico anterior se identifica una tasa de participación de las importaciones cercana al 2% con variaciones mínimas. Al asociar lo anterior con los periodos de desgravación no se encuentra un efecto en la tasa de participación, sin embargo se puede dar otra interpretación.

Las importaciones de la partida 8702 originarias de Japón han crecido a tasas similares a las importaciones totales del sector provenientes de Japón, por lo mismo han mantenido una participación estable en el total de importaciones del sector.

De lo anterior no se identifica un cambio sustancial a partir de la entrada en vigor del Acuerdo, ya que las fluctuaciones observables son mínimas en términos porcentuales de la tasa de participación.

Para determinar el efecto del acuerdo es preciso identificar la tasa de crecimiento de las importaciones, ya que con el análisis gráfico y de tasa de participación no fue posible sostener una conclusión en cuanto al posible resultado de la entrada en vigor del Acuerdo.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

A diferencia de la tasa de participación, las fluctuaciones en la tasa de crecimiento de las importaciones de la partida 8702 originarias de Japón son muy amplias e incluso con cifras negativas en el periodo de la crisis económica mundial.

Los periodos de desgravación parecen no tener efecto alguno en la tasa de crecimiento de las importaciones provenientes de Japón ya que las fluctuaciones, en primera instancia negativas, no permiten identificar una tendencia definida para la partida 8702.

De igual forma, la crisis económica mundial dificulta más la labor de identificar la tendencia en las tasas de crecimiento, pues en definitiva, la misma altera las capacidades de importar y de exportar de los países, en consecuencia, los niveles de comercio tiene grandes fluctuaciones ajenas a los procesos de integración.

Aún aislando el periodo de crisis, las tasas de crecimiento mostradas en las importaciones originarias de Japón de esta fracción son muy fluctuantes con tasas de dos cifras y sin aparente razón (en estudio) que las genere, por lo que el comportamiento de las importaciones originarias de Japón de bienes de la partida 8702 no es atribuible a la integración económica.

4.3.3 Partida 8703. Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los vehículos del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras.

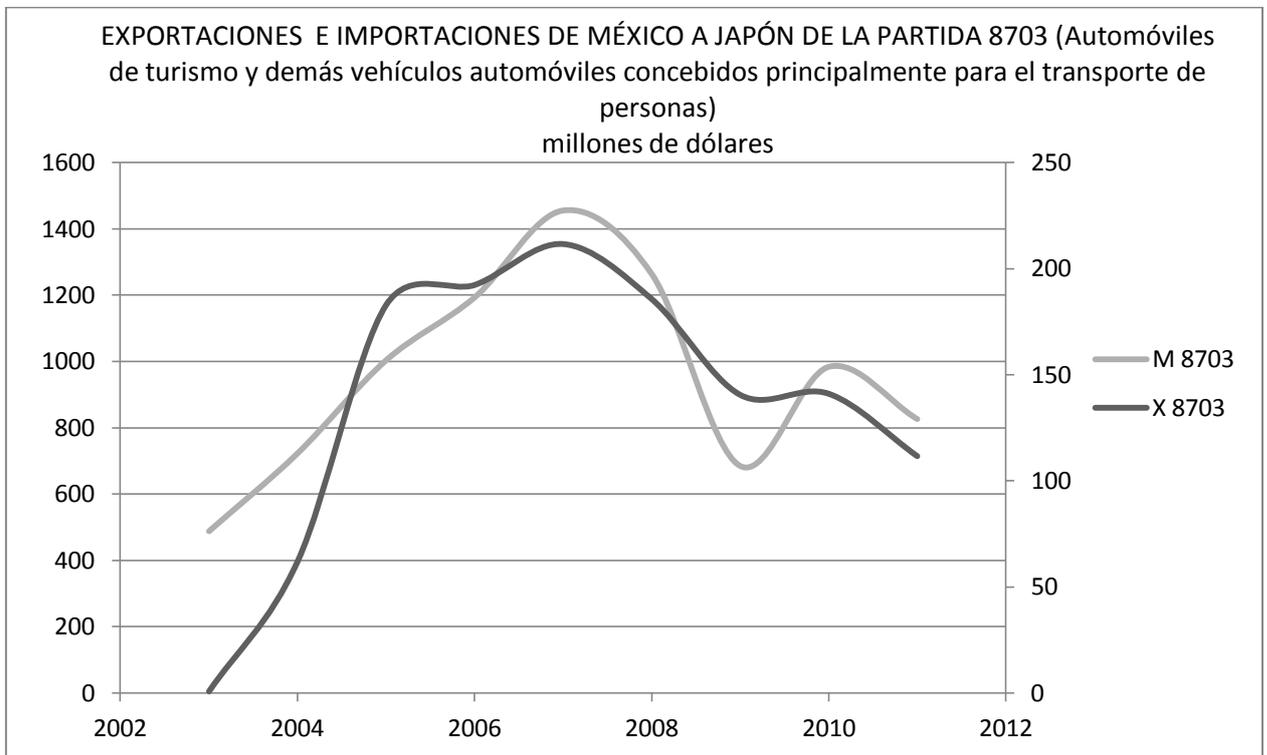
Una de las partidas más significativas y la más representativa del sector automotriz es la partida 8703, en la cual se encuentran clasificados los automóviles turismo que son aquellos que vemos circulando en cada momento en las ciudades.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- los bienes originarios de Japón están clasificados en su gran mayoría dentro de las categorías A (desgravados una vez entrado el vigor el tratado), B7 (desgravados en 7 años una vez entrado el vigor), y C

(eliminación del arancel en 10 cortes anuales a partir de la entrada en vigor del tratado).

Primeramente se visualiza el valor que han representado las importaciones y las exportaciones entre México y Japón en millones de dólares en el periodo de análisis.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

El gráfico anterior muestra la dinámica de las importaciones y exportaciones de la partida 8703 entre México y Japón en millones de dólares. Si recordamos la gráfica del comercio total del sector entre México y Japón, se observa un comportamiento similar en las exportaciones e importaciones del sector con las observadas en esta partida.

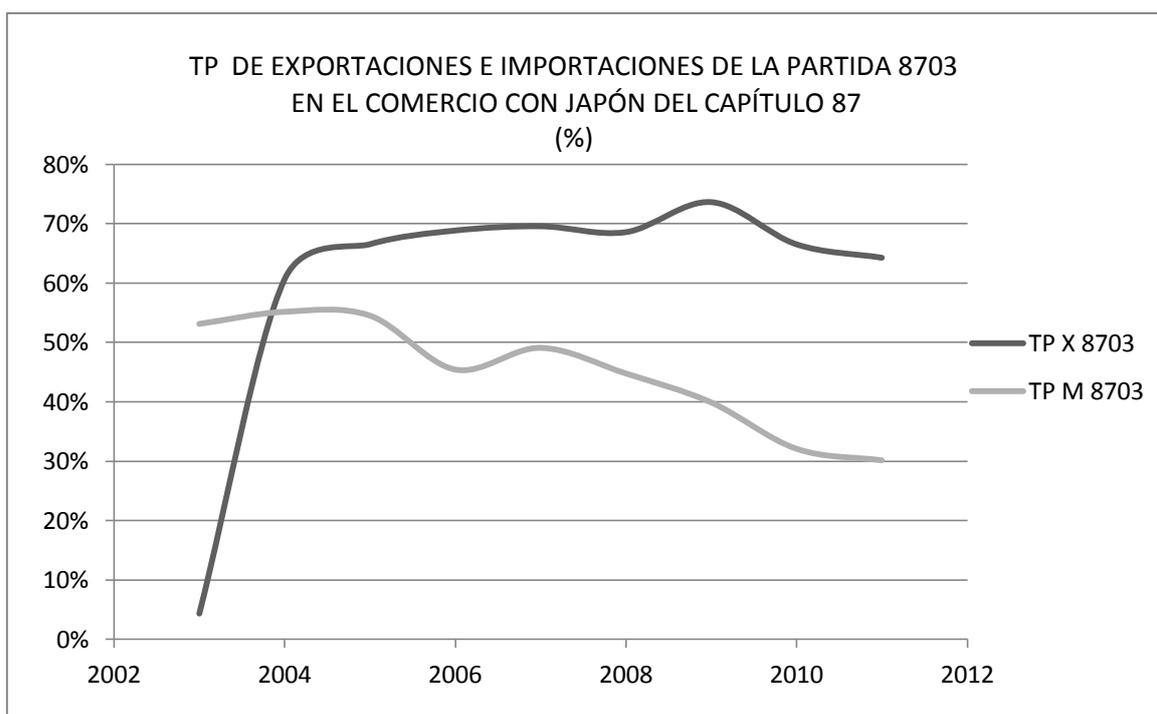
Como se mencionó anteriormente, ésta es la partida más representativa del sector automotriz, por lo mismo, la dinámica debe ser muy similar pero a niveles inferiores.

Considerando los periodos de desgravación acordados, el valor de las exportaciones mexicanas se ha comportado de manera irregular, teniendo un crecimiento significativo previo a la entrada en vigor del tratado y creciendo de

forma más estable una vez vigente el tratado, alcanzando su máximo en 2007, sin embargo, a partir de ese año, las exportaciones han representado menor cantidad de dólares.

Por otro lado, las importaciones originarias de Japón (sujetas a periodos de desgravación), crecieron de manera significativa, duplicándose de 2003 a 2005 y alcanzando su máximo en 2007. Se puede explicar que la crisis económica mundial y el tsunami que afectaron a Japón en los años siguientes no permitieron mantener los niveles de exportación a México.

Con las tasas de participación se identificará de manera más sencilla lo representativo de esta partida en el total del comercio del sector.



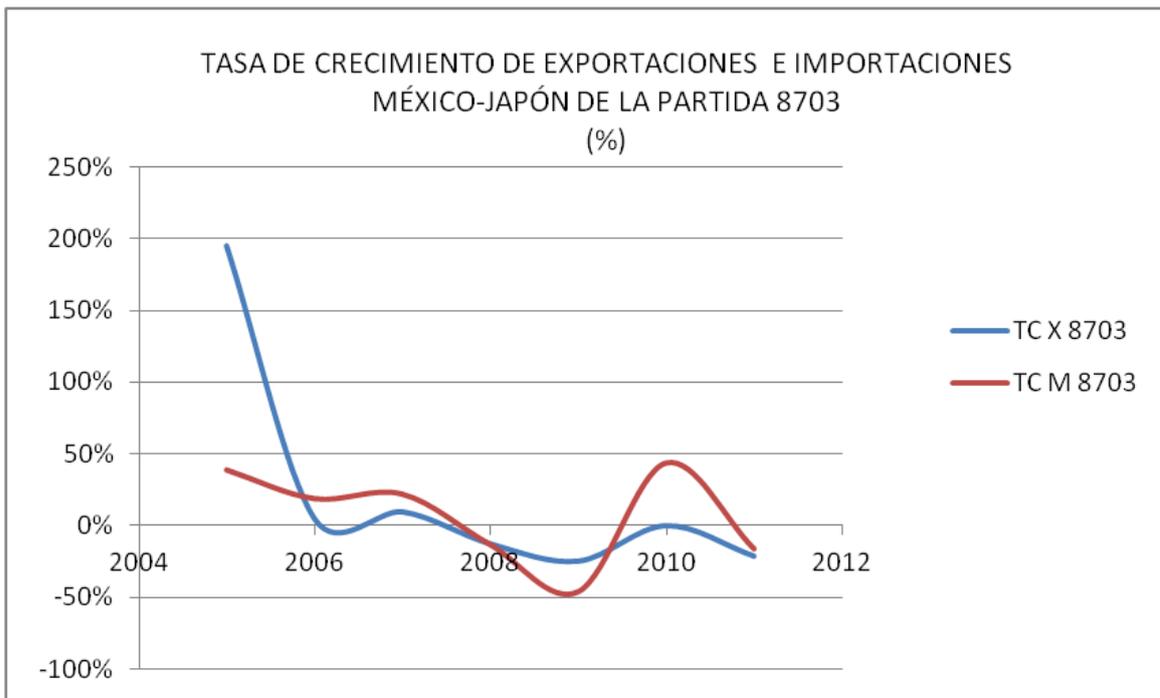
Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

Como ya se planteaba en la gráfica anterior, la tasa de participación de las exportaciones de la partida 8703 a Japón en las exportaciones totales del sector a Japón se ha mantenido estable una vez que entró en vigor el tratado, si bien, tuvo un crecimiento abrumador previo, durante el tiempo que ha estado vigente el tratado, la tasa de participación ha rondado los 70 puntos porcentuales del total de las exportaciones del sector a Japón.

Ya que todas las partidas asociadas al sector originarias de México están libres de arancel desde la entrada en vigor del Acuerdo, no se esperaba un cambio en la estructura de las exportaciones totales del sector a Japón, pero como se ha visto en el análisis de otras partidas, se ha modificado pero sin afectar a las partidas representativas del sector como lo es ésta.

Por otro lado, la tasa de participación de las importaciones originarias de Japón ha ido decreciendo no obstante que algunas fracciones de la partida quedaron libres de arancel al entrar en vigor el tratado y que el arancel ha ido disminuyendo para las otras fracciones.

En el total del tiempo que ha estado vigente el Acuerdo, las importaciones originarias de Japón de automóviles turismo han perdido su participación en el total de las importaciones del sector pasando del 54% en 2005 al 30% en 2011.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

A pesar que la tasa de crecimiento de las exportaciones de la partida 8703 presenta tasas negativas en el periodo de análisis, la tasa de participación se ha mantenido estable. Por otro lado, este gráfico es contrastante con los

anteriores asociados a la partida 8703, ya que en los anteriores era evidente la creación de comercio. En éste pareciera lo contrario debido a las bajas y en su mayoría negativas tasas de crecimiento.

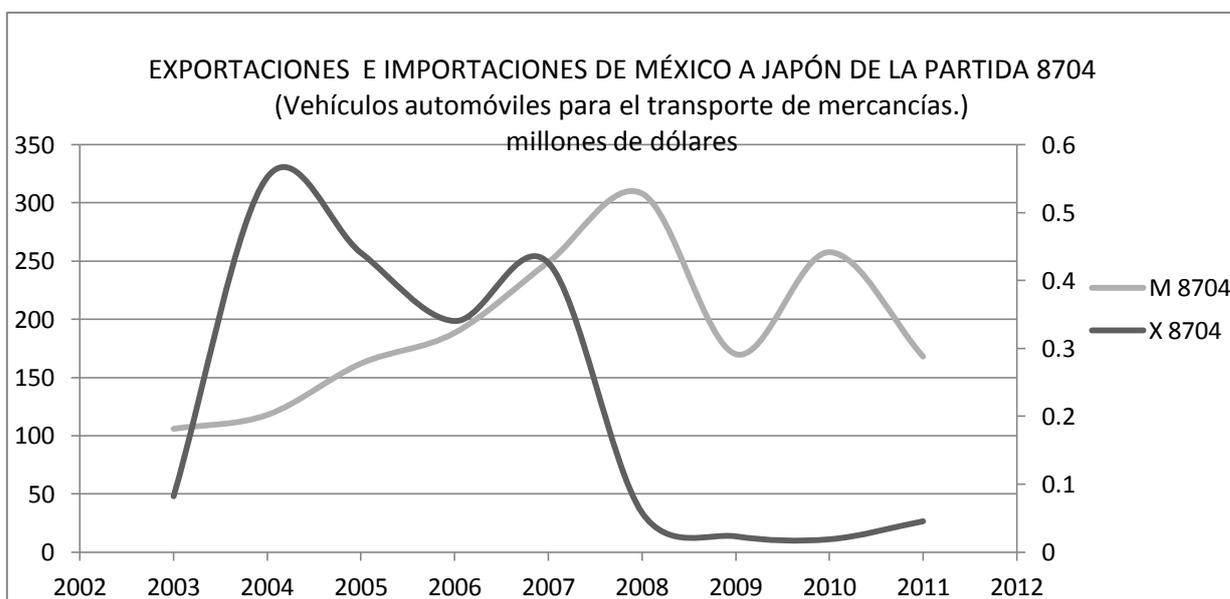
En comparación con otras fracciones en análisis, esta partida no presenta grandes fluctuaciones en las tasas de crecimiento entre un periodo y otro, lo que se refleja en las tasas de participación y en el monto que representan las importaciones y exportaciones.

No es posible decir que el comportamiento de las tasas de crecimiento es el esperado considerando los periodos de desgravación bajo los cuales se encuentran las fracciones que conforman esta partida, pero tampoco es posible decir que las tasas de crecimiento negativas han sido consecuencia del tratado comercial, más bien se pueden asociar al ritmo de la economía mundial, pues las tasas de participación nos dejan ver cierta estabilidad en la partida.

4.3.4 Partida 8704 Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- Los bienes originarios de Japón están clasificados dentro de las categorías B7 (desgravados en 7 años una vez entrado el vigor), y X (excluidos de cualquier reducción o eliminación de aranceles aduaneros).



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

La particularidad de esta partida arancelaria es que las importaciones de algunas fracciones originarias de Japón no están sujetas a desgravación arancelaria, por lo mismo no se esperan grandes fluctuaciones en las importaciones.

Para la gráfica es necesario separar las variables en dos ejes ya que las exportaciones de México a Japón de esta partida difieren ampliamente. Por un lado, las exportaciones de la partida 8704 (eje secundario) no alcanza el millón de dólares en ninguno de los periodos y por el otro lado, las importaciones originarias de Japón (eje principal) tienen su nivel mínimo en 100 millones de dólares.

Retomando la información graficada, es posible identificar un aumento sustancial en las importaciones a partir de la entrada en vigor del acuerdo, sin embargo, en los últimos años éstas han presentado cierta inestabilidad presumiblemente como consecuencia de la inestabilidad de la economía mundial.

Sin embargo, no es posible decir que el incremento en las importaciones originarias de Japón haya sido causado por el acuerdo, ya que los periodos de desgravación aún se encuentran vigentes, esto sumado a las fracciones que quedaron exentas de eliminación de arancel.

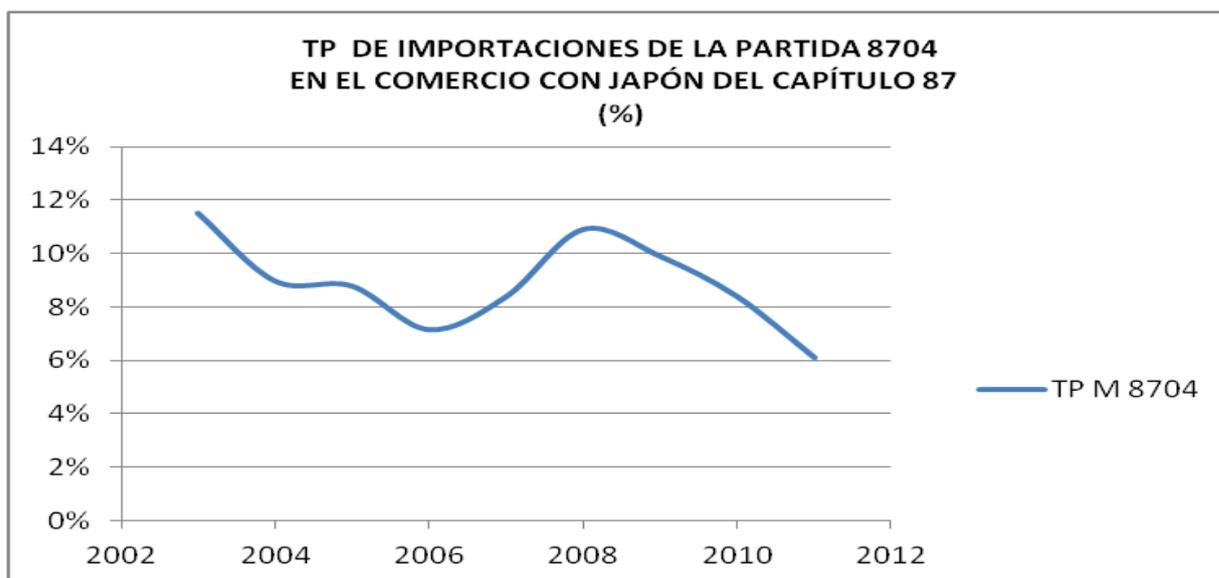
Es visible un comportamiento diferente de las exportaciones a Japón pues a pesar que quedaron libres de arancel como acto inmediato de la entrada en vigor del acuerdo pues éstas han ido disminuyendo en el transcurso de los años no obstante la pequeña recuperación perceptible en 2007. Fue en 2010 cuando las exportaciones lograron el mínimo dentro del periodo de análisis.

Ya que las exportaciones prácticamente han desaparecido, está por demás considerarlas en el gráfico de tasa de participación pues los niveles serán 0 o muy cercanos a 0.

Como se puede ver en la siguiente gráfica, la participación de las importaciones de vehículos de transportes de mercancías originarios de Japón no ha cambiado de manera abrumadora, sólo se perciben ligeras variaciones y una caída no considerable, (las importaciones de esta fracción representaban un 9% en 2005 y para el año 2011 el 6%).

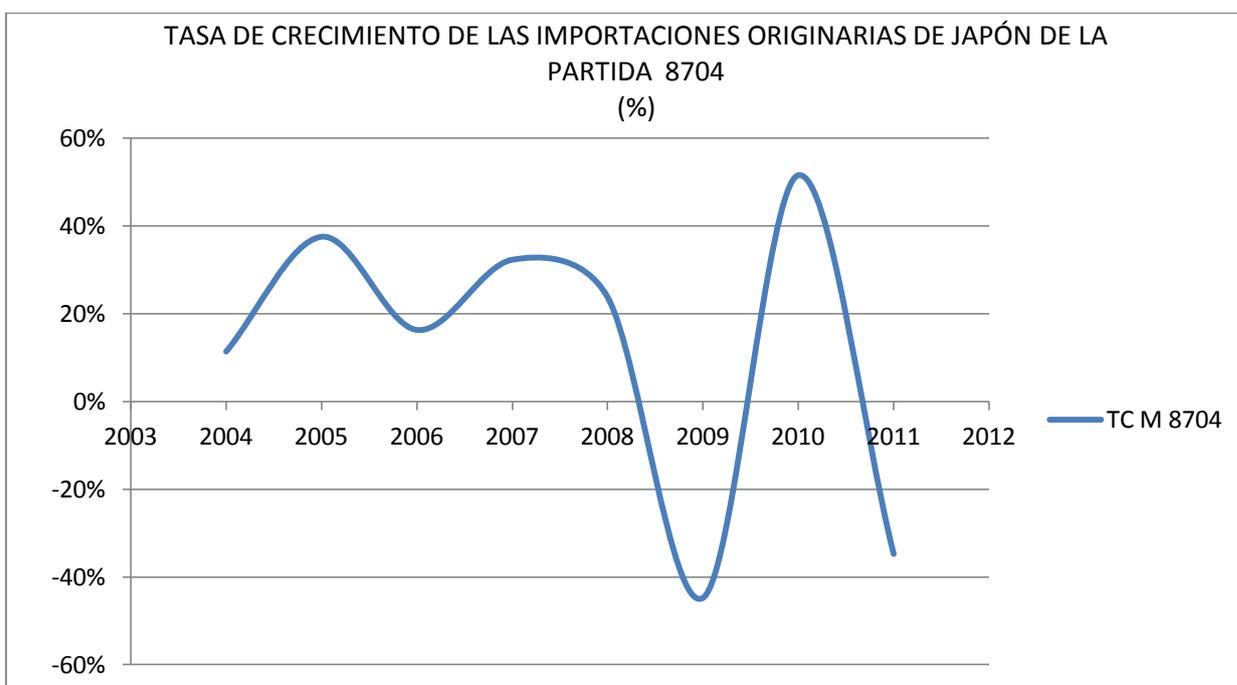
Sin duda, la inestabilidad en términos comerciales en los últimos años observada en el gráfico anterior se refleja en la caída de participación de las importaciones originarias de Japón, sin ser esta caída tan pronunciada como en términos de millones de dólares.

En este caso es difícil identificar el efecto de la desgravación periodo tras periodo, pues con lo realizado no es posible asociar una caída en la tasa de participación de las importaciones originarias de Japón de la partida 8704 con una disminución en el arancel, sin considerar los efectos externos como lo son cambios naturales en la estructura de las exportaciones por efecto del cambio de la demanda en territorio mexicano.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico de tasa de crecimiento se hizo caso omiso de las exportaciones a Japón, pues los bajos valores mostrados en el gráfico de exportaciones e importaciones dejan en claro que no es necesario un análisis profundo de las mismas.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico anterior se aprecia una tasa de crecimiento irregular sobre todo al final del periodo de análisis. A pesar que se observa una tasa de crecimiento elevada en el año 2010, la tasa de participación se mantuvo en tendencia

negativa, por lo que se entiende que la tasa de crecimiento de las importaciones originarias de Japón en el año 2010 no fue suficiente para transformar la participación en las importaciones totales del sector de origen japonés.

La gráfica anterior tampoco nos permite asociar los periodos de desgravación de las fracciones que integran la partida con las variaciones en la tasa de crecimiento sin considerar factores ajenos que han modificado estas últimas. Sin embargo, en el periodo de aparente estabilidad, las variaciones en la tasa de crecimiento no siguen un comportamiento normal bajo circunstancias de reducción en el arancel.

A manera de conclusión, considerando que los vehículos automóviles para transporte de mercancías no forman parte significativa del comercio entre México y Japón, en comparación de otras partidas arancelarias, es factible decir que las variaciones observadas son generadas por otros factores y secundariamente la desgravación de las fracciones que componen la partida afecta los valores en el comercio.

4.3.5 Partida 8705. Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).

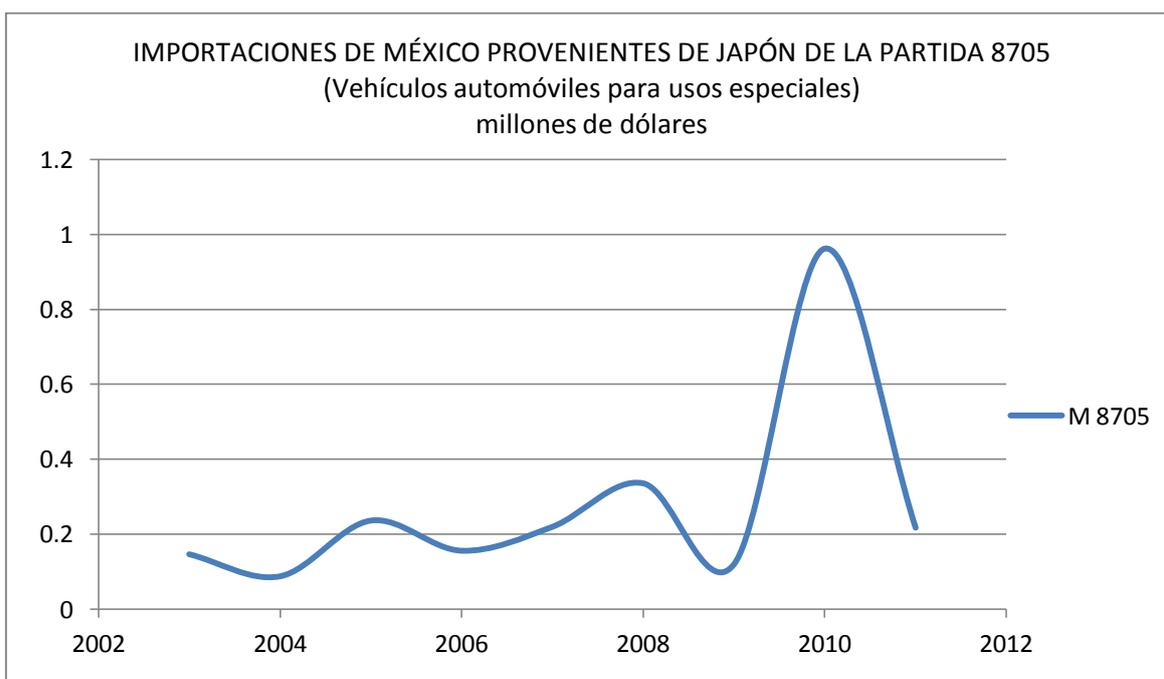
La partida 8705 hace referencia a vehículos especializados, de los cuales en cuanto se recopiló la información se encontraron nulas exportaciones originarias de México a Japón por lo mismo, las exportaciones de esta partida arancelaria no son sujetas de análisis.

En lo referente a las importaciones, se considerará lo siguiente:

- los bienes originarios de Japón están clasificados dentro de las categorías C (desgravados a 10 años una vez entrado el vigor), y X

(excluidos de cualquier reducción o eliminación de aranceles aduaneros).

Además de lo ya mencionado, el análisis de esta partida arancelaria se complica sobre todo por los plazos de desgravación, ya que son amplios a comparación de otras partidas por lo que resulta complejo establecer una correlación directa entre lo observable en los gráficos y lo definido en la normatividad.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En términos absolutos, la gráfica muestra valores muy bajos de las importaciones de vehículos para uso especial originarios de Japón. A la entrada en vigor del tratado inició la desgravación de la partida, las importaciones habían rondado los 200 000 dólares. En el periodo de crisis mundial²⁴² las importaciones alcanzan el máximo dentro del rango de análisis (0,962 millones de dólares), sin embargo, por el comportamiento al año

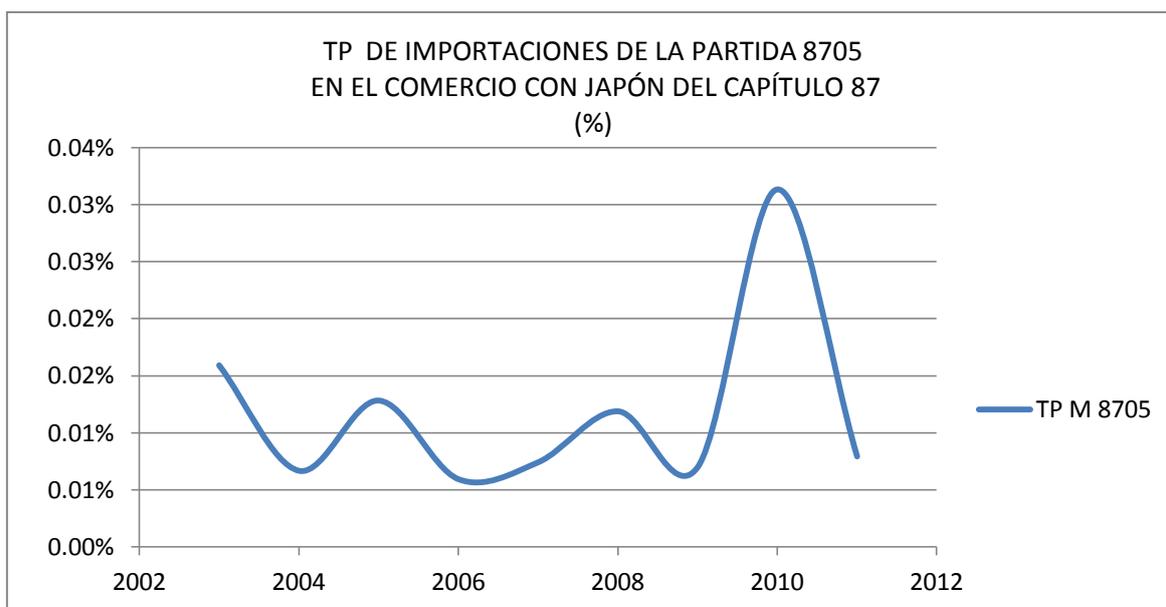
²⁴² El periodo mencionado es el que se ha considerado a lo largo del texto, es decir, a partir del año 2008 a 2011.

siguiente y de los años precedentes, es factible pensar que fue un dato atípico ocasionado por externalidades que no son objeto de análisis.

Puesto que los valores mostrados por la partida son muy bajos, sólo se considerará la tasa de participación para el análisis correspondiente a la partida, de esta forma se identificará se ha existido un cambio en la estructura de las importaciones de origen japonés con respecto a la partida 8705.

En el siguiente gráfico se observa un esquema similar al que muestra el valor de las importaciones en el periodo de análisis, tanto en las fluctuaciones como en los niveles máximos, expresados en términos porcentuales.

La tasa de participación muestra fluctuaciones muy similares a los términos absolutos y es visible que la participación no ha sufrido grandes cambios ni representa un valor significativo en el total de las importaciones del sector provenientes de Japón, por lo mismo, no es visible un efecto de la desgravación de las fracciones que conforman la partida.²⁴³



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2012

²⁴³ Cabe mencionar que faltan 4 años para que se cumpla la totalidad de la eliminación del arancel de las fracciones sujetas a desgravación que son parte de la partida 8705. Se considera 2011 como el último año en análisis.

4.3.6 Partida 8706. Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.

A pesar que es una parte esencial de la industria automotriz, los niveles de comercio de la partida 8706 entre México y Japón, observados en la recopilación de datos, son nulos o casi nulos.

Las importaciones de esta partida originarias de Japón fueron clasificadas como C, lo cual significa que se eliminará el arancel gradualmente hasta quedar totalmente eliminado al término de 10 años (2015).

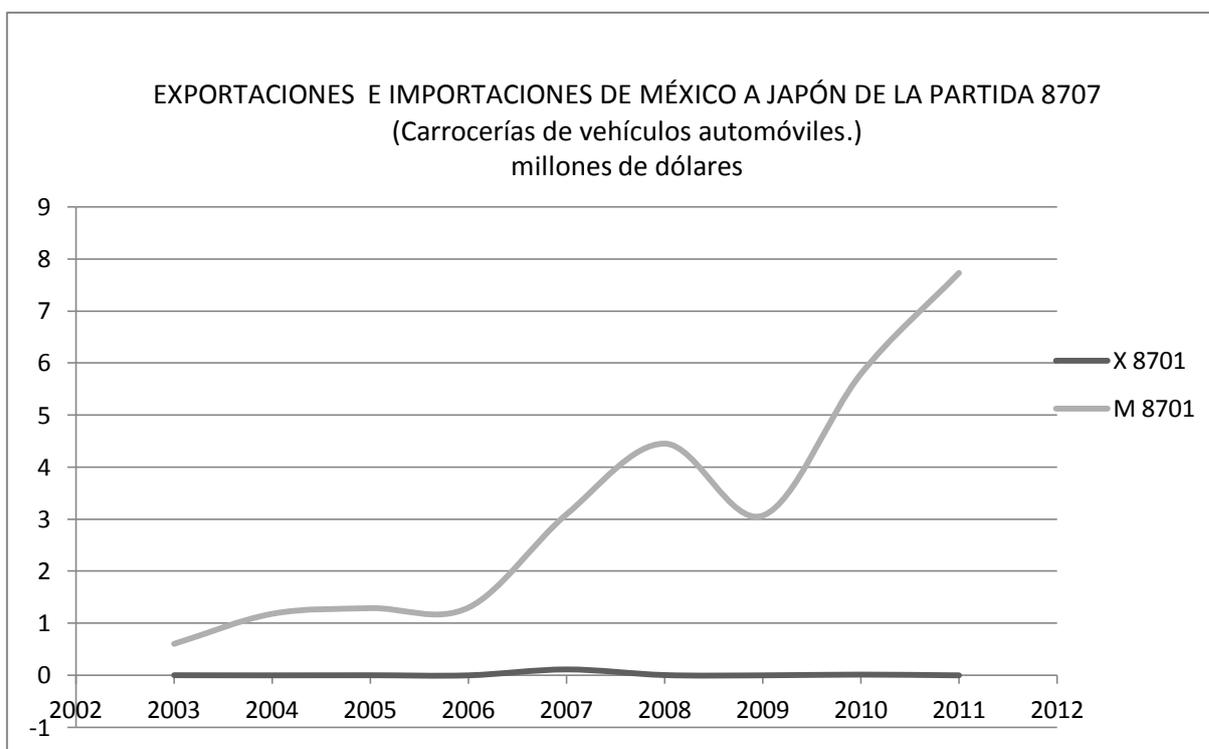
A pesar de la ventaja de haber quedado desgravadas las exportaciones mexicanas al entrar en vigor el tratado, éstas han permanecido nulas, lo cual permite señalar que no obstante la liberación del comercio, si no existe el mercado para el bien (en este caso mercado para las exportaciones mexicanas en Japón) o capacidad para satisfacer el mercado objetivo, el comercio no puede efectuarse.

Es posible que en cierto momento las necesidades tanto del mercado mexicano como el japonés se modifiquen y se aproveche el libre comercio que se está gestando con el acuerdo vigente entre México y Japón.

4.3.7 Partida 8707. Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- Los bienes originarios de Japón están clasificados dentro de las categoría C (desgravados en 10 años una vez entrado el vigor el Acuerdo).



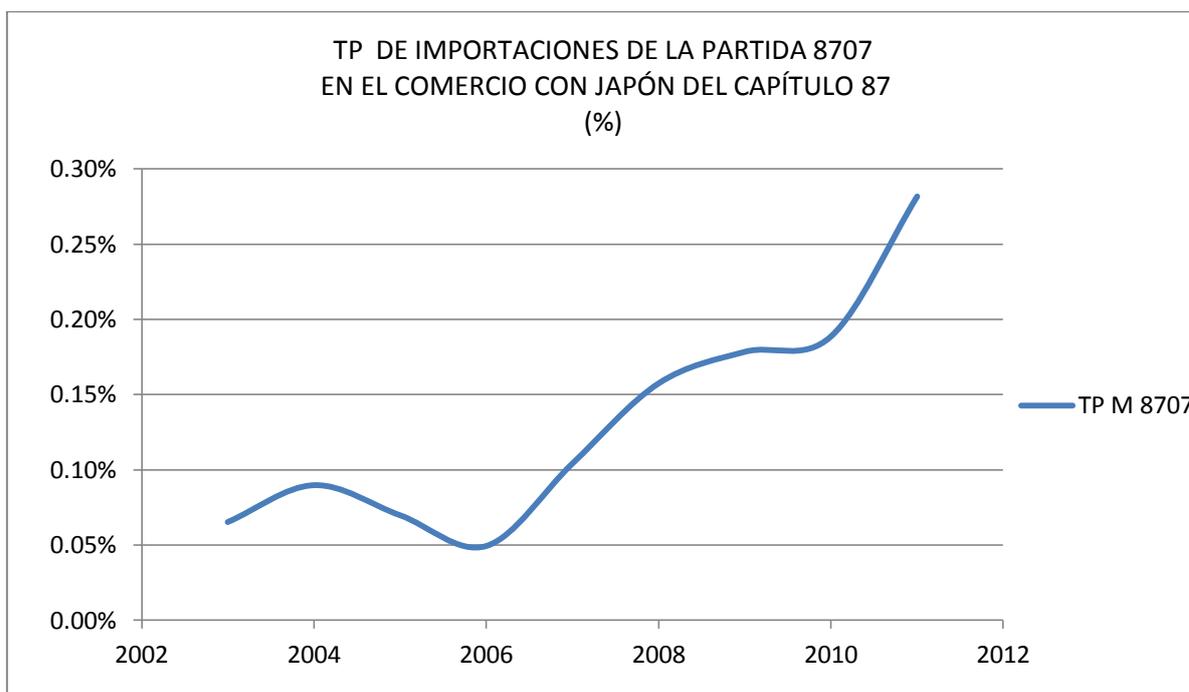
Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

Las importaciones originarias de Japón de la partida 8707 (carrocerías) y la partida 8706 (chasis) así como las fracciones arancelarias que conforman dichas partidas serán desgravadas por completo en 10 años a partir de la entrada en vigor del Tratado. Como se hizo mención en lo referente a la partida 8706, debido al plazo al que está sujeta la desgravación no se espera un efecto perceptible, pues el plazo para la completa desgravación aún no se cumple.

Sin embargo, a diferencia de la partida 8706, en lo referente a carrocerías se puede observar una dinámica distinta pues las importaciones originarias de Japón han incrementado no obstante la ya mencionada crisis económica mundial que ha tenido efectos sustanciales en otras partidas analizadas.

Por otro lado, las exportaciones mexicanas a Japón han sido constantes en los valores bajos no obstante la eliminación de cualquier tipo de arancel en 2005. Con lo observado en el gráfico se puede señalar que las exportaciones mexicanas de carrocerías de vehículos automóviles tienen un valor mínimo en el comercio del sector mexicano-japonés.

Para continuar el análisis, al igual que con otras partidas arancelarias, se hará abstracción de las exportaciones pues los bajos valores presentados no permiten indagar más allá que el señalamiento ya hecho.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

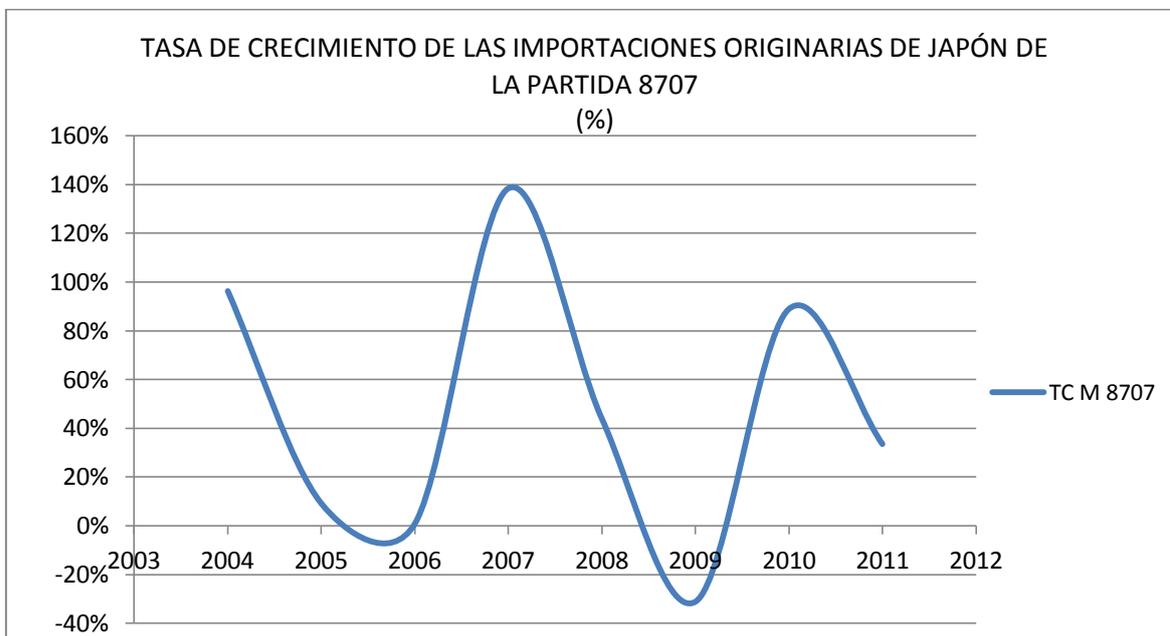
A diferencia de lo observado en otros gráficos de tasa de participación, la tasa de participación de las importaciones originarias de Japón de la partida 8707 se ha mantenido con un ritmo creciente. A pesar de la participación mínima que éstas representan, es menester señalar que la participación de las dichas no se vio afectada en el periodo antes señalado como Crisis (2007-) y que en el mismo periodo se observan las tasas de participación más elevadas.

Lo observado en el gráfico de tasa de participación de la partida 8707 puede significar que la disminución del arancel que se hace año con año ha beneficiado a las importaciones de origen japonés. Ya que la carrocería es una pieza esencial en un vehículo automóvil, la idea de señalar el efecto directo de la disminución del arancel no parece tan insensata.

Sin embargo, también se puede señalar que el cambio en la estructura de las importaciones originarias de Japón observado, puede deberse a la afección a las otras partidas en el periodo señalado como inestable, de lo cual, el efecto

de desplazamiento hacia la partida 8707 sería mínimo, pues en el gráfico de términos absolutos también se observa un crecimiento potencial.

Se concluirá con esta partida señalando las tasas de crecimiento de las importaciones de la partida 8707 originarias de Japón observadas con el objetivo de reafirmar lo ya señalado anteriormente.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

A diferencia de lo que se observó en los gráficos anteriores de la misma partida, en la tasa de crecimiento se observan grandes fluctuaciones, siguiendo la inestabilidad de las otras partidas analizadas. Lo destacable de la tasa de crecimiento es que sólo en 2009 presentó una tasa negativa (-31%), lo cual no afectó a la tasa de participación con respecto a las importaciones del sector originarias de Japón.

La inestabilidad de las tasas de crecimiento no permite pronosticar con certeza si el comportamiento de los valores de importación seguirá en aumento en los próximos años o si lo observado ha sido consecuencia de la aún más profunda inestabilidad en las otras partidas arancelarias.

Lo que se puede mencionar al observar la gráfica es que no se puede asociar la tasa de crecimiento con la disminución del arancel de la partida, sin

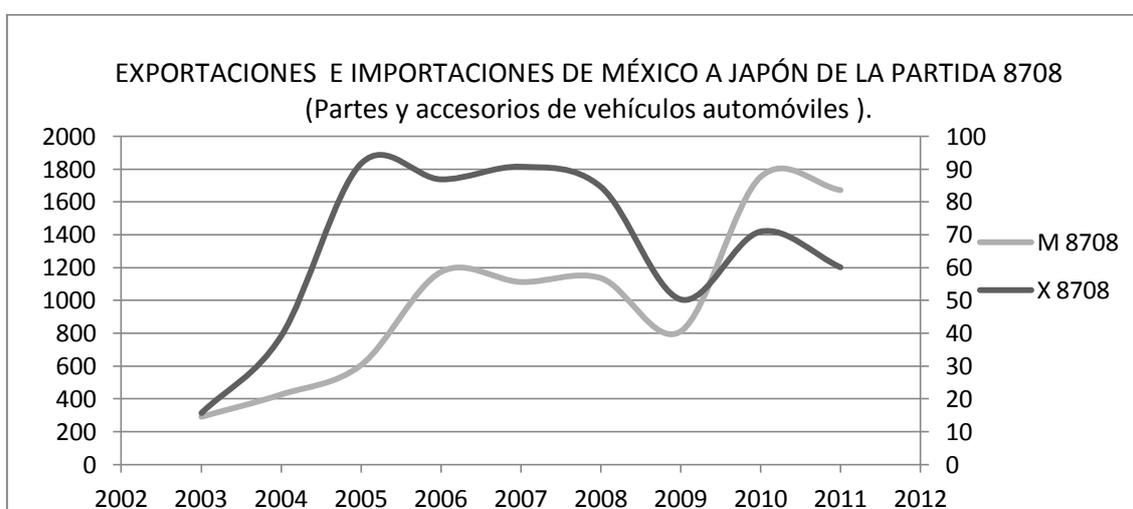
embargo, las tasas presentadas si son vinculables con el comportamiento de la tasa de participación. Por lo que se señala que sí hay un efecto positivo de la desgravación arancelaria en las importaciones de la partida 8707 de origen japonés.

4.3.8 Partida 8708. Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05.

La partida 8708 se refiere al sector de autopartes, el cual ha sido dinámico desde que la industria automotriz inicio operaciones en territorio mexicano²⁴⁴, por lo mismo es de especial interés para lograr el objetivo de la investigación.

Para el análisis de esta partida se considerará lo siguiente:

- Los bienes del sector originarios de México quedaron desgravados por completo al momento de entrada en vigor del Acuerdo.
- Los bienes originarios de Japón están clasificados dentro de las categoría A (desgravados al entrar en vigor el Acuerdo), B5 (desgravados en 5 cortes anuales una vez entrado en vigor el tratado y, C (desgravados en 10 años una vez entrado el vigor el Acuerdo).



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

²⁴⁴ Revisar capítulo 2 de este mismo documento.

Los valores de las importaciones y de las exportaciones de la partida 8708 entre México y Japón representan cifras elevadas en comparación de lo mostrado por las partidas ya analizadas, sin embargo, las importaciones originarias de Japón (eje principal) son ampliamente superiores tanto que el valor máximo de las exportaciones mexicanas (eje secundario) no alcanzan siquiera el valor mínimo de las importaciones originarias de Japón en el periodo de análisis.

El comportamiento de ambas variables es muy similar, a diferencia notable que en el periodo señalado como de inestabilidad en la economía, las exportaciones mexicanas tienen una caída más pronunciada y en auge. Las importaciones de origen japonés crecen más rápido.

En el gráfico es apreciable el efecto de la entrada en vigor del tratado, ya que las exportaciones mexicanas presentan un crecimiento destacable en 2005, sin embargo, en el transcurso de los años, el valor de las exportaciones ha disminuido.

Por otro lado, las importaciones originarias de Japón también presentan un crecimiento significativo a la entrada en vigor del acuerdo, el cual, al igual que las exportaciones tuvo una ligera caída en años posteriores y se profundizó en 2009.

En cuanto a los periodos de desgravación, es observable el efecto inmediato de la desgravación de las fracciones de la partida clasificadas como A y a simple vista es presumible también un efecto de la desgravación de las fracciones de la partida clasificadas como B5 de Japón (desgravadas en su totalidad en 2010). Sin embargo para profundizar en esto, es preciso recurrir a los otros métodos de análisis propuestos.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

En el gráfico (TP) se observa que previo a la entrada en vigor del acuerdo hay una concentración de las exportaciones de autopartes mexicanas en el total de las exportaciones del sector. Una vez en curso el tratado, la participación de las autopartes disminuye, manteniéndose en niveles de 30 puntos porcentuales.

El gráfico nos permite decir que con respecto a las exportaciones de autopartes mexicanas, el tratado permitió que se diversificaran las exportaciones, quitándole participación a las correspondientes a la partida 8708 pero sin afectar el valor de las mismas de forma negativa.

Las importaciones originarias de Japón, caso contrario, han ganado participación en las importaciones totales del sector provenientes de Japón. Es visible un crecimiento en la tasa de participación que a su vez es acompañado con el incremento del valor de las importaciones. Por lo tanto, las importaciones de origen japonés de esta fracción han sido las más beneficiadas pues prácticamente han duplicado su participación en las importaciones totales del sector, pasando de 33% en 2005 a 61% en 2011.



Elaboración propia con datos de World Trade Atlas, 2011

Por último, en la tasa de crecimiento se torna evidente el efecto en las importaciones y exportaciones del periodo de inestabilidad económica, previo a esto, la tasa de crecimiento de las exportaciones tuvo una caída pronunciada en 2006, manteniéndose en niveles bajos e incluso negativos por los siguientes años.

En tanto, la tasa de crecimiento de las importaciones ha sido más inestable teniendo uno de sus puntos más altos al tiempo que se pronunció la caída de la tasa de crecimiento de las exportaciones (2006), sin embargo no se mantuvo en niveles bajos pues tuvo fluctuaciones considerables los años posteriores.

Es viable interpretar lo observado como resultado del ajuste de las exportaciones e importaciones totales a la entrada en vigor del tratado, puesto que a pesar de que las exportaciones crecieron para mantenerse en valores superiores a los mostrados en años previos al tratado, éstas han mantenido

tasas de crecimiento inestables posiblemente asociadas a la ya mencionada inconstancia económica.

Por su parte, los valores de las importaciones son difícilmente identificados como efecto del tratado desde el gráfico de tasa de crecimiento debido a sus grandes fluctuaciones dentro y fuera del periodo de inestabilidad económica.

5. Efecto de la crisis en el sector automotriz de los socios comerciales de México dentro del TLCAN, TLCUEM y Acuerdo de Asociación Económica México-Japón.

Una vez analizadas las principales partidas arancelarias en el comercio de México en los principales tratados comerciales que sostiene, es preciso analizar el comportamiento del comercio de los socios comerciales con el objetivo de mostrar que los cambios que se han suscitado en el comercio del sector automotriz con México han sido resultado de los cambios en el comportamiento económico de las partes.

Se busca poner en evidencia que la caída en la dinámica comercial del sector automotriz de los socios comerciales con México desde 2007 ha sido consecuencia de la crisis económica que ha caracterizado los últimos años.

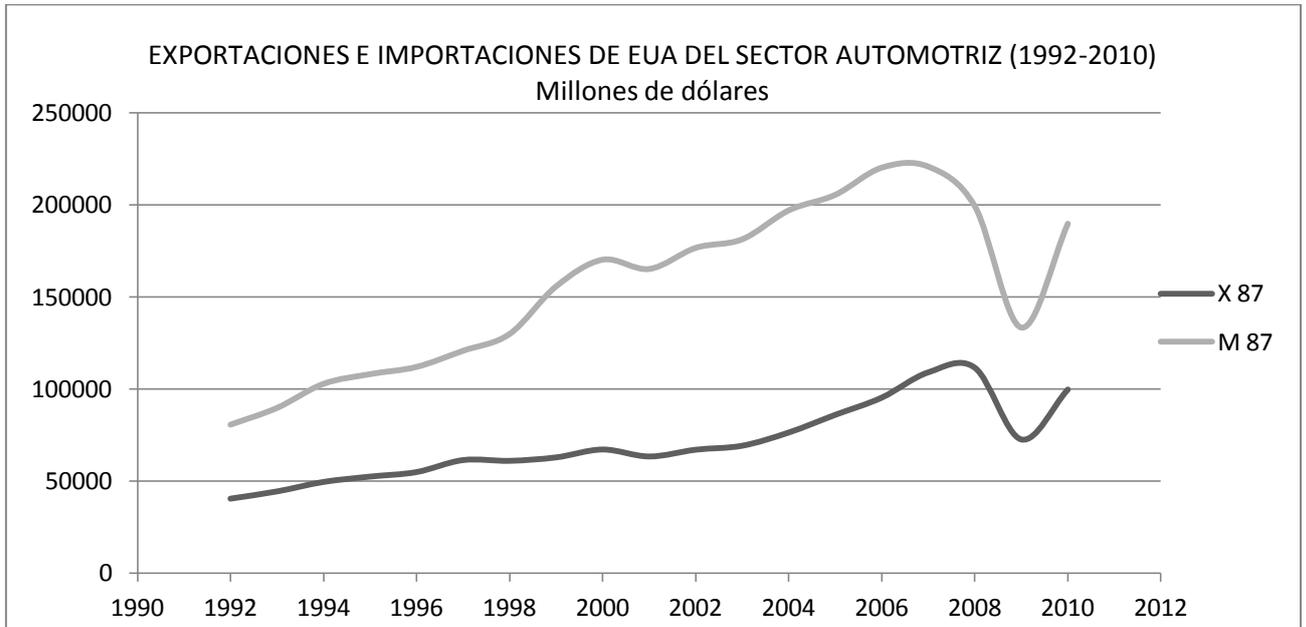
Para lograr el objetivo de este capítulo se consideran las siguientes variables:

- Exportaciones totales de bienes de México, EUA, Canadá, Japón y UE.
- Importaciones totales de bienes de México, EUA, Canadá, Japón y UE.
- Exportaciones del sector automotriz de México, EUA, Canadá, Japón y UE.
- Importaciones del sector automotriz de México, EUA, Canadá, Japón y UE.

Para este capítulo se consideró la base de datos de la Organización Mundial de Comercio y los datos anteriormente recopilados del World Trade Atlas y de INEGI; por lo anterior se observan ciertas diferencias en las cifras pues las series presentadas por la OMC son cifras estimadas, sin embargo, serán tomadas en cuenta para no afectar el comportamiento de las variables de los socios comerciales en el comercio con México.

5.1 Crisis en el sector automotriz dentro del TLCAN.

5.1.1 Comercio con Estados Unidos.



Elaboración propia con datos de la OMC, 2012

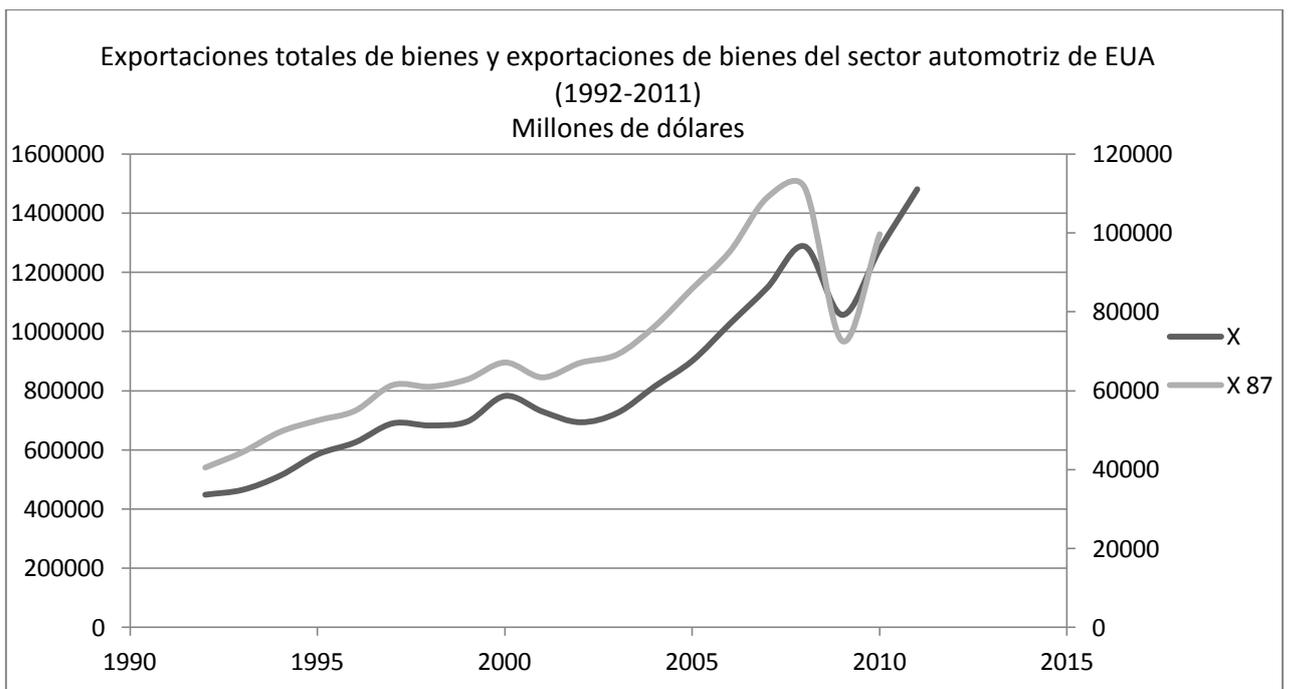
El gráfico que muestra el comercio del sector automotriz de EUA con el mundo permite observar que la entrada en vigor del TLCAN no cambió el comportamiento del comercio de EUA, es decir, al integrar una zona comercial con privilegios arancelarios y en algunos casos con el goce de libre arancel tanto importaciones como exportaciones de EUA mantuvieron su ritmo de crecimiento.

Fue hasta 2009 que las exportaciones de bienes del sector automotriz de EUA tuvieron una caída significativa a consecuencia de la crisis económica mundial, alcanzando valores similares a los logrados en 2003. Por otro lado, las importaciones de bienes del sector automotriz de EUA mostraron una desaceleración a partir de 2007, sin embargo, fue hasta 2008 en que las importaciones experimentaron una caída significativa. En 2009 las importaciones de bienes del sector automotriz de EUA tuvieron un valor similar al alcanzado en 1999.

A pesar de la caída de ambas variables, éstas se recuperaron al año siguiente (2010), sin embargo, la dinámica del comercio del sector automotriz se vio

afectada pues en el caso de las exportaciones se logró un valor similar a 2007, es decir, tres años perdidos; mientras las importaciones de bienes del sector automotriz alcanzaron un valor similar al mostrado en 2003, es decir, siete años de retroceso.

Para visualizar los cambios en el comercio del sector automotriz de EUA se elaboró el gráfico que muestra los valores de las importaciones totales de bienes y las importaciones del sector automotriz, y; el gráfico que muestra las exportaciones totales de bienes y las exportaciones del sector automotriz de EUA.



Elaboración propia con datos de la OMC, 2012

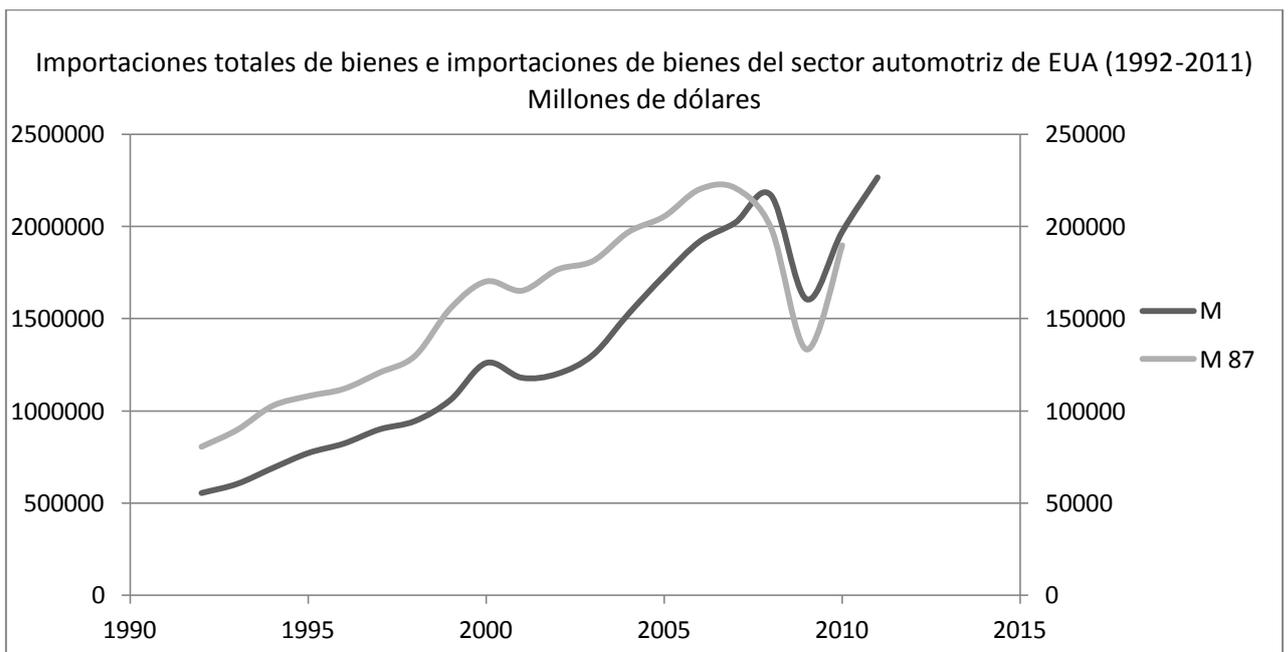
El gráfico anterior muestra que las exportaciones de bienes del sector automotriz de EUA (eje secundario) han seguido la misma dinámica de las exportaciones totales de bienes (eje principal), por lo que las variables ajenas a la dinámica comercial que han afectado a las exportaciones de bienes de EUA han afectado de la misma forma a las exportaciones de bienes del sector automotriz de EUA.

El gráfico anterior permite señalar una desaceleración a nivel industrial en EUA que afectó directamente a la industria automotriz y, al igual que el gráfico

precedente se observa que la ligera recuperación de las exportaciones del sector automotriz de EUA no fue suficiente para recuperar lo perdido. Por otro lado, las exportaciones totales de bienes se recuperaron casi en su totalidad de la caída suscitada en 2009.

En lo que respecta a la entrada en vigor del TLCAN, no se observa un cambio visible en la tendencia del valor de las exportaciones por lo que se puede señalar que la entrada en vigor del TLCAN no significó un cambio considerable en la dinámica de las exportaciones totales de bienes así como tampoco significó un cambio considerable en las exportaciones de bienes del sector automotriz.

Lo anterior es de vital importancia para lograr los objetivos de esta investigación, pues se observan cambios significativos en las exportaciones a consecuencia de variables ajenas a la integración económica. Por otro lado, no se observan cambios significativos en la dinámica de las exportaciones de bienes del sector automotriz de EUA a consecuencia de la integración económica en el TLCAN.



Elaboración propia con datos de la OMC, 2012

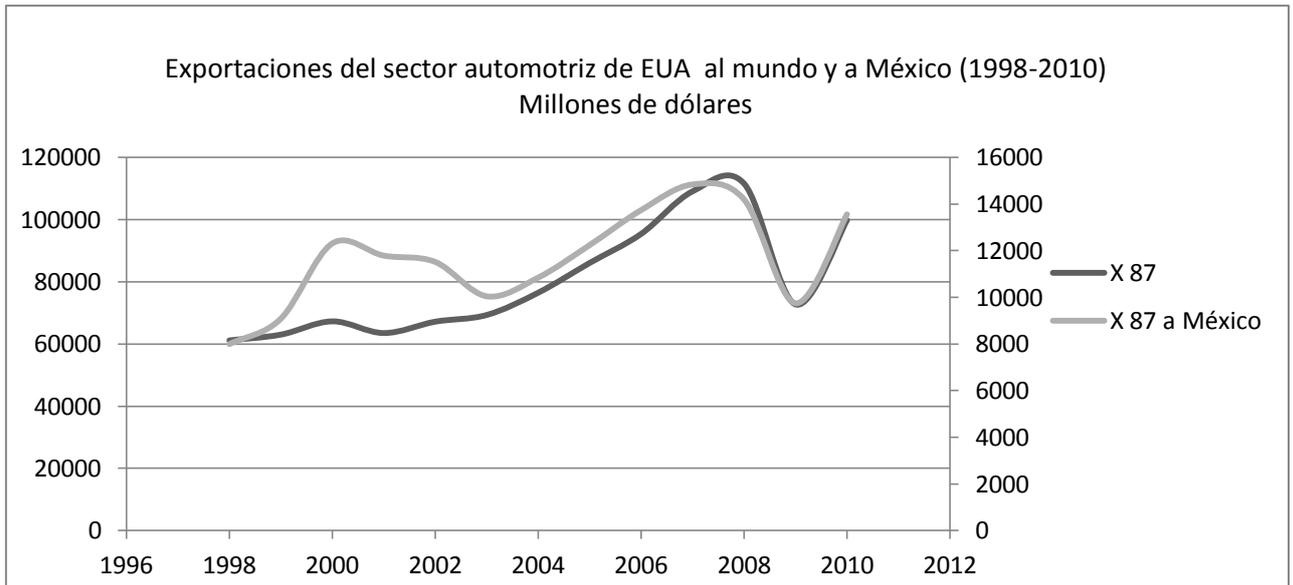
Al igual que las exportaciones, las importaciones del sector automotriz de EUA (eje secundario) siguen un comportamiento similar al mostrado por las

importaciones totales de bienes (eje principal), sin embargo, es en 2007 cuando las importaciones del capítulo 87 del sistema armonizado presentan una desaceleración mientras las importaciones totales de bienes presentan una caída hasta 2009.

A la entrada en vigor del TLCAN no se observa un cambio significativo en la tendencia de las importaciones totales, sin embargo, en lo que respecta al sector automotriz es visible un ligero cambio que representa cerca de 10,000 millones de dólares, si dicho cambio es asociado a la integración económica con México (recordando que EUA y Canadá ya presentaban signos de integración económica) se podrá observar en los siguientes gráficos donde se asocie las exportaciones mexicanas del sector automotriz a EUA y las importaciones del sector automotriz de EUA.

El comportamiento de las variables observadas en el gráfico permite señalar que las importaciones de bienes del sector automotriz de EUA presentaron una dinámica distinta a la mostrada a las importaciones totales en el periodo de crisis, lo cual puede significar un cambio en la estructura de las importaciones totales de bienes de EUA o se puede señalar al sector automotriz como el detonante de la caída de las importaciones totales, sin embargo, en los últimos años se ha observado un debilitamiento de la industria automotriz estadounidense que ha trasladado procesos de producción a plantas fuera del territorio de EUA²⁴⁵, por lo que se pueden tomar ambas consideraciones mencionadas.

²⁴⁵ Revisar capítulo 2.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

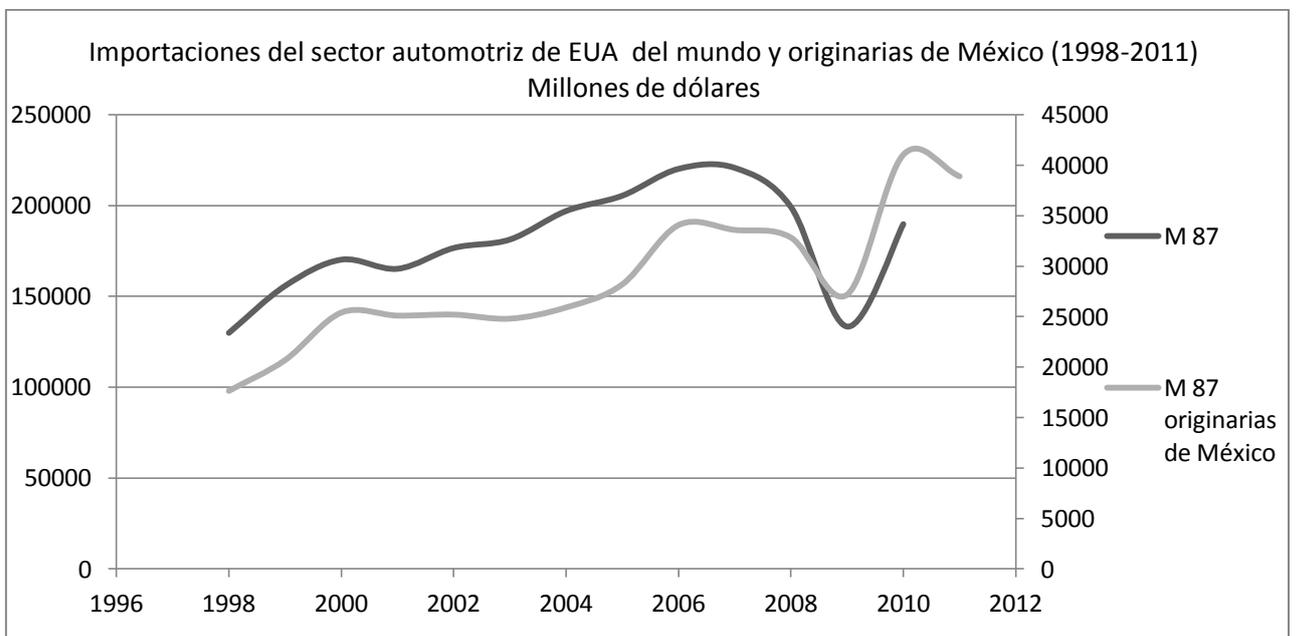
El gráfico anterior no representa las exportaciones de EUA al mundo y a México del todo, ya que debido a las distintas fuentes a las que se recurrió para recopilar los datos se encontraron ciertas diferencias en las cifras, sin embargo, dichas diferencias son mínimas y no cambian el aspecto ni el sentido de la gráfica de forma significativa. Sumado a esto, el registro de datos de las importaciones mexicanas del sector automotriz originarias de EUA no se encuentra disponible para años anteriores a 1998, por lo mismo no es posible determinar un cambio en las exportaciones de EUA a México de bienes de la industria automotriz a la entrada en vigor del TLCAN.

A pesar de lo anterior, es posible lograr el objetivo planteado para este capítulo, el cual es observar los efectos de la crisis económica tanto en las exportaciones globales de EUA como las exportaciones a México del sector automotriz.

El gráfico muestra un comportamiento similar de las exportaciones del sector automotriz a México (eje secundario) al de las exportaciones totales del sector automotriz de EUA (eje principal) pese a la dinámica mostrada entre 1998 y 2003, periodo en el que se observa un cambio en la estructura de las exportaciones totales del sector automotriz ya que las dirigidas a México poseen una tendencia positiva superior a las exportaciones totales de bienes del sector automotriz de EUA.

En el periodo catalogado como crisis (2007-) se observa un comportamiento similar del valor de las variables observadas por lo que es posible decir que el efecto que tuvo la crisis económica en las exportaciones del sector automotriz de EUA, afectó de la misma manera a las exportaciones de bienes del sector automotriz a México.

Lo anterior permite reforzar la información obtenida en el capítulo 4, pues el comportamiento similar en ambas variables en el periodo de crisis permite pensar que la caída en las exportaciones del sector de EUA no modificó su estructura en lo que concierne a las exportaciones a México, es decir, las exportaciones del sector a México mantuvieron una participación similar en el periodo observado, lo cual no afectó lo señalado en el análisis de las partidas realizado en el capítulo 4 de esta investigación.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

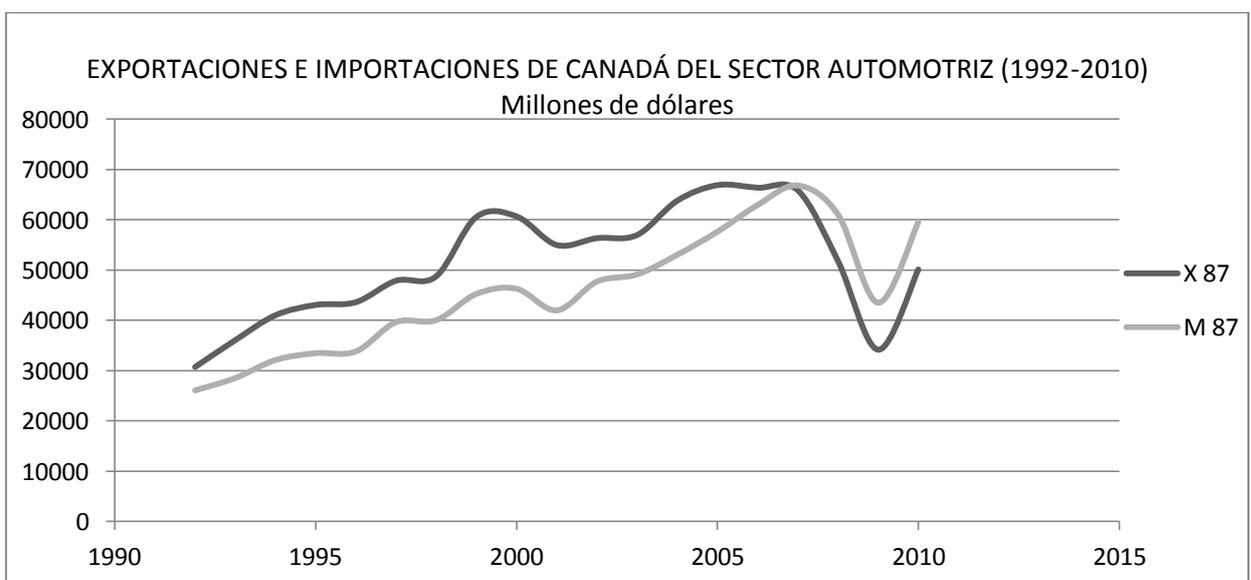
Con las mismas limitaciones que presentan las exportaciones, en el caso de las importaciones es posible observar un comportamiento similar en proporción. Tanto las importaciones totales del sector automotriz (eje principal) como las importaciones del sector originarias de México (eje secundario) presentan una caída a causa de la crisis económica.

La caída en las importaciones originarias de México es en 2007, año en que las importaciones totales del sector presentan una ligera desaceleración sin presentar una caída. A pesar de eso, la caída en las importaciones totales fue más pronunciada que la caída en el valor de las importaciones originarias de México por lo que es posible decir que los bienes originarios de México tienen cierta solidez en el mercado de EUA.

La diferencia observada en las respectivas pérdidas sugiere un cambio en la estructura de las importaciones totales del sector automotriz de EUA, este cambio puede ser sostenido debido al traslado de procesos de producción de bienes del sector automotriz fuera del territorio estadounidense a países como México²⁴⁶.

Pese a lo observado y debido al comportamiento de las variables es posible sustentar lo obtenido en el capítulo 4 respecto a las exportaciones mexicanas del sector a EUA dentro del TLCAN pues las variables tienen un comportamiento similar que no afecta el análisis efectuado, pues para 2009 la eliminación de aranceles de los bienes del sector automotriz dentro del TLCAN había terminado.

5.1.2 Comercio de Canadá.



Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

²⁴⁶ Revisar capítulo 2.

El gráfico anterior muestra el comercio del sector automotriz de Canadá a nivel global de 1992 a 2010, en el cual se observa un comportamiento similar en importaciones y exportaciones hasta 2006.

Tomado en cuenta la entrada en vigor del TLCAN en 1994, no es visible un cambio en alguna de las variables graficadas, es decir, a grandes rasgos, la entrada en vigor del TLCAN no modificó el comportamiento de exportaciones e importaciones del sector automotriz de Canadá.

De la misma forma se observa la caída en ambas variables en el periodo de crisis económica (2007-). Las exportaciones de bienes del sector automotriz caen a partir de 2006, alcanzando su nivel más bajo en 2009 (34,171 millones de dólares) valor que es similar al mostrado en 1993 (antes de entrar en vigor el TLCAN). Algunos autores atribuyen la caída de las exportaciones a la caída de la demanda estadounidense del tipo de automóviles que se producen en Canadá.

“Esta disminución se vincula, entre otras cosas, con el alza sustancial del precio del petróleo desde 2004 que ocasionó que los compradores evitaran adquirir vehículos deportivos utilitarios como SUVs y pickups (principal sector de General Motors, Ford y Chrysler), así como por la crisis financiera global y la consiguiente concentración del crédito que ejerció presión sobre los precios.”

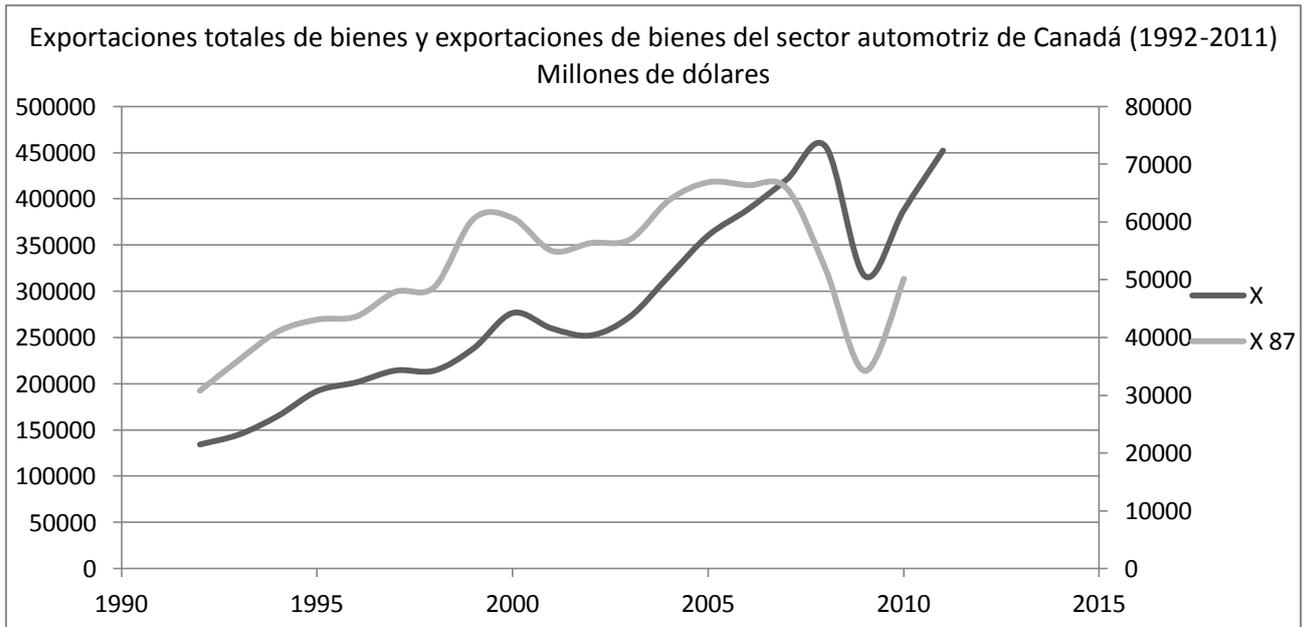
247

Debido a la estructura de la industria automotriz canadiense las importaciones de bienes del sector automotriz se mantuvieron hasta 2007, fue en 2008 cuando las importaciones canadienses disminuyeron su valor, pasando de 66,803 millones de dólares en 2007 a 61,053 millones de dólares en 2008, sin embargo, alcanzaron su nivel más bajo en 2009 cuando las importaciones del sector representaron un valor similar al alcanzado en 1999.

Pese a las caídas experimentadas en ambas variables, las mismas se recuperaron en 2010 como signo de recuperación de las economías a nivel mundial, sin embargo, no fue suficiente para recuperar lo perdido, pues en

²⁴⁷ [http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20\(Canada\).pdf](http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20(Canada).pdf)

2010 el sector automotriz canadiense presentó un déficit de 9, 423 millones de dólares.



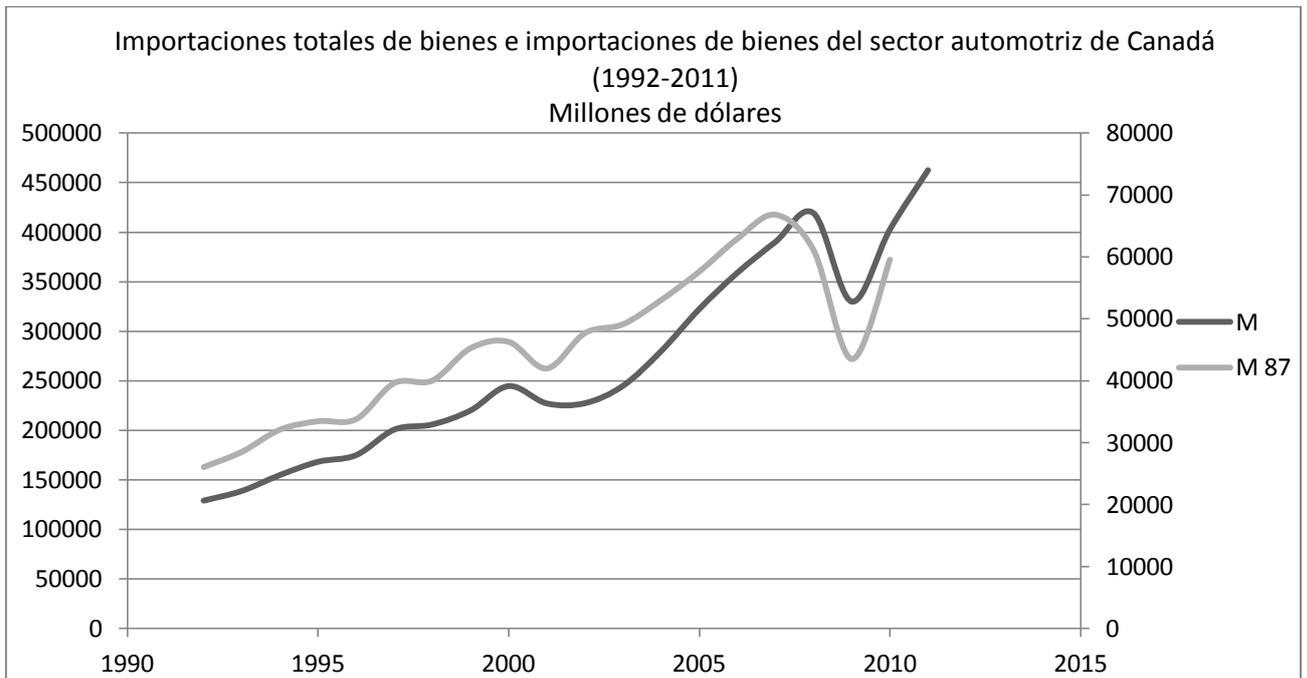
Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

El gráfico muestra un comportamiento similar de las exportaciones totales de Canadá y las exportaciones del sector automotriz canadiense hasta 2006, año en que las exportaciones del sector automotriz presentaron una caída en su valor.

Al observar el año en que entró en vigor el TLCAN, no se aprecia un cambio sustancial en las exportaciones, sin embargo si es apreciable un ligero incremento en las exportaciones totales así como en las exportaciones del sector automotriz. Por lo cual, es posible decir que la entrada en vigor del TLCAN tuvo un efecto positivo en las exportaciones canadienses.

Por último, se observa una caída más pronunciada de las exportaciones del sector automotriz de Canadá a partir de 2006. Mientras que las exportaciones totales recuperaron casi en su totalidad la pérdida de 2009 en 2011, las exportaciones del sector automotriz no se recuperaron de la caída acontecida en 2006, lo cual sugiere un cambio en la estructura de las exportaciones totales de Canadá.

Más adelante se identificará si dicho cambio en las exportaciones totales afectó de igual forma la estructura de las exportaciones del sector automotriz, en específico, las exportaciones del sector a México.



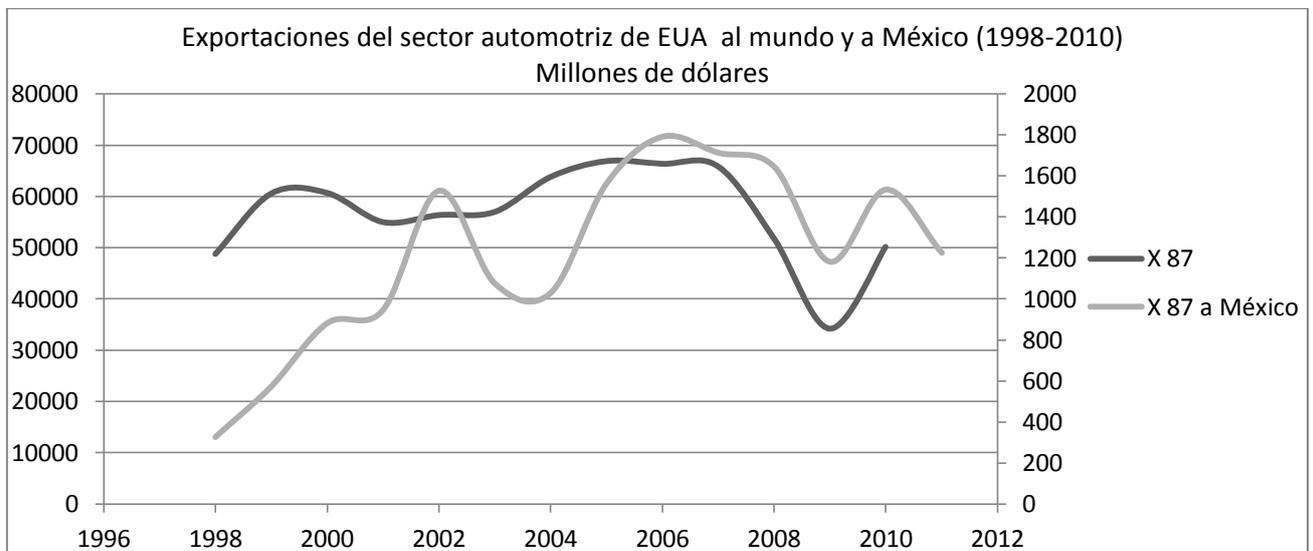
Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

El gráfico que muestra las importaciones totales de Canadá y las importaciones del sector automotriz permite visualizar un comportamiento similar de ambas variables desde 1992 hasta 2007, sin embargo, las importaciones del sector automotriz presenta un ligero incremento en su valor en 2002, es decir, recupera el valor perdido en 2001 al año siguiente mientras que las importaciones totales alcanzaron un valor similar al mostrado en 2000 hasta 2003. En este aspecto se puede señalar un ritmo más acelerado en las importaciones del sector automotriz que las importaciones totales de Canadá.

Con lo que respecta al TLCAN, es visible un ligero incremento en el valor de las importaciones del sector automotriz a la entrada en vigor, de la misma forma se observa un cambio en la tendencia del valor de las importaciones totales. Con lo anterior, sumado a lo encontrado en el gráfico previo se entiende que hubo un efecto positivo en el comercio de Canadá con el TLCAN, por mínimo que éste fue. Dicho efecto positivo se vio reflejado en el sector automotriz.

Al igual que las exportaciones, en este gráfico se observa una caída en el valor de las importaciones del sector automotriz anterior a la caída de las importaciones totales y una recuperación casi inmediata de su valor mientras que las importaciones del sector automotriz de Canadá han tardado más en lograr el valor máximo alcanzado en 2007 (66,803 millones de dólares).

Por lo mismo también se encuentra un cambio en la estructura de las importaciones totales canadienses, sin embargo, el gráfico no permite señalar si dicho cambio en estructura afectó la composición de las importaciones del sector automotriz, para ser precisos, no se observa si las importaciones originarias de México se vieron afectadas.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Al igual que en el caso de EUA, el análisis de las variables respecto a México presenta limitaciones pues las fuentes consultadas presentan cifras distintas pero que no alteran la estructura del gráfico. Además de eso, la indisponibilidad de datos previos a 1998 complica el análisis de las variables del comercio con México dentro del TLCAN.

Consideradas las limitaciones anteriores, es posible lograr el objetivo planteado al inicio del capítulo, el cual consiste en observar el efecto de la crisis en el comercio con México.

Ya que no es observable la entrada en vigor del TLCAN en el gráfico, el análisis del gráfico se centrará en lo observable en el periodo de crisis (2007-). En dicho periodo se observa un comportamiento similar en ambas variables, es decir, las exportaciones de bienes del sector automotriz dirigidas a México siguieron la dinámica de las exportaciones del sector al mundo. Dicho lo anterior, se consigue afirmar lo señalado en el capítulo 4 referente al comercio de las partidas analizadas que componen el capítulo 87 del sistema armonizado pues no se observa un comportamiento de las exportaciones a México ajeno a lo mostrado por las exportaciones totales del sector automotriz canadiense.

Previo a la crisis, las exportaciones del sector a México siguen una dinámica distinta a las exportaciones totales del sector automotriz de Canadá, tales variaciones siguen el curso de las partidas arancelarias analizadas en su conjunto, es decir, los cambios en las exportaciones a México, observados en el gráfico, mantienen la dinámica observada en las partidas arancelarias que fueron analizadas anteriormente.

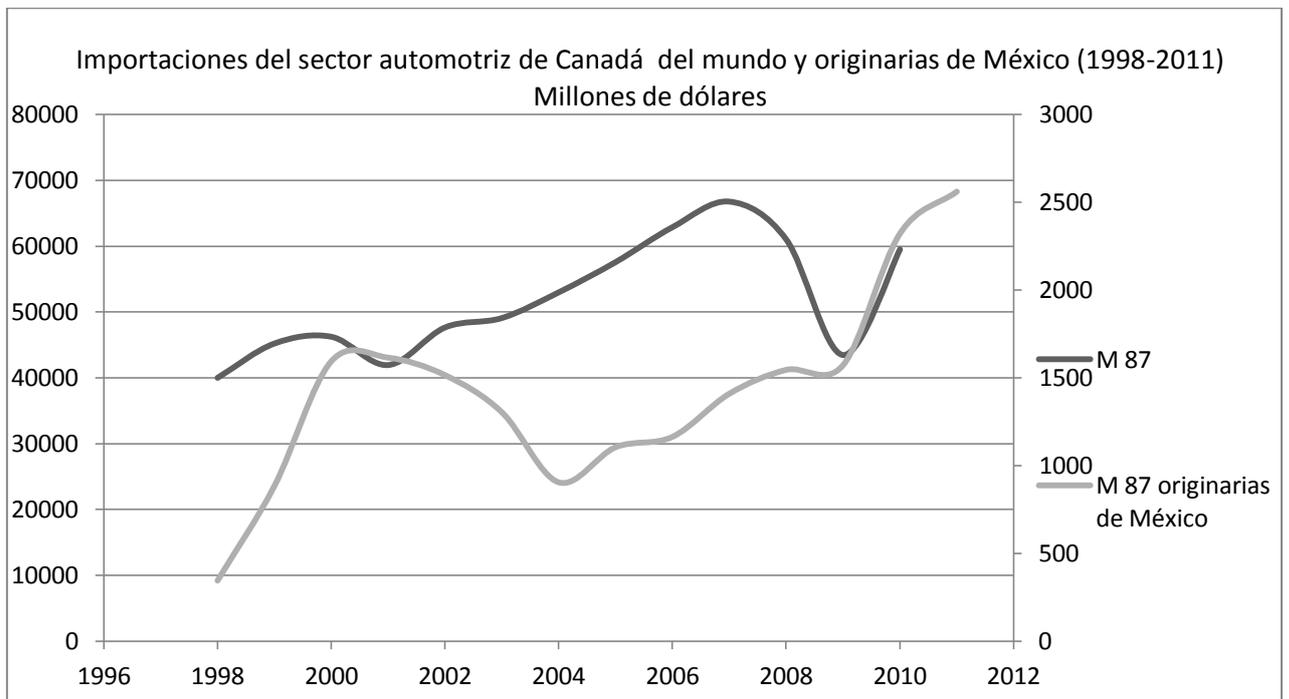
A pesar de lo anterior, las variaciones en las exportaciones a México no representan un cambio en las exportaciones totales, ya que el valor que éstas representan es muy bajo comparado con el total de las exportaciones, por lo que un cambio en las exportaciones a México no afecta considerablemente las exportaciones totales. Lo anterior, puede ser observado en el periodo entre 2002 y 2006.

Dado lo anterior, es completamente sostenible lo escudriñado en el capítulo 4 respecto al comercio entre México y Canadá, ya que el bajo valor que representan las exportaciones a México no afecta considerablemente el comportamiento de las exportaciones totales del sector automotriz canadiense. Además de esto, en el periodo de crisis (2007-) ambas variables siguen un comportamiento similar por lo que se infiere que el efecto negativo en las exportaciones totales del sector tuvieron un efecto en la misma proporción en las exportaciones del sector a México.

El caso de las importaciones es diferente, si bien, en el periodo de crisis las variables tienen un comportamiento similar, las importaciones originarias de

México siguen un comportamiento totalmente ajeno al que muestran las importaciones totales del sector automotriz de Canadá.

El siguiente gráfico muestra el valor de las importaciones totales del sector automotriz canadiense y las importaciones originarias del sector automotriz originarias de México de 1998 a 2011.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Como ya se hizo mención, las importaciones originarias de México siguieron una dinámica totalmente distinta hasta 2009, año en que la crisis económica profundizó, a partir de entonces, ambas variables siguieron un comportamiento similar.

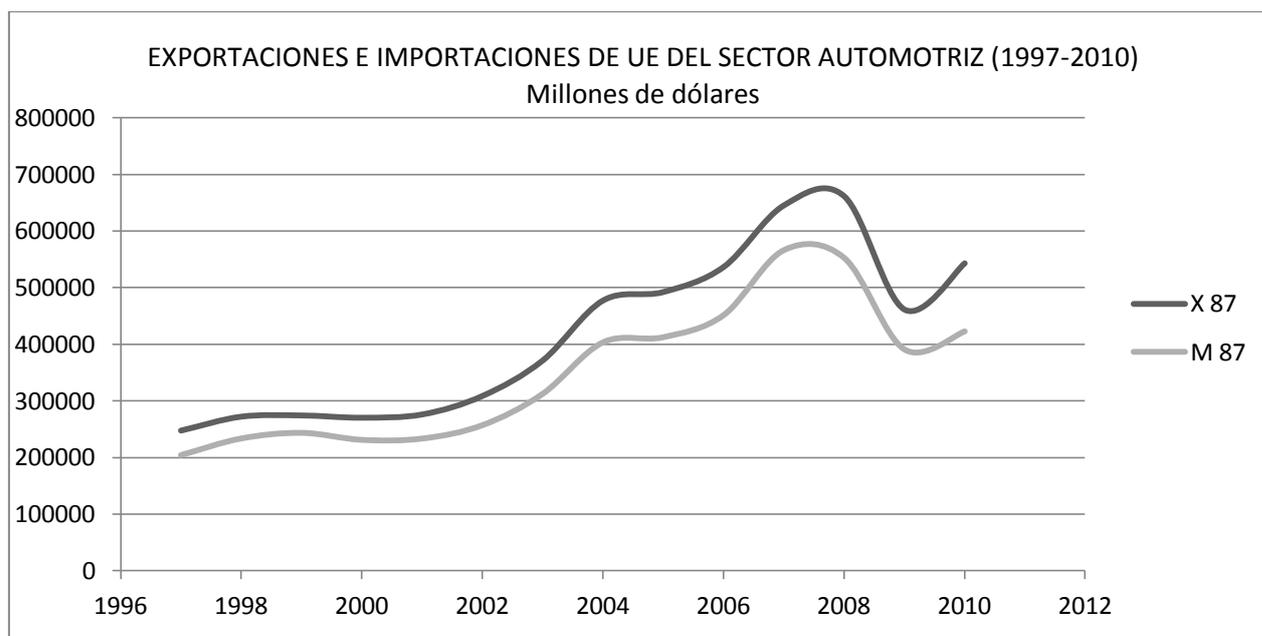
Pese a que no es observable la entrada en vigor del TLCAN en el gráfico, es posible decir que el TLCAN tuvo un efecto positivo en las exportaciones mexicanas de bienes del sector automotriz a Canadá, ya que éstas han presentado un incremento considerable en su valor. No obstante la caída que se observa hasta 2004, la recuperación es paulatina hasta 2009, año en que presentan una ligera caída ocasionada por la crisis económica. La dinámica de las importaciones originarias de México contrasta con las importaciones totales

del sector canadiense, mismas que presentan una caída en su valor desde 2008, es decir, mientras las importaciones originarias de México crecían en su valor, las importaciones totales del sector disminuían.

Dicho contraste sugiere una ganancia en participación de las importaciones originarias de México en el periodo de crisis, además de lo observado entre 1998 y 2000. Si bien, el valor de las exportaciones mexicanas del sector automotriz a Canadá es muy bajo, estas alcanzan un valor considerable en 2010.

Con lo anterior se puede inferir que las importaciones originarias de México se vieron beneficiadas por el TLCAN, cabe mencionar que las exportaciones mexicanas de bienes del sector a Canadá siguen una dinámica similar a las exportaciones mexicanas de la partida 8708 a Canadá, no obstante que éstas representan cerca del 60%²⁴⁸ del total de las exportaciones mexicanas del sector. Con lo anterior se refuerzan los argumentos presentados en el capítulo 4 referente al comercio entre México y Canadá de bienes del capítulo 87 del sistema armonizado.

5.2 Crisis en el sector automotriz dentro del TLCUEM.



Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

²⁴⁸ Revisar capítulo 4. Comercio con Canadá

El gráfico anterior muestra un comportamiento similar entre las exportaciones e importaciones del sector automotriz de la UE. Al ser un conjunto de países, algunos de ellos con una industria automotriz consolidada (Alemania, Italia, Francia), se espera que el comercio no presente grandes brechas entre exportaciones e importaciones.

A la entrada en vigor del TLCUEM (2000) se observa una caída en ambas variables pues las exportaciones del sector automotriz pasaron de 274,110 millones de dólares a 270,108 millones de dólares mientras que las importaciones sufrieron una caída más pronunciada, pasando de 243,793 millones de dólares a 231,410 millones de dólares.

Posteriormente, las variables incrementaron considerablemente su valor en 2004, sin embargo, este hecho está asociado a la ampliación de la UE de 15 países a 25, de igual forma, se observa un incremento en 2007 pues la estructura de la UE se modificó llegando a ser parte de ella 27 países, es decir, se adhirieron dos países (Rumania y Bulgaria).²⁴⁹

Dado lo anterior, el análisis del comercio del sector automotriz previo a 2007 se complica, pues las ampliaciones de la UE tanto en 2004 como en 2007 representan un incremento en las exportaciones como en las importaciones, sin significar por esto, un incremento en los niveles de comercio.

Pese a lo anterior, y en base a lo mostrado en el gráfico, es posible señalar una industria fuerte en la UE. La crisis económica impactó a las importaciones de la industria automotriz en la UE a partir de 2008, sin embargo, a partir de 2010 se muestra una ligera recuperación. Por su lado, las exportaciones tuvieron un decremento en su valor hasta 2009 pero al igual que las importaciones, éstas mostraron signos de recuperación desde 2010.

²⁴⁹ http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_es.htm

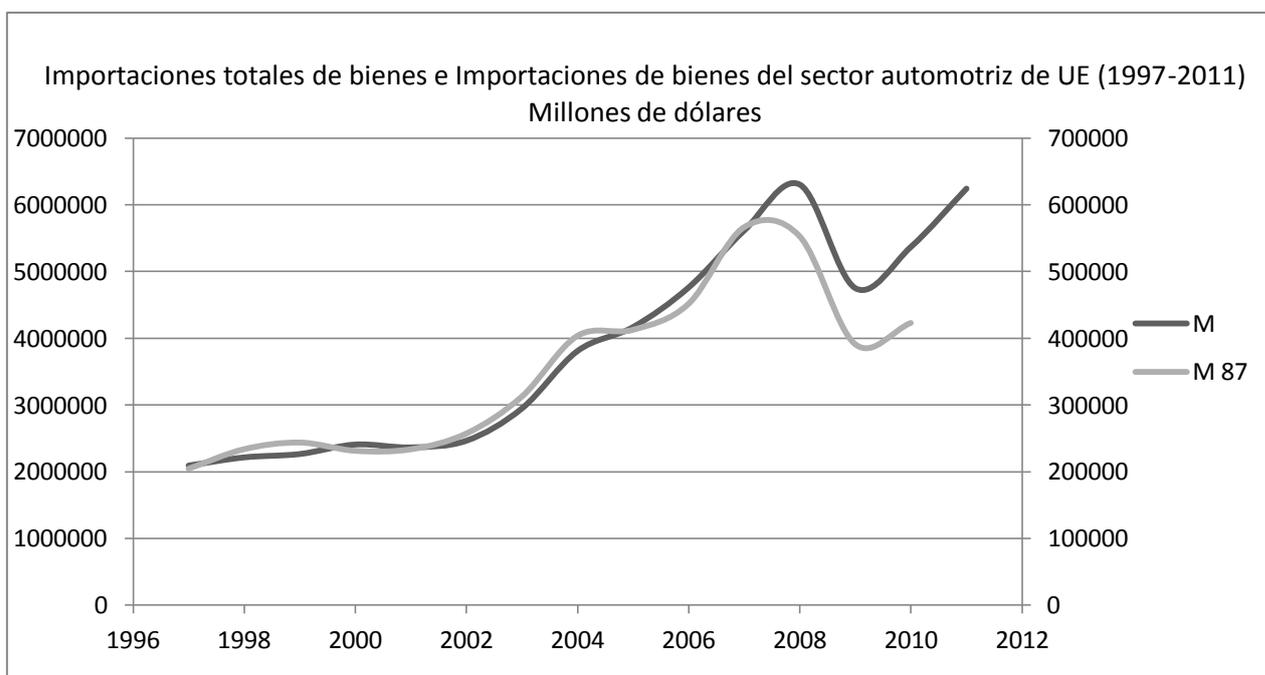


Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

Al ser la industria automotriz una parte esencial del comercio de la UE, las exportaciones del sector automotriz (eje secundario) siguen un comportamiento similar a las exportaciones totales de la UE (eje principal).

Al igual que en el gráfico anterior, se observa el incremento del valor de las exportaciones totales en 2004 y 2007 como resultado de la ampliación de la UE a 25 y 27 países respectivamente, sin embargo, a la entrada en vigor del TLCUEM (2000) a diferencia de las exportaciones del sector automotriz, las exportaciones totales tienen un ligero incremento, pues aumentaron su valor de 2,237, 500 millones de dólares en 1999 a 2,316, 260 millones de dólares.

Lo anterior resulta de especial interés pues, si bien, hay un incremento en el valor de las exportaciones totales, el sector automotriz presenta una reducción en su valor. En el gráfico que muestra las exportaciones del sector automotriz y las exportaciones a México es determinante para señalar, por otro camino distinto al capítulo 4, un efecto positivo del TLCUEM en el comercio de la industria automotriz entre México y la UE.



Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

Al igual que las exportaciones, las importaciones del sector automotriz de la UE (eje secundario) siguen un comportamiento similar al de las importaciones totales (eje principal).

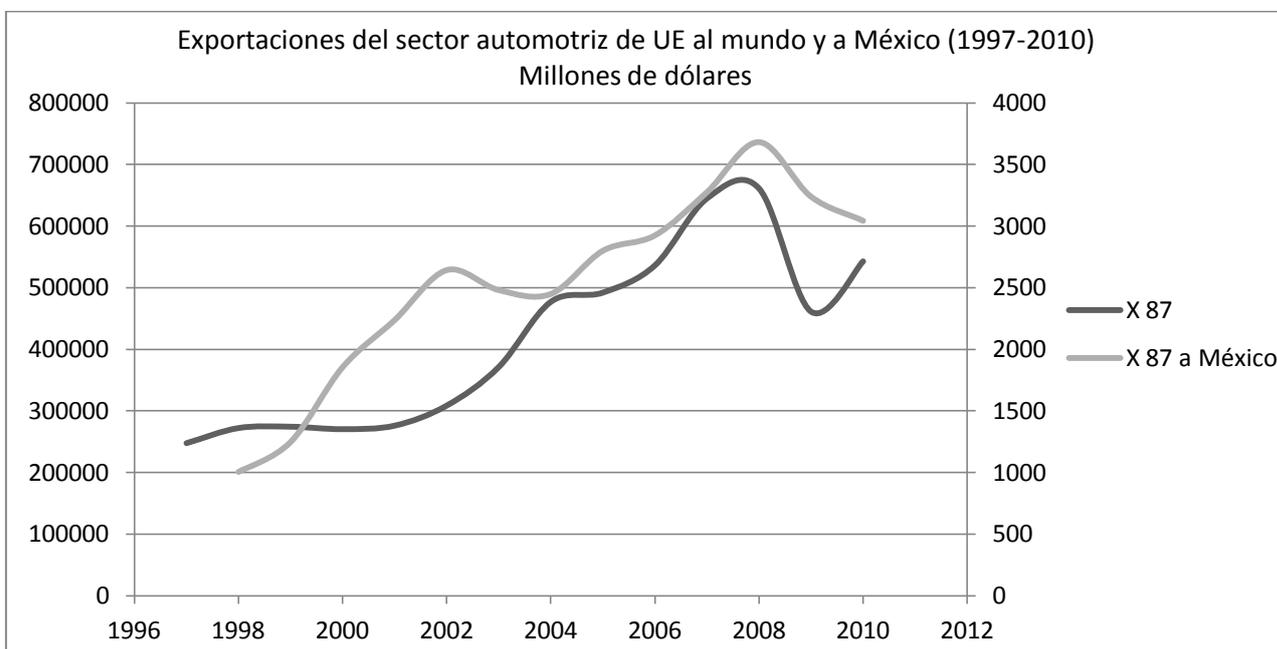
Como efecto de la ampliación de la UE se observa un aumento considerable de ambas variables en 2004 y 2007, este último se vio contrarrestado por la crisis económica pues las importaciones del sector automotriz disminuyen al año siguiente de la última ampliación de la UE mientras que las importaciones totales se mermaron hasta 2009.

La entrada en vigor del TLCUEM (2000) se observa con un efecto positivo en las importaciones totales, pues estas mismas incrementaron su valor de 2, 262,540 millones de dólares en 1999 a 2, 404, 840 millones de dólares en 2000. Dicho incremento a simple vista puede significar el incremento de las exportaciones mexicanas a la UE.

Pese al incremento de las importaciones totales, las importaciones del sector automotriz disminuyeron pasando de 243,793 millones de dólares en 1999 a 231,410 millones de dólares en 2000. A pesar de esto, no es posible señalar un efecto negativo en las exportaciones mexicanas del sector automotriz a la UE

ya que se debe comparar el comportamiento de las importaciones del sector automotriz de la UE con las importaciones originarias de México.

De igual forma se aprecia el efecto de la crisis económica a partir de 2008 en las importaciones de la industria automotriz y hasta 2009 en las importaciones totales, en ambos casos, se observa la recuperación en 2010.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico que muestra las exportaciones del sector automotriz de la UE a México (eje secundario) y al mundo (eje principal) muestra que a pesar que a la entrada en vigor del TLCUEM hubo un decremento del valor de las exportaciones de bienes del sector automotriz, dicho decremento no se originó en el comercio entre México y la UE ya que como se observa en el gráfico, el valor de las exportaciones de bienes de sector automotriz a México incrementa mientras las exportaciones totales pierden valor.

Caso contrario se mostró en 2004, cuando las exportaciones totales incrementan por la ampliación de la UE de 15 a 25 miembros, las exportaciones de bienes del sector automotriz disminuyen de 2, 479 millones de dólares en 2003 a 2, 448 millones de dólares en 2004.

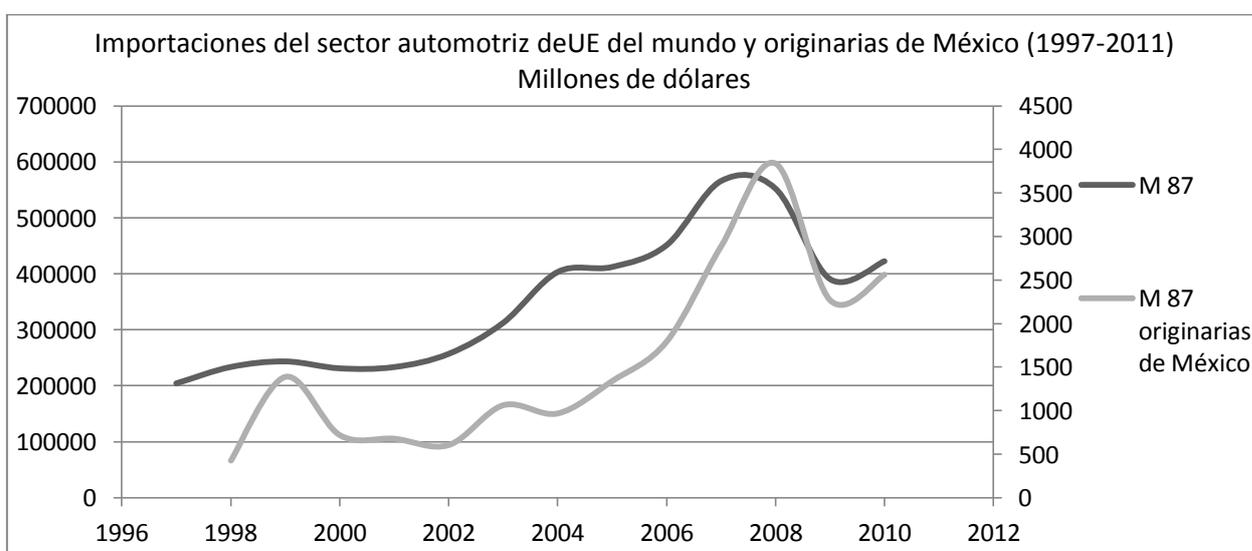
Pese a que las exportaciones del sector automotriz caen en 2008, las exportaciones a México disminuyen hasta 2009, este hecho no afecta lo

postulado en el capítulo 4, pues ya se mostró que la caída de las exportaciones totales fue hasta 2009.

La dinámica de ambas variables que es posible observar en el gráfico permite señalar que las exportaciones a México tienen cierta resistencia a la dinámica de las exportaciones del sector de la UE al mundo, es decir, las exportaciones de bienes del sector automotriz presentan cierta autonomía a la dinámica de las exportaciones del sector al mundo. Lo anterior puede ser causado por la fuerte presencia de empresas automotrices en territorio mexicano²⁵⁰, lo cual permite sostener un comercio estable entre las partes.

Pese a que la caída de las exportaciones a México es menor, no mostraron signos de recuperación en 2010 mientras que las exportaciones totales del sector comenzaron a recuperar su valor desde 2010.

Las brechas entre las exportaciones del sector al mundo y las exportaciones a México se ven reflejadas en la estructura de las exportaciones de bienes del sector automotriz de la UE, por lo observado en el gráfico podemos decir que una vez entrado en vigor el TLCUEM, las exportaciones de bienes de sector automotriz a México han incrementado su participación en el valor de las exportaciones de los mismos bienes al mundo.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

²⁵⁰ Revisar capítulo 2.

Si bien, en el gráfico es posible observar un comportamiento similar (a grandes rasgos), las importaciones de bienes del sector automotriz originarias de México no siguen la dinámica de las importaciones totales del sector automotriz.

Es posible observar un incremento de las importaciones originarias de México previo a la entrada en vigor del TLCUEM, sin embargo, una vez en marcha el tratado, las importaciones originarias de México disminuyen y se mantiene a valores similares no obstante la desgravación de algunas de las partidas del sector.

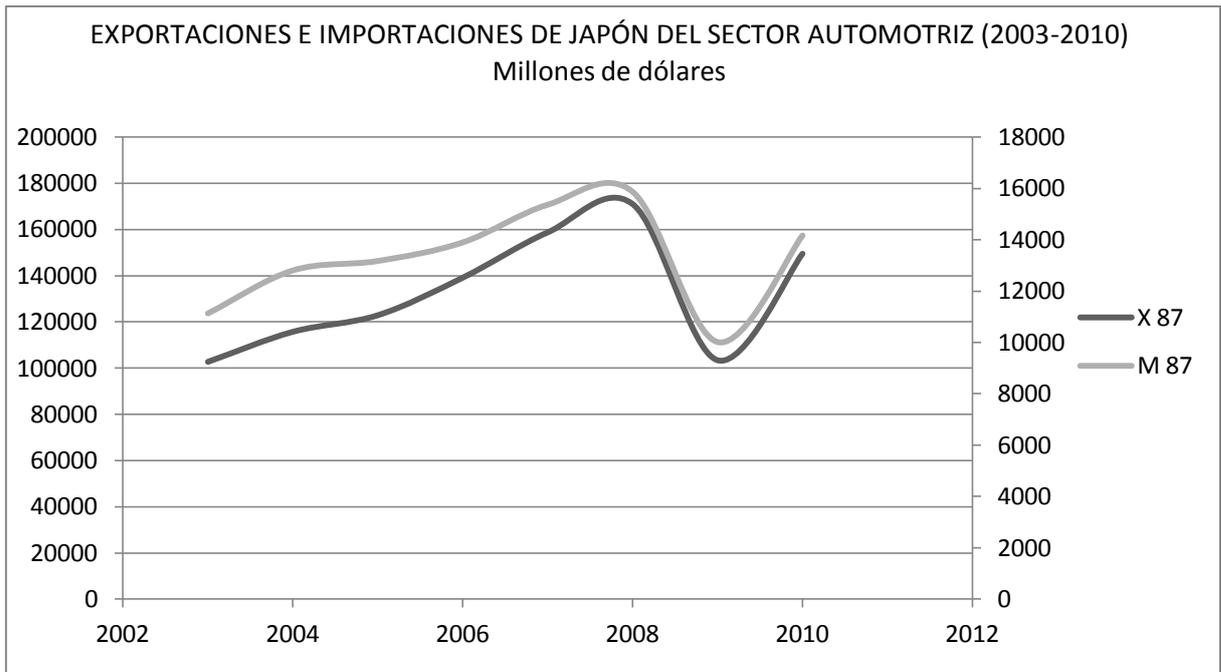
Al igual que las exportaciones, pese a la ampliación de la UE en 2004, las importaciones del sector automotriz originarias de México disminuyen pues pasaron de 1, 060 millones de dólares en 2003 a 966 millones de dólares.

La crisis económica afectó a las importaciones en el mismo sentido que las exportaciones, sin embargo, las importaciones originarias de México sufren una caída mayor a las importaciones totales; ambas variables se recuperan desde 2010.

Con lo observado en los últimos dos gráficos, se puede evidenciar que el déficit comercial de México con la UE en el sector automotriz se amplió a causa de la crisis, pues si bien ambas variables disminuyen su valor, las exportaciones a México caen en menor proporción que las importaciones originarias de México.

A manera de conclusión, se encontró que el TLCUEM tuvo un efecto positivo en el comercio del sector automotriz entre México y UE, sin embargo, éste se torna un poco difícil de observar pues tanto importaciones como exportaciones totales de bienes del sector automotriz disminuyen, a pesar de eso, el comercio con México de los mismos bienes incrementa. Por otro lado, la crisis económica actual tuvo efecto en el comercio de bienes del sector a partir de 2008, si bien, el comercio total del sector disminuye desde 2008, el comercio de los bienes del sector automotriz con México disminuye hasta 2009. Lo anterior podría tergiversar lo señalado en el capítulo 4, sin embargo, al disminuir el comercio total de bienes de la UE en 2009, no se distorsiona lo señalado.

5.3 Crisis en el sector automotriz dentro del AAE México-Japón.

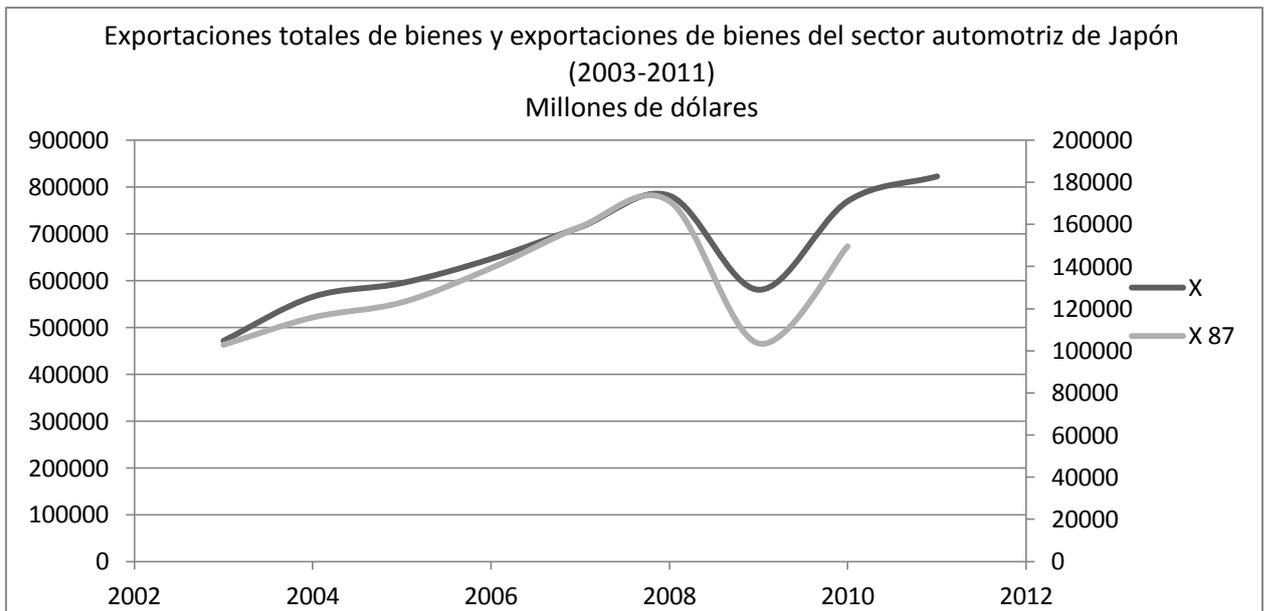


Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

En el gráfico se observa que las exportaciones (eje principal) y las importaciones del capítulo 87 de Japón (eje secundario) han tenido un desempeño similar a pesar de su enorme diferencia en valor.

En lo que corresponde a la entrada en vigor del AAE México-Japón (2005) se observa un incremento en el comercio de los bienes del sector automotriz de Japón, sin embargo, dicho incremento no es achacable al acuerdo, puesto que años previos al acuerdo se observaron incrementos similares en ambas variables (obsérvese el comportamiento desde 2003).

La crisis económica impactó al comercio de bienes del sector automotriz japonés tanto en exportaciones como en importaciones. A partir de 2008, ambas variables disminuyeron su valor a cifras inferiores y similares a las alcanzadas en 2002, importaciones y exportaciones, respectivamente.



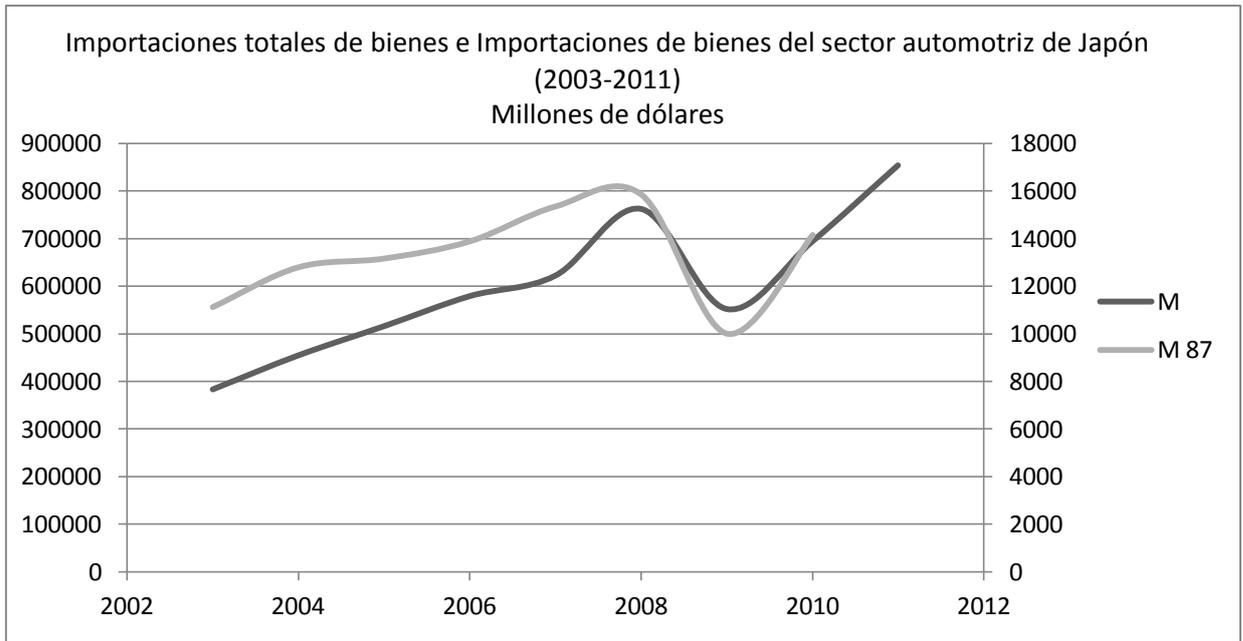
Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

El gráfico que señala las exportaciones de Japón (eje principal) y las exportaciones del sector automotriz japonés (eje secundario) muestra que las exportaciones del sector automotriz siguieron, a grandes rasgos, la dinámica de las exportaciones totales japonesas.

En lo que se refiere al AAE México-Japón, no es observable un cambio significativo en el valor de las variables, si bien, se observa que ambas incrementan su valor a la entrada en vigor del acuerdo (2005), dicho incremento no se puede asignar a lo pactado en el acuerdo pues ambas presentan un crecimiento continuo previo a la entrada en vigor del acuerdo.

De igual forma, es posible observar que el valor de las exportaciones de bienes del sector automotriz disminuye, en proporción, más que las exportaciones totales en 2009 por lo que se abre una brecha que significa pérdida en participación de las exportaciones de bienes del sector automotriz en las exportaciones totales japonesas.

Pese a lo anterior, se debe observar el gráfico que muestra las exportaciones del sector y las exportaciones del sector a México para determinar si hay un efecto distinto a lo ya mencionado tanto en el capítulo 4 como en los gráficos anteriores en el comercio del sector entre México y Japón.



Elaboración propia con datos de OMC, 2012.

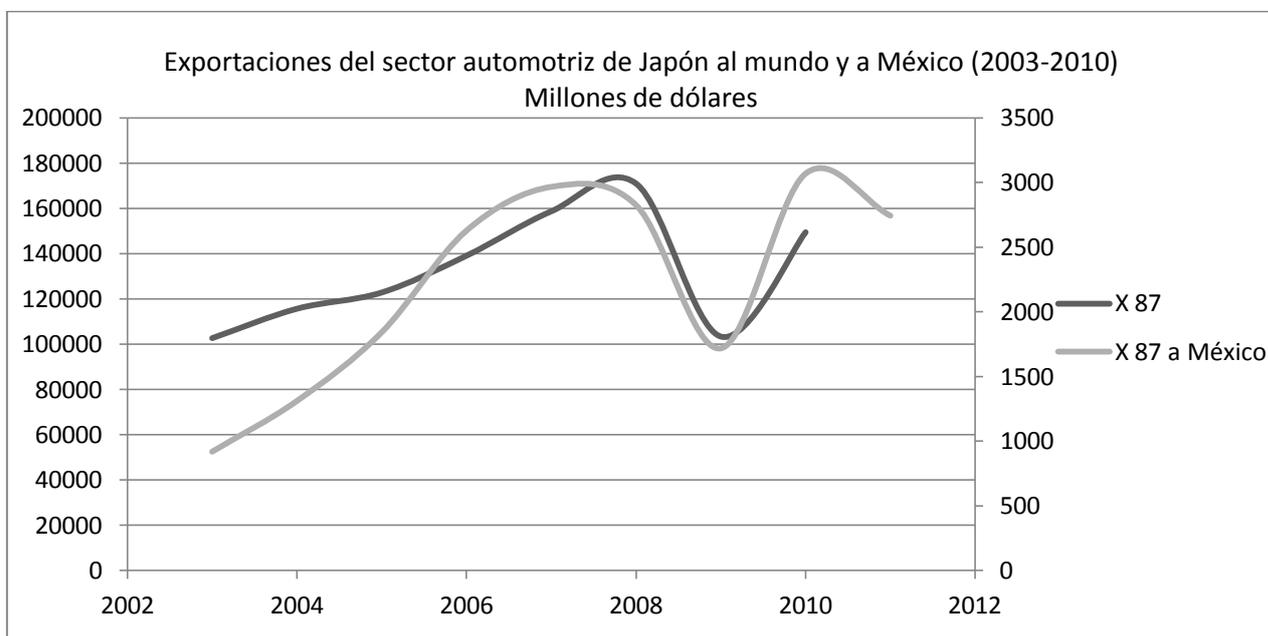
Las importaciones totales (eje principal) muestran una pendiente más pronunciada que las importaciones del sector automotriz de Japón (eje secundario) de 2003 a 2006, lo cual se interpreta como una pérdida de participación de las importaciones automotrices en las importaciones totales de Japón ya que al incrementar el valor de las importaciones totales en mayor proporción que las importaciones automotrices, éstas pierden su valor relativo en las importaciones totales.

En cuanto al efecto causado por la entrada en vigor del AAE México-Japón, éste no es observable, pues al igual que las exportaciones, se observa el incremento del valor de las variables en 2005, dicho incremento se observa continuo desde el primer año en observación (2003).

En 2009 ambas variables vieron disminuido su valor a causa de la crisis económica mundial. Es posible observar que el valor de las importaciones de bienes del sector automotriz japonesas tuvo una caída más pronunciada que las importaciones totales, sin embargo, se observa que la recuperación de dicha caída se da al año siguiente inmediato.

Con lo señalado en los gráficos anteriores no es posible indicar si existió un cambio en el comercio del sector automotriz de Japón con México, sin

embargo, el ejercicio ha servido para poner en evidencia que la dinámica del comercio japonés fue afectada por la crisis económica. En los gráficos siguientes se asocia dicho efecto de la crisis en el comercio del sector automotriz de México con Japón.



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

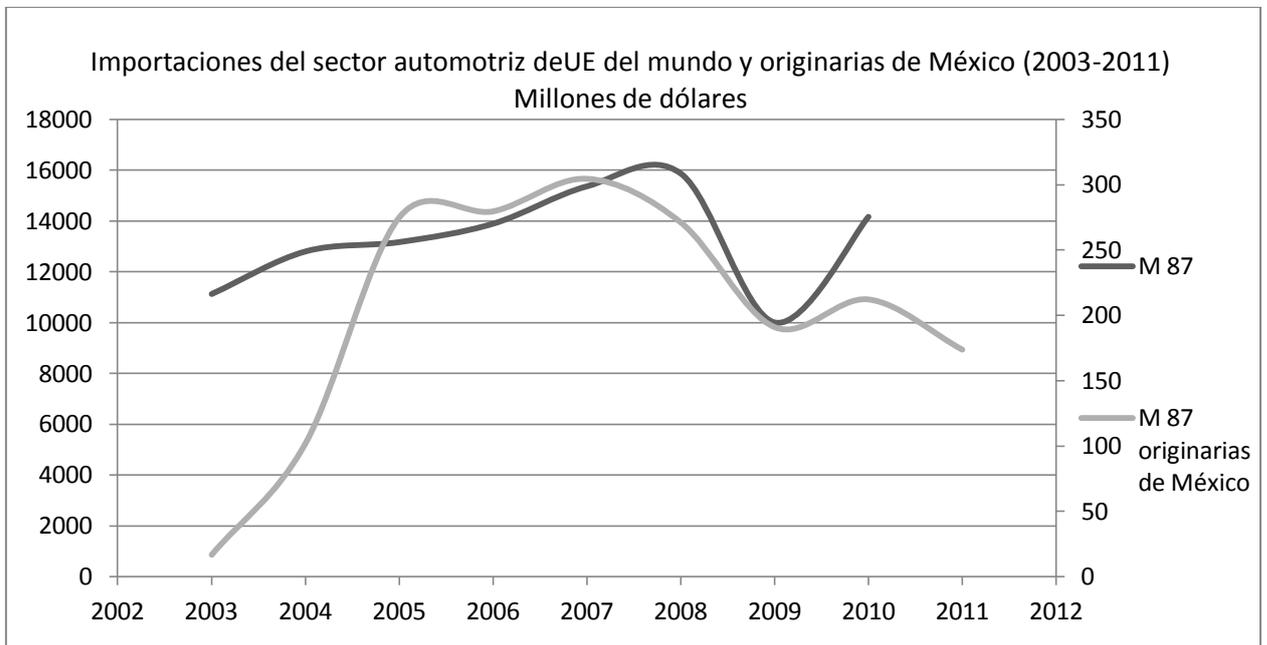
En los gráficos anteriores era visible un incremento en el valor de las exportaciones coincidente con la entrada en vigor del AAE México-Japón, sin embargo, debido a lo observado en años anteriores no se podía asociar al acuerdo. En este gráfico se aprecia que las exportaciones de bienes del sector automotriz a México presentan un incremento con una pendiente superior a las exportaciones totales del sector automotriz.

Con lo anterior, se dice que el AAE México-Japón cambió la estructura de las exportaciones de bienes automotrices de Japón aunque el cambio fue mínimo por el valor que representan las exportaciones a México.

Las exportaciones a México disminuyen a partir de 2008 mientras las exportaciones totales caen hasta 2009, sin embargo, las exportaciones de bienes automotrices a México recuperan totalmente su valor e incluso lo incrementan en 2010 pues pasó de 2, 825 millones de dólares en 2008 a 3,

068 millones de dólares en 2010, sin embargo, se observa que en 2011 el valor disminuye.

La disminución observada en 2011 se acredita al tsunami que afectó el territorio japonés en ese año.²⁵¹



Elaboración propia con datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

El gráfico permite observar que las importaciones del sector automotriz originarias de México (eje secundario) incrementaron considerablemente al entrar en vigor del AAE México-Japón. En los gráficos anteriores no era posible determinar si la entrada en vigor del acuerdo había ocasionado un incremento en las importaciones del sector automotriz, sin embargo, al observar este gráfico resulta irrefutable achacar parte del incremento en las importaciones del sector de Japón al acuerdo firmado con México.

Al igual que las exportaciones a México, las importaciones originarias de México disminuyeron su valor a partir de 2008, no obstante que las importaciones totales del sector cayeron hasta 2009, dicho acontecimiento

²⁵¹ http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2011/03/110311_tsunami_pacifico_japon.shtml

pone en evidencia que las relaciones comerciales de México con Japón aún no estaban lo suficientemente estrechas al momento de la crisis.

Posteriormente, se observa una ligera recuperación en 2010, la cual a causa del tsunami en 2011 no se pudo completar, derivando una nueva caída.

A grandes rasgos se encontró que las variables analizadas del comercio de Japón tuvieron un comportamiento similar, lo cual permite confirmar la información obtenida en el Capítulo 4. Se observaron ligeras variaciones que no afectaron unilateralmente la tendencia de las variables a lo largo de los periodos pues las variables aquí analizadas mostraron estar altamente relacionadas a excepción de la entrada en vigor del AAE México-Japón, cuando tanto exportaciones como importaciones con México mostraron un comportamiento diferente con las exportaciones e importaciones totales del sector.

Con lo anterior, ya han quedado señalados los efectos de la crisis económica en el comercio de los países que sostienen acuerdos comerciales con México y que son parte de esta investigación.

CONCLUSIONES.

La revisión histórica del desarrollo de la industria automotriz en México, la consideración de un contexto histórico-teórico y el análisis realizado del comercio del sector automotriz de México con América del Norte, Unión Europea y Japón permitieron obtener una visión de lo que es y ha sido el sector automotriz en México desde 1925.

Con los elementos considerados en esta investigación, se concluye que la hipótesis planteada se rechaza puesto que los tratados comerciales han afectado parcialmente el comercio del sector automotriz de México con América del Norte, Unión Europea y Japón. El efecto de cada tratado ha sido distinto.

El concepto de *triangulación comercial* es fundamental para entender el alcance parcial que han tenido los acuerdos comerciales firmados por México. El caso más evidente es el de Japón.

Para llegar a esta conclusión se consideró la evolución del sector automotriz desde su inicio de operaciones en México hasta los años más recientes.

En un principio, el sector automotriz en México fue desarrollado con una participación muy activa del Estado que, a través de decretos gubernamentales, impulsó el desarrollo de la industria.

En la revisión del desarrollo histórico de la industria automotriz en México se encontró, con apoyo en los textos de Arteaga (2003), Lelo (1992), Montiel (2001) y Shaiken (1989) que la puesta en marcha de las instalaciones necesarias para la producción de automóviles no fue una iniciativa propia de las empresas trasnacionales que ya operaban en territorio mexicano; el establecimiento de las instalaciones y el desarrollo horizontal de la industria fue requerimiento del gobierno mexicano a las empresas para poder mantener sus operaciones en México.

En la década de los 70, las exportaciones también fueron un requerimiento del gobierno mexicano a las empresas para hacer la compensación de divisas, es decir, mantener el balance comercial positivo sin importar que el producto exportado no fuese de la industria automotriz.

Lo anterior deja claro el papel que jugó el gobierno en la industria automotriz, sin embargo, los efectos no fueron del todo positivos.

Si bien, hubo una adaptación tecnológica en la industria automotriz en territorio mexicano, la tecnología empleada era obsoleta, por lo que el costo de producir en México era más alto que producir en el país de origen de la empresa. Esta situación generó que los bienes del sector automotriz que se producían en México se destinaran únicamente al mercado interno. Situación que Arteaga describe en su texto.

Posteriormente, la necesidad de las empresas trasnacionales para cumplir con los requerimientos de exportación que establecía el gobierno obligó a las empresas a utilizar procesos de producción más eficientes. Fue entonces que se fijaron las bases de una industria automotriz exportadora.

El cambio en la política económica mexicana a finales de los 70 y principios de los 80 a una economía abierta permitió consolidar a la industria automotriz como una de las principales industrias en México con fines exportadores. Los objetivos exportadores se establecieron en los decretos gubernamentales desde 1977.

La integración de México con América del Norte, a través del TLCAN, aumentó la actividad económica del sector automotriz, por lo que el comercio del sector quedó concentrado con los países que integran el TLCAN; misma concentración que ha disminuido en los últimos años.

Con base en el análisis llevado a cabo se encontró que las partidas arancelarias 8703, 8704 y 8708 concentran más del 90% del comercio de México con el TLCAN. Por otro lado, las exportaciones totales de bienes del sector automotriz de México al TLCAN han disminuido en proporción del total de las exportaciones del sector; de igual forma, las importaciones originarias de los miembros del TLCAN han disminuido en más del 20% en proporción de las importaciones totales del sector automotriz mexicano.

Los datos del sector automotriz del TLCAN indican que las exportaciones e importaciones en el comercio México-EUA son la mayor parte del comercio de México dentro del acuerdo comercial.

Los efectos del TLCAN en el sector automotriz van más allá del incremento en el valor del comercio de México con América del Norte. Siendo EUA el mercado más grande del mundo, el interés de los países por colocar sus productos en territorio estadounidense es igualmente grande.

Previo al TLCAN, empresas del sector automotriz, principalmente estadounidenses, habían trasladado procesos de producción a la frontera norte de México con el objetivo de exportar los bienes producidos a territorio estadounidense. La entrada en vigor del TLCAN enfatizó la posición geográfica de México como una ventaja comercial pues empresas de distinto origen trasladaron procesos de producción a territorio mexicano para aprovechar las ventajas que ofrecía el TLCAN y colocar sus bienes en el mercado de Estados Unidos.

Sin embargo, la normatividad del TLCAN es clara en el requerimiento de contenido regional; sumado a eso, las condiciones que fijó la CAFE Act en cuanto a eficiencia de los automóviles que se pretendían vender en Estados Unidos permitieron que el flujo de las exportaciones de empresas norteamericanas no fuera tan elevado como efecto de la triangulación comercial.

Por otro lado, el TLCUEM ha tenido efectos parciales en el comercio del sector automotriz entre México y la Unión Europea, si bien, el comercio total de bienes del sector automotriz dentro del TLCUEM ha incrementado, dicho comercio no alcanza el 10% del total del comercio del sector automotriz mexicano.

En el análisis realizado a nivel de partida arancelaria se encontró que la partida 8703 (vehículos turismo) concentra el 90% de las exportaciones mexicanas a la UE; por otro lado, las importaciones no presentan una concentración tan grande, sin embargo, la partida 8708 (autopartes) es más del 50% de las importaciones mexicanas del sector originarias de la UE.

El efecto del TLCUEM, al igual que el TLCAN, va más allá del incremento en el valor del comercio del sector automotriz. Si bien, las importaciones originarias de la UE han aumentado más que las exportaciones mexicanas, esto no representa un efecto negativo del todo. Algunas empresas automotrices de

origen europeo han trasladado procesos de producción a territorio mexicano para posteriormente realizar exportaciones a los Estados Unidos, es decir, han utilizado a México como medio de acceso al mercado estadounidense de algunos de sus bienes.

Lo anterior puede recibir una interpretación económica ya que hubo un ajuste en la producción para hacer uso eficiente de los recursos, es decir, al trasladar los procesos productivos a México, el beneficio de las empresas implicadas es mayor.

Por otro lado, el TLCUEM despertó el interés de Japón por formalizar un acuerdo comercial con México, pues la Confederación de Organizaciones empresariales de Japón evaluó el efecto que éste tendría.

El Acuerdo de Asociación Económica México-Japón es el tratado que tuvo menor impacto en el valor del comercio del sector automotriz. Por un lado, las exportaciones mexicanas a Japón se han reducido no obstante la eliminación del arancel a partir de la entrada en vigor del acuerdo en 2005. Por otro lado, el valor de las importaciones ha incrementado a pesar que los periodos de desgravación no se han completado.

La estructura del comercio dentro del Acuerdo de Asociación Económica México-Japón ha presentado cambios mínimos, pues el comercio del sector automotriz entre México y Japón se ha mantenido concentrado en las partidas 8703 y 8708.

Con lo anterior, queda claro que el efecto del Acuerdo de Asociación Económica México-Japón no es meramente el intercambio comercial pues, a partir de la entrada en vigor del acuerdo, empresas japonesas han trasladado procesos de producción a México; la producción que realizan estas empresas no es destinada únicamente para el mercado mexicano.

Al igual que en el TLCUEM, la situación generada tras el Acuerdo con Japón se interpreta como una redistribución de la producción con fines de maximizar el beneficio con una asignación eficiente en el uso de los recursos, es decir, las empresas japonesas, al producir en México, tienen un beneficio mayor al producir en México dado el acuerdo comercial.

Con el análisis del Acuerdo de Asociación Económica México-Japón quedó claro que el motivo de la integración de Japón con México obedece principalmente al acceso al mercado estadounidense.

Durante la crisis económica mundial, que también afectó al sector automotriz desde 2007, el valor del comercio del sector automotriz en los tratados analizados disminuyó; sin embargo, en el capítulo 5 se demostró que las exportaciones mexicanas son fuertes en los mercados analizados. Si bien, éstas sufrieron una caída pronunciada, las mismas tuvieron una recuperación rápida y no presentaron una pérdida en la participación de las importaciones de los socios comerciales.

Las exportaciones mexicanas se han mantenido en la dinámica del sector automotriz de los países socios, pues éstas han mantenido su lugar en el mercado no obstante la crisis económica. El caso de Japón es distinto, pues desde la entrada en vigor del acuerdo comercial se observó la caída en las exportaciones mexicanas.

Las importaciones han sufrido variaciones principalmente en las originarias de los miembros del TLCAN, pues las empresas que tienen mayor actividad productiva en EUA y Canadá fueron las más afectadas por la crisis económica.

Con el traslado de procesos productivos a territorio mexicano, las exportaciones mexicanas del sector se han recuperado rápidamente, por lo que se espera que en los próximos años, siempre y cuando haya estabilidad económica, el comercio del sector automotriz se estabilice.

BIBLIOGRAFÍA.*Artículos de revista.*

AMIA. La Industria Automotriz de México en cifras 1976. México 1977.

Avella Alaminos, Isabel. "Antes del TLCAN: La historia de los acuerdos comerciales entre México y los Estados Unidos (1822-1950)" en Revista Digital Universitaria. Vol. 9 Núm. 5. 10 de mayo 2008.

Fernández Domínguez., A.O.: "La Industria Automotriz en México y el TLCAN" en Observatorio de la Economía Latinoamericana. núm.65, agosto 2006.

Mendoza Cota, Jorge. "La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos" en la revista Economía UNAM vol. 8. núm. 22.

Tokoro, Yasuhiro. "México y Japón: Una perspectiva del Acuerdo de Asociación Económica." En Economía UNAM vol. 3. núm. 7.

Vicencio Miranda, Arturo. La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. En Contaduría y Administración núm. 221, enero – abril 2007.

Bases de datos.

INEGI (2011-2012). <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

OMC (2011-2012). <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx?Language=S>

Worldbank (2012). <http://databank.worldbank.org/ddp/home.do?Step=3&id=4>

World Trade Atlas (2012).

*Consultas electrónicas.**Conceptos.*

CAFE Act. Disponible en: <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/cale/overview.htm>

Chasis. Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Chasis>

Joint venture. Disponible en: <http://www.crecenegocios.com/el-joint-venture/>

OMC. Disponible en:

http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/wto_dg_stat_s.htm

UE. Disponible en: http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_es.htm

Noticias.

“Anuncia Mazda su entrada a México.” El Universal. Viernes 10 de diciembre de 2004.

Disponible en:

http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=43398&tabla=finanzas

“Chrysler, sin salvavidas ante la crisis.” CNN Expansión. Lunes 3 de noviembre de 2008.

Disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2008/11/03/chrysler-sin-salvavidas-ante-la-crisis>

“México líder en acuerdos comerciales”. El Siglo de Torreón. Jueves 21 de julio de 2011.

Disponible en: <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/644722.mexico-lider-en-acuerdos-comerciales.html>

“Terremoto y tsunami en Japón.” BBC Mundo. Viernes 11 de marzo de 2011.

Disponible en:

http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2011/03/110311_tsunami_pacifico_japon.shtml

“Toyota sobrevive a crisis automotriz.” CNN Expansión. Miércoles 17 de septiembre de 2008.

Disponible en: <http://www.cnnexpansion.com/autos/2008/09/17/toyota-sobrevive-a-crisis-automotriz>

Textos electrónicos.

ANPACT. “TLC, México-Estados Unidos-Canadá.”

Disponible en: http://www.anpact.com.mx/base/tratados/tlc_can.html

Brown Grossman, Flor. La industria de autopartes mexicana: reestructuración reciente y perspectivas.

Disponible en: <http://www.eclac.cl/ddpeudit/proy/clusters/autmex.pdf>

Cámara de diputados. “La industria automotriz mexicana en el contexto del Tratado de Libre Comercio y la problemática de los vehículos irregulares en México”

Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-06-2000.pdf>

Cámara de diputados. “Análisis económico y fiscal del sector automotor de México 1990-2001.”

Disponible en:

<http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0312002.pdf>

Dabat, Alejandro. Capitalismo informático y capitalismo industrial. Acercamiento al perfil histórico del nuevo capitalismo.

Disponible en:

<http://www.proglocode.unam.mx/system/files/Dabat.%20Capitalismo%20inform%C3%A1tico.pdf>

Díaz, Luis Miguel “Los estados y el Plan Global de Desarrollo” en la Gaceta mexicana de administración pública estatal y municipal.

Disponible en:

<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/gac/cont/2/efe/efe6.pdf>

Flores Sánchez. Economía sectorial.IXE. 1 Septiembre 2008.

Disponible en: http://www.ixe.com.mx/storage/Automotriz_ago03.pdf

Font Mezquita, José. Tratado sobre automóviles. Tomo III. ED. Universidad Politécnica de Valencia.

Disponible en:

<http://books.google.com.mx/books?id=7hmmLQxWuBcC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

Guerrero Yoacham, Cristian. Breve Historia de los Estados Unidos.

Disponible en:

<http://books.google.com.mx/books?id=ldfQ82PUGOEC&pg=PA233&lpg=PA233&dq=historia+de+la+industria+automotriz&source=bl&ots=7GWR8cffO5&sig=sdGKpCLbZGZIIP8iteiurWcJEIU&hl=es&sa=X&ei=IZ4pUODFE-eA2QWci4DADQ&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q=historia%20de%20la%20industria%20automotriz&f=false>

Salazar Estrada, Gustavo. Industria Automotriz en Canadá.

Disponible en: http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20%28Canada%29.pdf

Secretaría de economía. “La industria automotriz. México”

Disponible en: <http://ebookbrowse.com/folleto-automotriz-pdf-d45091433>

Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE). Texto del AAE México-Japón.

Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/MEX_JPN_s/JPN_MEXind_s.asp

Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE). Texto del TLCAN

Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/nafta_s/Indice1.asp

Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE). Texto del TLCUEM

Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/MEX_EU/Spanish/index_s.asp

UDLAP. El acuerdo de libre comercio México – Japón.

Disponible en: catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/...c.../capitulo4.pdf

Libros.

Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. Estructura socioeconómica de México (1940-2000). Ed. Limusa. México, 2005.

Arteaga, Arnulfo. Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México. UAM- I. México, 2003.

Delgado, Gloria. México. Estructuras política, económica y social. Ed. Pearson. México, 2009.

Hansen, Roger. La política del desarrollo mexicano. ED. XXI. México, 2004.

Hernández Rodríguez, Noemí. “Reglas de origen en el TLC” en Qué ganamos y qué perdimos con el TLC. Ed. Siglo veintiuno. México, 1996.

Juárez Núñez, Humberto. “La industria proveedora de autopartes” en El auto Global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. México, 2005.

Kenwood, A. G. Historia Del Desarrollo Económico Internacional. Ed. Istmo. 1995.

Krugman, Paul. Economía internacional. Teoría y política. Ed McGraw Hill. Cuarta edición. España, 1999.

Lelo de Larrea, Elizabeth. “México en el mercado automotriz mexicano” en México y el tratado trilateral de libre comercio. Ed. Mc Graw Hill. México, 1992.

List, Friedrich. Sistema Nacional de Economía Política. FCE, México, 1942.

Maruya, Yoshio “Situación actual y perspectiva de las relaciones económicas entre México y Japón” en Las relaciones económicas entre México y Japón. El Colegio de México. México, 1982.

Micheli, Jordi. “Globalización y producción de automóviles en México”. UNAM, FE. México, 1994.

Montiel H., Yolanda. Un mundo de coches: Nuevas formas de organización del trabajo. CIESA. México, 2001.

Rozo, Carlo. “El acuerdo de libre comercio en la disputa de la economía mundial.” en La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá ¿Alternativa o Destino? Ed. XXI México, 1991.

Sabra, Jesús. Negociaciones económicas internacionales. Teoría y Práctica. Ed. Trilce, 1999.

Shaiken, Harley “Automatización y producción global. Producción de motores de automóvil en México, Estados Unidos y Canadá. Traducción de Jordi Micheli. UNAM, 1989.

Sweezy, Paul. Teoría del desarrollo capitalista. FCE. México, 1945.

Tamames, Ramón. “Relaciones Económicas Internacionales e Integración” en La reestructuración de la sociedad. UNAM, 1969.

Tenorio Trillo, Mauricio. El Porfiriato. FCE. México, 2006.

Viner, Jacob. Comercio internacional y el desarrollo económico. Ed Tecnos. Madrid, 1966.

Wionczek, Miguel “Relaciones económicas México-Japón” en Las relaciones económicas entre México y Japón El Colegio de México. México, 1982.

ANEXOS

Anexo del capítulo 2.

Ventas y producción de vehículos en México (1965-1976) en unidades. Datos de la AMIA, 1977.

Año	Producción total	Ventas totales
1965	97395	97395
1966	114521	126991
1967	126991	146752
1968	146781	167008
1969	165811	187675
1970	193266	207506
1971	210785	233417
1972	229766	262045
1973	283250	332370
1974	350755	345897
1975	360678	303367

Ensamblado de vehículos en México (1945-1964) en unidades y tasa de crecimiento. Datos de Arteaga.

Ensamblado de vehículos automotores en México				
AÑO	TOTAL	TC (%)	AUTOMÓVILES	CAMIONES
1945	82200%			822
1946	1045400%		3619	6835
1947	2284000%	118.48%	11060	11780
1949	2241900%	-1.84%	10710	11709
1950	2185600%	-2.51%	10519	11337
1951	4608100%	110.84%	21833	24248
1952	4798700%	4.14%	20687	27300
1953	3570900%	-25.59%	13791	21918
1954	3338000%	-6.52%	13324	20056
1955	3227500%	-3.31%	12405	19870
1956	3938700%	22.04%	13134	26253
1957	4110600%	4.36%	18297	22809
1958	3895500%	-5.23%	20373	18582
1959	5111800%	31.22%	27159	23959
1960	5080700%	-0.61%	29121	21686
1961	6256300%	23.14%	39524	23039
1962	6663700%	6.51%	40801	25836
1963	7451400%	11.82%	48841	25673
1964	9780800%	31.26%	65242	32566

Exportaciones e importaciones del sector automotriz (millones de dólares) 1971-1980. Datos de Arteaga.

Exportaciones e importaciones del sector automotriz mexicano (millones de dólares)		
Año	Importaciones	Exportaciones
1971	268.5	32.4
1972	298	49
1973	372.9	107.2
1974	522.1	158.7
1975	636.2	83.3
1976	644.3	45.8
1977	517	180.9
1978	776.9	269.6
1979	1426.1	376.8
1980	1882.7	404.4

Anexo del capítulo 4.

Cálculo de tasas de crecimiento.

—

Donde:

Tc es la tasa de crecimiento expresada en porcentaje

V1 es el valor final

V0 es el valor inicial

Cálculo de tasas de participación

—

Donde:

Tp (%) es la tasa de participación expresada en porcentaje

v es el valor al que se aplica la tasa de participación

Vt es el valor total que contiene a v

Datos del TLCAN

Todos los datos son referidos al sector automotriz mexicano, es decir, las exportaciones y las importaciones son las realizadas por México y están expresados en millones de dólares.

Exportaciones. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	TOTALES	TLCAN	TP TLCAN/Total Mundial Capítulo 87	TC X A TLCAN	TC X DEL SECTOR
1993	7,050.79				
1994	8,407.93				
1995	12,222.74				
1996	16,550.53				
1997	17,815.06				
1998	19,520.28	17,985.02	92.14%		
1999	23,442.03	21,578.44	92.05%	19.98%	20.09%
2000	28,157.92	26,995.70	95.87%	25.10%	20.12%
2001	27,918.36	26,718.03	95.70%	-1.03%	-0.85%
2002	27,887.54	26,717.35	95.80%	0.00%	-0.11%
2003	27,284.87	26,104.47	95.67%	-2.29%	-2.16%
2004	28,562.58	26,818.13	93.89%	2.73%	4.68%
2005	32,092.44	29,305.32	91.32%	9.27%	12.36%
2006	39,494.90	35,237.07	89.22%	20.24%	23.07%
2007	41,898.71	35,006.06	83.55%	-0.66%	6.09%
2008	42,821.61	34,381.26	80.29%	-1.78%	2.20%
2009	33,755.79	28,755.27	85.19%	-16.36%	-21.17%
2010	51,739.27	43,379.47	83.84%	50.86%	53.28%
2011	62,900.75	41,469.71	65.93%	-4.40%	21.57%

Importaciones. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	TOTALES	TLCAN	TP TLCAN/Total Mundial Capítulo 87	TC M TLCAN	TC M DEL SECTOR
1993	1,928.52				
1994	3,310.56				
1995	3,860.85				
1996	7,039.67				
1997	9,198.70				
1998	10,102.92	8,325.54	82.41%		
1999	11,839.15	9,664.30	81.63%	16.08%	17.19%
2000	17,061.23	13,196.60	77.35%	36.55%	44.11%
2001	17,110.94	12,735.64	74.43%	-3.49%	0.29%
2002	18,425.57	13,049.15	70.82%	2.46%	7.68%
2003	16,966.60	11,123.97	65.56%	-14.75%	-7.92%

2004	18,614.67	11,880.67	63.82%	6.80%	9.71%
2005	22,043.76	13,807.70	62.64%	16.22%	18.42%
2006	25,046.47	15,533.33	62.02%	12.50%	13.62%
2007	26,757.02	16,554.43	61.87%	6.57%	6.83%
2008	26,482.37	15,841.41	59.82%	-4.31%	-1.03%
2009	18,491.26	10,930.92	59.11%	-31.00%	-30.18%
2010	24,712.22	15,093.05	61.08%	38.08%	33.64%
2011	28,570.63				

Partida 8701. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8701 EUA	M TOTALES EUA	M 8701 EUA	TP X 8701 EUA	TP M 8701 EUA
1998	17,641.69	192.40	7,999.81	148.40	1.09%	1.86%
1999	20,695.27	1,045.84	9,091.45	152.84	5.05%	1.68%
2000	25,401.93	279.09	12,315.03	236.73	1.10%	1.92%
2001	25,103.76	116.34	11,789.69	137.20	0.46%	1.16%
2002	25,202.55	624.66	11,520.81	78.66	2.48%	0.68%
2003	24,801.40	667.53	10,048.17	100.29	2.69%	1.00%
2004	25,914.47	1,187.72	10,851.05	97.68	4.58%	0.90%
2005	28,201.41	827.69	12,244.05	136.21	2.93%	1.11%
2006	34,073.89	892.71	13,741.21	131.37	2.62%	0.96%
2007	33,597.02	443.39	14,840.51	328.08	1.32%	2.21%
2008	32,836.26	913.63	14,195.89	270.54	2.78%	1.91%
2009	27,183.35	2,216.40	9,749.48	148.87	8.15%	1.53%
2010	41,057.86	3,024.12	13,559.13	244.50	7.37%	1.80%
2011	38,908.41	3,394.83	22,948.25	209.31	8.73%	0.91%

Partida 8702. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8702 EUA	M TOTALES EUA	M 8702 EUA	TP X 8702 EUA	TP M 8702 EUA
1998	17,641.69	98.85	7,999.81	18.44	0.56%	0.23%
1999	20,695.27	154.98	9,091.45	13.76	0.75%	0.15%
2000	25,401.93	141.73	12,315.03	36.29	0.56%	0.29%
2001	25,103.76	81.06	11,789.69	14.76	0.32%	0.13%
2002	25,202.55	93.48	11,520.81	25.03	0.37%	0.22%
2003	24,801.40	15.24	10,048.17	18.66	0.06%	0.19%
2004	25,914.47	0.25	10,851.05	29.14	0.00%	0.27%
2005	28,201.41	0.60	12,244.05	35.77	0.00%	0.29%
2006	34,073.89	0.76	13,741.21	35.33	0.00%	0.26%
2007	33,597.02	0.58	14,840.51	28.56	0.00%	0.19%
2008	32,836.26	2.79	14,195.89	32.00	0.01%	0.23%
2009	27,183.35	19.54	9,749.48	23.47	0.07%	0.24%
2010	41,057.86	64.24	13,559.13	45.51	0.16%	0.34%
2011	38,908.41	31.26	22,948.25	46.47	0.08%	0.20%

Partida 8703. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8703 EUA	M TOTALES EUA	M 8703 EUA	TP X 8703 EUA	TP M 8703 EUA	TC X 8703 A EUA	TC M 8703 A EUA
1998	17,641.69	9,623.57	7,999.81	1,512.32	54.55%	18.90%		
1999	20,695.27	10,069.39	9,091.45	1,757.63	48.66%	19.33%	4.63%	16.22%
2000	25,401.93	14,217.72	12,315.03	2,916.07	55.97%	23.68%	41.20%	65.91%
2001	25,103.76	12,980.02	11,789.69	2,929.52	51.71%	24.85%	-8.71%	0.46%
2002	25,202.55	11,889.61	11,520.81	2,580.44	47.18%	22.40%	-8.40%	-11.92%
2003	24,801.40	10,583.03	10,048.17	1,918.05	42.67%	19.09%	-10.99%	-25.67%
2004	25,914.47	10,090.83	10,851.05	2,188.96	38.94%	20.17%	-4.65%	14.12%
2005	28,201.41	10,909.61	12,244.05	2,836.46	38.68%	23.17%	8.11%	29.58%
2006	34,073.89	13,828.83	13,741.21	3,931.99	40.58%	28.61%	26.76%	38.62%
2007	33,597.02	13,039.64	14,840.51	4,284.24	38.81%	28.87%	-5.71%	8.96%
2008	32,836.26	14,194.69	14,195.89	3,764.27	43.23%	26.52%	8.86%	-12.14%
2009	27,183.35	10,454.47	9,749.48	1,853.51	38.46%	19.01%	-26.35%	-50.76%
2010	41,057.86	15,627.60	13,559.13	2,685.02	38.06%	19.80%	49.48%	44.86%
2011	38,908.41	13,379.39	22,948.25	2,569.35	34.39%	11.20%	-14.39%	-4.31%

Partida 8704. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8704 EUA	M TOTALES EUA	M 8704 EUA	TP X 8704 EUA	TP M 8704 EUA
1998	17,641.69	3,434.64	7,999.81	675.19	19.47%	8.44%
1999	20,695.27	4,052.13	9,091.45	620.20	19.58%	6.82%
2000	25,401.93	4,723.74	12,315.03	1,079.68	18.60%	8.77%
2001	25,103.76	6,275.99	11,789.69	904.89	25.00%	7.68%
2002	25,202.55	6,157.78	11,520.81	1,213.85	24.43%	10.54%
2003	24,801.40	6,475.80	10,048.17	1,035.07	26.11%	10.30%
2004	25,914.47	6,465.68	10,851.05	1,299.55	24.95%	11.98%
2005	28,201.41	6,774.32	12,244.05	1,457.41	24.02%	11.90%
2006	34,073.89	8,038.07	13,741.21	1,551.52	23.59%	11.29%
2007	33,597.02	8,254.34	14,840.51	1,729.89	24.57%	11.66%
2008	32,836.26	6,523.53	14,195.89	1,909.71	19.87%	13.45%
2009	27,183.35	5,673.41	9,749.48	1,137.63	20.87%	11.67%
2010	41,057.86	9,222.17	13,559.13	1,193.24	22.46%	8.80%
2011	38,908.41	9,027.63	22,948.25	899.26	23.20%	3.92%

Partida 8705. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8705 EUA	M TOTALES EUA	M 8705 EUA	TP X 8705 EUA	TP M 8705 EUA
1998	17,641.69	7.39	7,999.81	43.71	0.04%	0.55%
1999	20,695.27	3.13	9,091.45	45.99	0.02%	0.51%
2000	25,401.93	7.46	12,315.03	43.76	0.03%	0.36%

2001	25,103.76	2.89	11,789.69	44.85	0.01%	0.38%
2002	25,202.55	3.80	11,520.81	58.86	0.02%	0.51%
2003	24,801.40	3.07	10,048.17	54.13	0.01%	0.54%
2004	25,914.47	5.88	10,851.05	47.93	0.02%	0.44%
2005	28,201.41	6.58	12,244.05	51.49	0.02%	0.42%
2006	34,073.89	15.92	13,741.21	62.54	0.05%	0.46%
2007	33,597.02	12.67	14,840.51	85.23	0.04%	0.57%
2008	32,836.26	10.23	14,195.89	102.26	0.03%	0.72%
2009	27,183.35	9.23	9,749.48	141.43	0.03%	1.45%
2010	41,057.86	7.21	13,559.13	117.73	0.02%	0.87%
2011	38,908.41	5.27	22,948.25	125.83	0.01%	0.55%

Partida 8706. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8706 EUA	M TOTALES EUA	M 8706 EUA
1998	17,641.69	274.39	7,999.81	51.71
1999	20,695.27	343.29	9,091.45	100.54
2000	25,401.93	12.94	12,315.03	91.04
2001	25,103.76	1.37	11,789.69	39.79
2002	25,202.55	0.39	11,520.81	13.37
2003	24,801.40	0.75	10,048.17	18.09
2004	25,914.47	0.29	10,851.05	2.76
2005	28,201.41	0.04	12,244.05	11.00
2006	34,073.89	1.91	13,741.21	6.29
2007	33,597.02	77.35	14,840.51	4.61
2008	32,836.26	53.88	14,195.89	7.96
2009	27,183.35	38.84	9,749.48	3.23
2010	41,057.86	15.93	13,559.13	2.94
2011	38,908.41	30.05	22,948.25	4.95

Partida 8707. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8707 EUA	M TOTALES EUA	M 8707 EUA
1998	17,641.69	3.37	7,999.81	69.93
1999	20,695.27	3.60	9,091.45	22.04
2000	25,401.93	5.30	12,315.03	25.03
2001	25,103.76	7.76	11,789.69	27.37
2002	25,202.55	21.57	11,520.81	34.60
2003	24,801.40	47.97	10,048.17	34.96
2004	25,914.47	7.68	10,851.05	43.25
2005	28,201.41	9.47	12,244.05	32.88
2006	34,073.89	6.99	13,741.21	32.25
2007	33,597.02	13.25	14,840.51	42.24

2008	32,836.26	31.63	14,195.89	36.51
2009	27,183.35	21.04	9,749.48	47.56
2010	41,057.86	41.98	13,559.13	36.44
2011	38,908.41	35.32	22,948.25	29.51

Partida 8708. EUA. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES EUA	X 8708 EUA	M TOTALES EUA	M 8708 EUA	TP X 8708 EUA	TP M 8708 EUA	TC X 8708 A EUA	TC M 8708 A EUA
1998	17,641.69	3,690.68	7,999.81	5,272.31	20.92%	65.91%		
1999	20,695.27	4,531.02	9,091.45	6,120.76	21.89%	67.32%	22.77%	16.09%
2000	25,401.93	5,509.49	12,315.03	7,568.04	21.69%	61.45%	21.59%	23.65%
2001	25,103.76	5,317.15	11,789.69	7,445.33	21.18%	63.15%	-3.49%	-1.62%
2002	25,202.55	6,234.52	11,520.81	7,279.51	24.74%	63.19%	17.25%	-2.23%
2003	24,801.40	6,668.50	10,048.17	6,618.98	26.89%	65.87%	6.96%	-9.07%
2004	25,914.47	7,928.63	10,851.05	6,856.82	30.60%	63.19%	18.90%	3.59%
2005	28,201.41	9,157.41	12,244.05	7,314.07	32.47%	59.74%	15.50%	6.67%
2006	34,073.89	10,764.66	13,741.21	7,577.25	31.59%	55.14%	17.55%	3.60%
2007	33,597.02	11,257.91	14,840.51	7,928.18	33.51%	53.42%	4.58%	4.63%
2008	32,836.26	10,650.28	14,195.89	7,792.80	32.43%	54.89%	-5.40%	-1.71%
2009	27,183.35	8,332.45	9,749.48	6,205.71	30.65%	63.65%	-21.76%	-20.37%
2010	41,057.86	12,537.40	13,559.13	9,008.52	30.54%	66.44%	50.46%	45.17%
2011	38,908.41		22,948.25	8,714.58		37.97%		

Partida 8701. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8701 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8701 CANADÁ	TP X 8701 CANADÁ	TP M 8701 CANADÁ
1998	343.33	1.53	325.73	6.25	0.45%	1.92%
1999	883.17	5.38	572.85	3.00	0.61%	0.52%
2000	1,593.77	0.14	881.57	21.29	0.01%	2.41%
2001	1,614.27	0.00	945.95	11.17	0.00%	1.18%
2002	1,514.80	5.69	1,528.34	1.81	0.38%	0.12%
2003	1,303.07	0.00	1,075.79	0.64	0.00%	0.06%
2004	903.65	0.06	1,029.63	0.49	0.01%	0.05%
2005	1,103.91	14.25	1,563.65	5.50	1.29%	0.35%
2006	1,163.18	3.05	1,792.11	15.04	0.26%	0.84%
2007	1,409.03	0.19	1,713.92	10.37	0.01%	0.61%
2008	1,545.00	0.32	1,645.52	3.91	0.02%	0.24%
2009	1,571.93	0.01	1,181.44	2.87	0.00%	0.24%
2010	2,321.61	110.52	1,533.92	1.22	4.76%	0.08%
2011	2,561.30	188.49	1,224.94	1.46	7.36%	0.12%

Partida 8702. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8702 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8702 CANADÁ	TP X 8702 CANADÁ	TP M 8702 CANADÁ
1998	343.33	0.00	325.73	0.68	0.00%	0.21%
1999	883.17	0.00	572.85	0.22	0.00%	0.04%
2000	1,593.77	0.00	881.57	0.26	0.00%	0.03%
2001	1,614.27	0.17	945.95	0.39	0.01%	0.04%
2002	1,514.80	0.08	1,528.34	2.10	0.00%	0.14%
2003	1,303.07	0.00	1,075.79	0.35	0.00%	0.03%
2004	903.65	0.00	1,029.63	3.36	0.00%	0.33%
2005	1,103.91	0.22	1,563.65	5.73	0.02%	0.37%
2006	1,163.18	0.00	1,792.11	2.69	0.00%	0.15%
2007	1,409.03	0.00	1,713.92	4.51	0.00%	0.26%
2008	1,545.00	0.00	1,645.52	14.31	0.00%	0.87%
2009	1,571.93	1.12	1,181.44	3.80	0.07%	0.32%
2010	2,321.61	0.00	1,533.92	0.54	0.00%	0.04%
2011	2,561.30	0.00	1,224.94	0.18	0.00%	0.01%

Partida 8703. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8703 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8703 CANADÁ	TP X 8703 CANADÁ	TP M 8703 CANADÁ	TC X 8703 A CANADÁ	TC M 8703 A CANADÁ
1998	343.33	311.82	325.73	161.58	90.82%	49.61%		
1999	883.17	848.69	572.85	269.34	96.10%	47.02%	172.17%	66.69%
2000	1,593.77	1,536.72	881.57	240.06	96.42%	27.23%	81.07%	-10.87%
2001	1,614.27	1,467.72	945.95	331.78	90.92%	35.07%	-4.49%	38.20%
2002	1,514.80	1,271.52	1,528.34	808.89	83.94%	52.93%	-13.37%	143.80%
2003	1,303.07	1,112.89	1,075.79	550.12	85.41%	51.14%	-12.48%	-31.99%
2004	903.65	676.98	1,029.63	556.63	74.92%	54.06%	-39.17%	1.18%
2005	1,103.91	772.29	1,563.65	866.34	69.96%	55.40%	14.08%	55.64%
2006	1,163.18	774.60	1,792.11	965.00	66.59%	53.85%	0.30%	11.39%
2007	1,409.03	861.06	1,713.92	860.48	61.11%	50.21%	11.16%	-10.83%
2008	1,545.00	1,010.03	1,645.52	731.90	65.37%	44.48%	17.30%	-14.94%
2009	1,571.93	740.80	1,181.44	478.08	47.13%	40.47%	-26.66%	-34.68%
2010	2,321.61	922.77	1,533.92	563.33	39.75%	36.72%	24.56%	17.83%
2011	2,561.30	962.93	1,224.94	503.65	37.60%	41.12%	4.35%	-10.59%

Partida 8704. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8704 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8704 CANADÁ	TP X 8704 CANADÁ	TP M 8704 CANADÁ	TC X 8704 A CANADÁ	TC M 8704 A CANADÁ
1998	343.33	5.47	325.73	12.81	1.59%	3.93%		
1999	883.17	2.00	572.85	25.88	0.23%	4.52%	-63.49%	102.09%

2000	1,593.77	20.08	881.57	49.21	1.26%	5.58%	905.65%	90.12%
2001	1,614.27	103.21	945.95	48.30	6.39%	5.11%	414.12%	-1.84%
2002	1,514.80	145.95	1,528.34	177.56	9.63%	11.62%	41.40%	267.59%
2003	1,303.07	142.05	1,075.79	154.32	10.90%	14.34%	-2.67%	-13.09%
2004	903.65	132.89	1,029.63	86.15	14.71%	8.37%	-6.45%	-44.17%
2005	1,103.91	175.11	1,563.65	221.17	15.86%	14.14%	31.77%	156.72%
2006	1,163.18	171.46	1,792.11	308.02	14.74%	17.19%	-2.09%	39.27%
2007	1,409.03	143.06	1,713.92	214.15	10.15%	12.50%	-16.56%	-30.47%
2008	1,545.00	212.82	1,645.52	195.60	13.77%	11.89%	48.76%	-8.66%
2009	1,571.93	502.03	1,181.44	47.52	31.94%	4.02%	135.90%	-75.71%
2010	2,321.61	781.23	1,533.92	44.94	33.65%	2.93%	55.61%	-5.43%
2011	2,561.30	686.73	1,224.94	32.24	26.81%	2.63%	-12.10%	-28.26%

Partida 8705. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8705 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8705 CANADÁ
1998	343.33	0.00	325.73	0.44
1999	883.17	0.29	572.85	1.31
2000	1,593.77	0.00	881.57	2.76
2001	1,614.27	0.00	945.95	3.84
2002	1,514.80	0.37	1,528.34	3.00
2003	1,303.07	0.00	1,075.79	6.80
2004	903.65	0.00	1,029.63	5.78
2005	1,103.91	0.15	1,563.65	3.67
2006	1,163.18	0.76	1,792.11	7.08
2007	1,409.03	0.11	1,713.92	22.17
2008	1,545.00	0.04	1,645.52	24.33
2009	1,571.93	0.02	1,181.44	19.42
2010	2,321.61	0.85	1,533.92	10.13
2011	2,561.30	0.20	1,224.94	10.15

Partida 8706. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8706 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8706 CANADÁ
1998	343.33	0.00	325.73	0.06
1999	883.17	0.00	572.85	0.00
2000	1,593.77	0.00	881.57	0.00
2001	1,614.27	0.00	945.95	0.00
2002	1,514.80	0.03	1,528.34	0.00
2003	1,303.07	0.10	1,075.79	0.00
2004	903.65	0.00	1,029.63	0.01
2005	1,103.91	0.00	1,563.65	0.00
2006	1,163.18	0.00	1,792.11	0.00

2007	1,409.03	0.00	1,713.92	0.00
2008	1,545.00	0.05	1,645.52	0.00
2009	1,571.93	0.00	1,181.44	0.00
2010	2,321.61	0.00	1,533.92	0.00
2011	2,561.30	0.00	1,224.94	0.00

Partida 8707. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8707 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8707 CANADÁ
1998	343.33	0.02	325.73	0.20
1999	883.17	0.00	572.85	0.61
2000	1,593.77	0.00	881.57	0.81
2001	1,614.27	0.00	945.95	3.61
2002	1,514.80	0.01	1,528.34	0.52
2003	1,303.07	0.01	1,075.79	0.46
2004	903.65	0.00	1,029.63	0.84
2005	1,103.91	0.02	1,563.65	1.23
2006	1,163.18	0.00	1,792.11	1.93
2007	1,409.03	0.18	1,713.92	1.66
2008	1,545.00	0.15	1,645.52	1.50
2009	1,571.93	0.00	1,181.44	1.36
2010	2,321.61	0.00	1,533.92	1.55
2011	2,561.30	0.00	1,224.94	1.20

Partida 8708. Canadá. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X TOTALES CANADÁ	X 8708 CANADÁ	M TOTALES CANADÁ	M 8708 CANADÁ	TP X 8708 CANADÁ	TP M 8708 CANADÁ	TC X 8708 A CANADÁ	TC M 8708 A CANADÁ
1998	343.33	23.21	325.73	141.02	6.76%	43.30%		
1999	883.17	25.00	572.85	269.95	2.83%	47.12%	7.70%	91.42%
2000	1,593.77	34.28	881.57	563.17	2.15%	63.88%	37.16%	108.62%
2001	1,614.27	39.12	945.95	542.71	2.42%	57.37%	14.12%	-3.63%
2002	1,514.80	88.22	1,528.34	529.91	5.82%	34.67%	125.48%	-2.36%
2003	1,303.07	44.68	1,075.79	359.18	3.43%	33.39%	-49.35%	-32.22%
2004	903.65	93.16	1,029.63	371.37	10.31%	36.07%	108.50%	3.39%
2005	1,103.91	139.39	1,563.65	453.49	12.63%	29.00%	49.62%	22.11%
2006	1,163.18	209.09	1,792.11	587.92	17.98%	32.81%	50.00%	29.64%
2007	1,409.03	403.01	1,713.92	590.63	28.60%	34.46%	92.75%	0.46%
2008	1,545.00	319.19	1,645.52	665.38	20.66%	40.44%	-20.80%	12.66%
2009	1,571.93	325.70	1,181.44	621.49	20.72%	52.60%	2.04%	-6.60%
2010	2,321.61	504.00	1,533.92	902.69	21.71%	58.85%	54.74%	45.25%
2011	2,561.30	721.65	1,224.94	669.27	28.18%	54.64%	43.18%	-25.86%

Datos del TLCUEM

Todos los datos son referidos al sector automotriz mexicano, es decir, las exportaciones y las importaciones son las realizadas por México y están expresados en millones de dólares.

Exportaciones. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales Capítulo 87	X totales a UE	TP X a UE/Total X Mundial Capítulo 87	TC X AL MUNDO	TC X A UE
1998	19,520.28	424.96	2.18%		
1999	21,389.03	1,386.60	6.48%	9.57%	226.29%
2000	28,157.92	716.31	2.54%	31.65%	-48.34%
2001	27,918.36	675.86	2.42%	-0.85%	-5.65%
2002	27,887.54	603.26	2.16%	-0.11%	-10.74%
2003	27,284.87	1,060.40	3.89%	-2.16%	75.78%
2004	28,562.58	966.31	3.38%	4.68%	-8.87%
2005	32,092.44	1,337.99	4.17%	12.36%	38.46%
2006	39,494.90	1,791.25	4.54%	23.07%	33.88%
2007	41,898.71	2,886.41	6.89%	6.09%	61.14%
2008	42,821.61	3,838.27	8.96%	2.20%	32.98%
2009	33,755.79	2,268.75	6.72%	-21.17%	-40.89%
2010	51,739.27	2,560.67	4.95%	53.28%	12.87%

Importaciones. Datos de INEGI, 2012.

Año	M totales Capítulo 87	M totales UE	TP M UE/Total M Mundial Capítulo 87	TC M MUNDO	TC M UE
1998	10,102.92	1,005.47	9.95%		
1999	11,839.15	1,247.59	10.54%	17.19%	24.08%
2000	17,061.23	1,854.91	10.87%	44.11%	48.68%
2001	17,110.94	2,236.89	13.07%	0.29%	20.59%
2002	18,425.57	2,641.90	14.34%	7.68%	18.11%
2003	16,966.60	2,479.81	14.62%	-7.92%	-6.14%
2004	18,614.67	2,448.78	13.16%	9.71%	-1.25%
2005	22,043.76	2,799.08	12.70%	18.42%	14.31%
2006	25,046.47	2,923.66	11.67%	13.62%	4.45%
2007	26,757.02	3,274.21	12.24%	6.83%	11.99%
2008	26,482.37	3,680.22	13.90%	-1.03%	12.40%
2009	18,491.26	3,238.18	17.51%	-30.18%	-12.01%
2010	24,712.22	3,042.36	12.31%	33.64%	-6.05%

Partida 8701.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8701	M totales UE	M 8701	TP X 8701	TP M 8701	TC M 8701
1998	424.96	0.03	1,005.47	2.56	0.01%	0.26%	
1999	1,386.60	2.11	1,247.59	2.46	0.15%	0.20%	-4.11%
2000	716.31	0.33	1,854.91	1.94	0.05%	0.10%	-20.94%
2001	675.86	0.22	2,236.89	6.60	0.03%	0.29%	239.26%
2002	603.26	0.73	2,641.90	6.01	0.12%	0.23%	-8.89%
2003	1,060.40	0.62	2,479.81	8.84	0.06%	0.36%	47.03%
2004	966.31	0.49	2,448.78	9.05	0.05%	0.37%	2.40%
2005	1,337.99	0.64	2,799.08	18.15	0.05%	0.65%	100.63%
2006	1,791.25	2.53	2,923.66	19.69	0.14%	0.67%	8.47%
2007	2,886.41	3.40	3,274.21	27.64	0.12%	0.84%	40.38%
2008	3,838.27	2.33	3,680.22	37.16	0.06%	1.01%	34.43%
2009	2,268.75	0.15	3,238.18	29.45	0.01%	0.91%	-20.74%
2010	2,560.67	2.44	3,042.36	32.10	0.10%	1.05%	8.99%

Partida 8702.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8702	M totales UE	M 8702	TP M 8702
1998	424.96	0.05	1,005.47	6.15	0.61%
1999	1,386.60	0.01	1,247.59	5.10	0.41%
2000	716.31	0.00	1,854.91	5.51	0.30%
2001	675.86	0.00	2,236.89	3.01	0.13%
2002	603.26	0.14	2,641.90	11.53	0.44%
2003	1,060.40	0.18	2,479.81	1.06	0.04%
2004	966.31	0.18	2,448.78	1.09	0.04%
2005	1,337.99	0.00	2,799.08	8.20	0.29%
2006	1,791.25	0.34	2,923.66	8.68	0.30%
2007	2,886.41	0.00	3,274.21	6.63	0.20%
2008	3,838.27	0.00	3,680.22	5.79	0.16%
2009	2,268.75	0.00	3,238.18	2.72	0.08%
2010	2,560.67	0.00	3,042.36	24.71	0.81%

Partida 8703.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8703	M totales UE	M 8703	TP X 8703	TP M 8703	TC X 8703	TC M 8703
1998	424.96	309.40	1,005.47	161.64	72.81%	16.08%		
1999	1,386.60	1,262.77	1,247.59	228.80	91.07%	18.34%	308.13%	41.55%
2000	716.31	571.75	1,854.91	494.40	79.82%	26.65%	-54.72%	116.08%
2001	675.86	573.65	2,236.89	930.86	84.88%	41.61%	0.33%	88.28%
2002	603.26	480.96	2,641.90	1,352.44	79.73%	51.19%	-16.16%	45.29%
2003	1,060.40	922.04	2,479.81	1,224.62	86.95%	49.38%	91.71%	-9.45%
2004	966.31	831.29	2,448.78	1,116.29	86.03%	45.59%	-9.84%	-8.85%

2005	1,337.99	1,133.16	2,799.08	1,150.18	84.69%	41.09%	36.31%	3.04%
2006	1,791.25	1,612.97	2,923.66	1,255.56	90.05%	42.94%	42.34%	9.16%
2007	2,886.41	2,665.12	3,274.21	1,271.43	92.33%	38.83%	65.23%	1.26%
2008	3,838.27	3,599.19	3,680.22	1,230.13	93.77%	33.43%	35.05%	-3.25%
2009	2,268.75	2,086.88	3,238.18	917.34	91.98%	28.33%	-42.02%	-25.43%
2010	2,560.67	2,301.77	3,042.36	1,043.39	89.89%	34.30%	10.30%	13.74%

Partida 8704.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8704	M totales UE	M 8704	TP X 8704	TP M 8704	TC M 8704
1998	424.96	0.62	1,005.47	4.83	0.15%	0.48%	
1999	1,386.60	0.03	1,247.59	1.13	0.00%	0.09%	-76.63%
2000	716.31	0.00	1,854.91	8.21	0.00%	0.44%	627.40%
2001	675.86	0.09	2,236.89	30.72	0.01%	1.37%	274.23%
2002	603.26	0.02	2,641.90	50.14	0.00%	1.90%	63.25%
2003	1,060.40	5.48	2,479.81	64.92	0.52%	2.62%	29.46%
2004	966.31	7.56	2,448.78	49.27	0.78%	2.01%	-24.11%
2005	1,337.99	0.29	2,799.08	70.34	0.02%	2.51%	42.77%
2006	1,791.25	5.78	2,923.66	71.42	0.32%	2.44%	1.53%
2007	2,886.41	18.33	3,274.21	180.05	0.64%	5.50%	152.10%
2008	3,838.27	12.57	3,680.22	199.94	0.33%	5.43%	11.05%
2009	2,268.75	25.56	3,238.18	128.13	1.13%	3.96%	-35.92%
2010	2,560.67	26.29	3,042.36	142.69	1.03%	4.69%	11.37%

Partida 8705.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8705	M totales UE	M 8705	TP M 8705
1998	424.96	0.00	1,005.47	4.82	0.48%
1999	1,386.60	0.00	1,247.59	4.36	0.35%
2000	716.31	0.00	1,854.91	4.65	0.25%
2001	675.86	0.00	2,236.89	14.01	0.63%
2002	603.26	0.19	2,641.90	8.48	0.32%
2003	1,060.40	0.06	2,479.81	22.13	0.89%
2004	966.31	0.14	2,448.78	12.20	0.50%
2005	1,337.99	0.00	2,799.08	9.93	0.35%
2006	1,791.25	0.12	2,923.66	25.98	0.89%
2007	2,886.41	0.00	3,274.21	30.96	0.95%
2008	3,838.27	2.04	3,680.22	29.80	0.81%
2009	2,268.75	0.34	3,238.18	23.65	0.73%
2010	2,560.67	0.16	3,042.36	50.87	1.67%

Partida 8706.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8706	M totales UE	M 8706	TP M 8706
1998	424.96	0.00	1,005.47	0.00	0.00%
1999	1,386.60	0.01	1,247.59	0.10	0.01%
2000	716.31	0.00	1,854.91	0.00	0.00%
2001	675.86	0.00	2,236.89	6.49	0.29%
2002	603.26	0.00	2,641.90	15.03	0.57%
2003	1,060.40	0.00	2,479.81	58.66	2.37%
2004	966.31	0.02	2,448.78	65.89	2.69%
2005	1,337.99	0.01	2,799.08	54.37	1.94%
2006	1,791.25	0.05	2,923.66	49.98	1.71%
2007	2,886.41	0.39	3,274.21	38.15	1.17%
2008	3,838.27	0.00	3,680.22	57.94	1.57%
2009	2,268.75	0.20	3,238.18	53.75	1.66%
2010	2,560.67	0.15	3,042.36	80.77	2.65%

Partida 8707.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8707	M totales UE	M 8707	TP M 8707
1998	424.96	0.06	1,005.47	1.34	0.13%
1999	1,386.60	0.32	1,247.59	2.75	0.22%
2000	716.31	0.12	1,854.91	6.09	0.33%
2001	675.86	0.18	2,236.89	9.72	0.43%
2002	603.26	0.13	2,641.90	5.12	0.19%
2003	1,060.40	0.09	2,479.81	3.56	0.14%
2004	966.31	0.35	2,448.78	1.37	0.06%
2005	1,337.99	0.11	2,799.08	0.63	0.02%
2006	1,791.25	0.48	2,923.66	0.10	0.00%
2007	2,886.41	0.21	3,274.21	2.37	0.07%
2008	3,838.27	0.54	3,680.22	3.10	0.08%
2009	2,268.75	3.35	3,238.18	0.82	0.03%
2010	2,560.67	0.66	3,042.36	0.28	0.01%

Partida 8708.TLCUEM. Datos de INEGI, 2012.

Año	X totales a UE	X 8706	M totales UE	M 8706	TP X 8708	TP M 8708	TC X 8708	TC M 8708
1998	424.96	113.92	1,005.47	815.18	26.81%	81.07%		
1999	1,386.60	121.18	1,247.59	993.02	8.74%	79.59%	6.37%	21.82%
2000	716.31	142.93	1,854.91	1,321.75	19.95%	71.26%	17.95%	33.10%
2001	675.86	101.29	2,236.89	1,214.27	14.99%	54.28%	-29.13%	-8.13%
2002	603.26	124.87	2,641.90	1,169.57	20.70%	44.27%	23.28%	-3.68%
2003	1,060.40	131.48	2,479.81	1,071.02	12.40%	43.19%	5.29%	-8.43%
2004	966.31	124.22	2,448.78	1,165.52	12.86%	47.60%	-5.52%	8.82%

2005	1,337.99	200.55	2,799.08	1,454.11	14.99%	51.95%	61.45%	24.76%
2006	1,791.25	167.76	2,923.66	1,460.82	9.37%	49.97%	-16.35%	0.46%
2007	2,886.41	196.01	3,274.21	1,679.64	6.79%	51.30%	16.84%	14.98%
2008	3,838.27	219.14	3,680.22	2,076.68	5.71%	56.43%	11.80%	23.64%
2009	2,268.75	151.43	3,238.18	2,052.53	6.67%	63.39%	-30.90%	-1.16%
2010	2,560.67	227.83	3,042.36	1,625.74	8.90%	53.44%	50.45%	-20.79%

Datos del AAE México-Japón.

Todos los datos son referidos al sector automotriz mexicano, es decir, las exportaciones y las importaciones son las realizadas por México y están expresados en millones de dólares.

Exportaciones. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Capítulo 87	X totales Japón	TP Japón/Total Mundial Capítulo 87	TC X AL MUNDO	TC X A JAPÓN
2003	27284.869	16.948646	0.06%		
2004	28562.58	102.229463	0.36%	4.68%	503.17%
2005	32092.439	275.026668	0.86%	12.36%	169.03%
2006	39494.899	279.602327	0.71%	23.07%	1.66%
2007	41898.712	304.493674	0.73%	6.09%	8.90%
2008	42821.609	271.067978	0.54%	2.20%	-10.98%
2009	33755.786	191.025554	0.61%	-21.17%	-29.53%
2010	51739.269	212.223784	0.39%	53.28%	11.10%
2011	62900.746	173.853573	0.29%	21.57%	-18.08%

Importaciones. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	M totales Capítulo 87	M totales Japón	TP Japón/Total Mundial Capítulo 87	TC M AL MUNDO	TC M A JAPÓN
2003	16,966.60	919.27	5.42%		
2004	18,614.67	1,311.41	7.05%	9.71%	42.66%
2005	22,043.76	1,841.99	8.36%	18.42%	40.46%
2006	25,046.47	2,627.85	10.49%	13.62%	42.66%
2007	26,757.02	2,966.06	11.09%	6.83%	12.87%
2008	26,482.37	2,825.23	10.67%	-1.03%	-4.75%
2009	18,491.26	1,717.63	9.29%	-30.18%	-39.20%
2010	24,712.22	3,068.21	12.42%	33.64%	78.63%
2011	28,570.63	2,743.50	9.60%	15.61%	-10.58%

Partida 8701. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Japón	X 8701	M totales Japón	M 8701	TP X 8701	TP M 8701	TC M 8701
2003	16.95	0.29	919.27	0.60	1.71%	0.07%	
2004	102.23	0.00	1,311.41	1.18	0.00%	0.09%	96.25%
2005	275.03	0.00	1,841.99	1.29	0.00%	0.07%	9.18%
2006	279.60	0.00	2,627.85	1.30	0.00%	0.05%	0.86%

2007	304.49	0.06	2,966.06	3.09	0.02%	0.10%	138.39%
2008	271.07	0.00	2,825.23	4.45	0.00%	0.16%	43.97%
2009	191.03	0.00	1,717.63	3.07	0.00%	0.18%	-31.10%
2010	212.22	0.00	3,068.21	5.79	0.00%	0.19%	88.88%
2011	173.85	0.04	2,743.50	7.73	0.02%	0.28%	33.53%

Partida 8702. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Japón	X 8702	M totales Japón	M 8702	TP M 8702	TC M 8702
2003	16.95	0.03	919.27	14.79	1.61%	
2004	102.23	0.00	1,311.41	19.97	1.52%	35.07%
2005	275.03	0.00	1,841.99	36.22	1.97%	81.37%
2006	279.60	0.00	2,627.85	40.49	1.54%	11.78%
2007	304.49	0.00	2,966.06	43.07	1.45%	6.36%
2008	271.07	0.00	2,825.23	76.35	2.70%	77.29%
2009	191.03	0.00	1,717.63	26.10	1.52%	-65.82%
2010	212.22	0.00	3,068.21	37.10	1.21%	42.16%
2011	173.85	0.00	2,743.50	43.72	1.59%	17.86%

Partida 8703. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Japón	X 8703	M totales Japón	M 8703	TP X 8703	TP M 8703	TC X 8703	TC M 8703
2003	16.95	0.74	919.27	488.21	4.34%	53.11%		
2004	102.23	61.98	1,311.41	723.18	60.63%	55.15%	8332.32%	48.13%
2005	275.03	182.93	1,841.99	1,003.79	66.51%	54.49%	195.13%	38.80%
2006	279.60	192.41	2,627.85	1,193.41	68.81%	45.41%	5.18%	18.89%
2007	304.49	211.70	2,966.06	1,455.58	69.53%	49.07%	10.03%	21.97%
2008	271.07	185.79	2,825.23	1,264.43	68.54%	44.75%	-12.24%	-13.13%
2009	191.03	140.58	1,717.63	684.99	73.59%	39.88%	-24.33%	-45.83%
2010	212.22	141.11	3,068.21	984.09	66.49%	32.07%	0.37%	43.66%
2011	173.85	111.67	2,743.50	826.50	64.23%	30.13%	-20.86%	-16.01%

Partida 8704. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Japón	X 8704	M totales	M 8704	TP M 8704	TC M 8704
2003	16.95	0.08	919.27	105.80	11.51%	
2004	102.23	0.55	1,311.41	117.78	8.98%	11.32%
2005	275.03	0.44	1,841.99	161.91	8.79%	37.47%
2006	279.60	0.34	2,627.85	188.22	7.16%	16.25%
2007	304.49	0.43	2,966.06	248.91	8.39%	32.24%
2008	271.07	0.06	2,825.23	307.92	10.90%	23.71%
2009	191.03	0.02	1,717.63	169.98	9.90%	-44.80%
2010	212.22	0.02	3,068.21	257.51	8.39%	51.50%
2011	173.85	0.05	2,743.50	167.89	6.12%	-34.80%

Partida 8705. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	M totales Japón	M 8705	TP M 8705
2003	919.27	0.15	0.02%
2004	1,311.41	0.09	0.01%
2005	1,841.99	0.24	0.01%
2006	2,627.85	0.16	0.01%
2007	2,966.06	0.22	0.01%
2008	2,825.23	0.34	0.01%
2009	1,717.63	0.12	0.01%
2010	3,068.21	0.96	0.03%
2011	2,743.50	0.22	0.01%

Partida 8707. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Japón	X 8701	M totales Japón	M 8701	TP M 8701	TC M 8707
2003	16.95	0.00	919.27	0.60	0.07%	
2004	102.23	0.00	1,311.41	1.18	0.09%	96.25%
2005	275.03	0.00	1,841.99	1.29	0.07%	9.18%
2006	279.60	0.00	2,627.85	1.30	0.05%	0.86%
2007	304.49	0.12	2,966.06	3.09	0.10%	138.39%
2008	271.07	0.01	2,825.23	4.45	0.16%	43.97%
2009	191.03	0.00	1,717.63	3.07	0.18%	-31.10%
2010	212.22	0.01	3,068.21	5.79	0.19%	88.88%
2011	173.85	0.00	2,743.50	7.73	0.28%	33.53%

Partida 8708. AAE México-Japón. Datos de INEGI y World Trade Atlas, 2012.

Año	X totales Japón	X 8708	M totales Japón	M 8708	TP X 8708	TP M 8708	TC X 8708	TC M 8708
2003	16.95	15.70	919.27	290.68	92.63%	31.62%		
2004	102.23	39.21	1,311.41	426.78	38.35%	32.54%	149.74%	46.82%
2005	275.03	91.65	1,841.99	606.47	33.32%	32.92%	133.74%	42.10%
2006	279.60	86.80	2,627.85	1,173.78	31.05%	44.67%	-5.29%	93.54%
2007	304.49	90.65	2,966.06	1,112.33	29.77%	37.50%	4.43%	-5.24%
2008	271.07	84.52	2,825.23	1,135.78	31.18%	40.20%	-6.76%	2.11%
2009	191.03	50.27	1,717.63	811.44	26.31%	47.24%	-40.52%	-28.56%
2010	212.22	70.92	3,068.21	1,753.12	33.42%	57.14%	41.09%	116.05%
2011	173.85	60.04	2,743.50	1,672.16	34.54%	60.95%	-15.34%	-4.62%

Anexo del capítulo 5.

Los datos están expresados en millones de dólares y está especificado a que socio comercial corresponden.

Por X se entienden las exportaciones totales del país.

Por M se entienden las importaciones totales del país.

Por X 87 se entienden las exportaciones totales del sector automotriz.

Por M 87 se entienden las importaciones totales del sector automotriz.

Por X 87 a México se entienden las exportaciones del sector automotriz dirigidas a México.

Por M 87 originarias de México se entienden las importaciones del sector automotriz originarias de México.

Estados Unidos. Datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Estados Unidos						
Año	X	M	X 87	M 87	X 87 a México	M 87 originarias de México
1992	448,163	553,923	40,551	80,563		
1993	464,773	603,438	44,480	89,675		
1994	512,627	689,215	49,614	102,758		
1995	584,743	770,852	52,505	108,016		
1996	625,073	822,025	54,968	111,957		
1997	689,182	899,020	61,463	120,727		
1998	682,138	944,353	61,059	129,834	8,000	17,642
1999	695,797	1,059,440	62,923	155,723	9,091	20,695
2000	781,918	1,259,300	67,195	170,195	12,315	25,402
2001	729,100	1,179,180	63,421	165,157	11,790	25,104
2002	693,103	1,200,230	67,089	176,628	11,521	25,203
2003	724,771	1,303,050	69,245	181,283	10,048	24,801
2004	814,875	1,525,680	76,417	197,000	10,851	25,914
2005	901,082	1,732,706	85,993	205,445	12,244	28,201
2006	1,025,967	1,918,077	95,344	220,221	13,741	34,074
2007	1,148,199	2,020,403	109,050	220,770	14,841	33,597
2008	1,287,442	2,169,487	111,529	199,229	14,196	32,836
2009	1,056,043	1,605,296	72,645	133,319	9,749	27,183
2010	1,278,263	1,969,184	99,729	189,765	13,559	41,058
2011	1,480,646	2,265,421				38,908

Canadá. Datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Canadá						
Año	X	M	X 87	M 87	X 87 a México	M 87 originarias de México
1992	134,435.00	129,262.00	30,739.00	26,072.00		
1993	145,178.00	139,035.00	36,069.00	28,524.00		
1994	165,376.00	155,072.00	41,024.00	32,113.00		
1995	192,197.00	168,426.00	43,064.00	33,471.00		
1996	201,633.00	175,158.00	43,608.00	33,808.00		
1997	214,422.00	200,873.00	47,872.00	39,636.00		
1998	214,327.00	206,066.00	48,736.00	40,038.00	325.73	343.33
1999	238,446.00	220,183.00	60,531.00	45,252.00	572.85	883.17
2000	276,635.00	244,786.00	60,656.00	46,276.00	881.57	1,593.77
2001	259,858.00	227,291.00	54,969.00	41,982.00	945.95	1,614.27

2002	252,394.00	227,499.00	56,328.00	47,692.00	1,528.34	1,514.80
2003	272,739.00	245,021.00	56,948.00	49,121.00	1,075.79	1,303.07
2004	316,762.00	279,931.00	63,765.00	53,028.00	1,029.63	903.65
2005	360,475.00	322,411.00	66,855.00	57,618.00	1,563.65	1,103.91
2006	388,178.00	359,000.00	66,339.00	62,925.00	1,792.11	1,163.18
2007	420,693.00	390,188.00	65,836.00	66,803.00	1,713.92	1,409.03
2008	456,471.00	419,011.00	51,806.00	61,053.00	1,645.52	1,545.00
2009	316,567.00	329,907.00	34,171.00	43,503.00	1,181.44	1,571.93
2010	387,912.00	402,500.00	50,118.00	59,541.00	1,533.92	2,321.61
2011	452,167.00	462,435.00			1,224.94	2,561.30

Unión Europea. Datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Unión Europea						
Año	X	M	X 87	M 87	M 87 originarias de México	X 87 a México
1997	2,140,890.00	2,089,635.00	247,388.00	204,568.00		
1998	2,233,600.00	2,212,010.00	271,959.00	233,859.00	424.96	1,005.47
1999	2,237,500.00	2,262,540.00	274,110.00	243,793.00	1,386.60	1,247.59
2000	2,316,260.00	2,404,840.00	270,108.00	231,410.00	716.31	1,854.91
2001	2,319,485.00	2,361,815.00	275,857.00	233,693.00	675.86	2,236.89
2002	2,465,660.00	2,462,350.00	308,454.00	257,307.00	603.26	2,641.90
2003	2,926,460.00	2,946,525.00	371,114.00	312,664.00	1,060.40	2,479.81
2004	3,728,965.00	3,807,395.00	476,986.00	403,502.00	966.31	2,448.78
2005	4,026,185.00	4,165,680.00	491,975.00	412,516.00	1,337.99	2,799.08
2006	4,543,785.00	4,760,045.00	536,177.00	451,423.00	1,791.25	2,923.66
2007	5,347,055.00	5,613,560.00	644,954.00	566,141.00	2,886.41	3,274.21
2008	5,922,905.00	6,301,625.00	661,192.00	552,580.00	3,838.27	3,680.22
2009	4,595,455.00	4,748,535.00	461,113.00	390,960.00	2,268.75	3,238.18
2010	5,156,605.00	5,368,030.00	542,751.00	422,823.00	2,560.67	3,042.36
2011	6,028,505.00	6,241,215.00				

Japón. Datos de OMC, INEGI y World Trade ATLAS, 2012.

Japón						
Año	X	M	X 87	M 87	M 87 originarias de México	X 87 a México
2003	471,817.00	382,930.00	102,734.00	11,130.00	16.95	919.27
2004	565,675.00	454,542.00	115,733.00	12,802.00	102.23	1,311.41
2005	594,941.00	515,866.00	122,903.00	13,169.00	275.03	1,841.99
2006	646,725.00	579,064.00	139,161.00	13,892.00	279.60	2,627.85
2007	714,327.00	622,243.00	158,762.00	15,358.00	304.49	2,966.06
2008	781,412.00	762,534.00	171,012.00	15,860.00	271.07	2,825.23
2009	580,719.00	551,981.00	103,425.00	10,014.00	191.03	1,717.63
2010	769,839.00	694,059.00	149,516.00	14,160.00	212.22	3,068.21
2011	822,674.00	854,267.00			173.85	2,743.50