



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**

---

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**LA RELACION COMERCIAL ENTRE  
ALEMANIA Y MÉXICO, EN EL MARCO DEL  
TLCUEM: EL CASO DEL SECTOR  
AUTOMOTRIZ**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

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

**GABRIELA IVONE GLORIA OTERO**



**ASESORA:  
DRA. ROSA MARÍA PIÑÓN ANTILLÓN**

**CIUDAD UNIVERSITARIA**

**2011**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

## ***Agradecimientos***

A mi preciosa nena Andrea:

Este logro es por las dos y pido a Dios sea el comienzo de muchos otros. Eres la persona más importante en mi vida, gracias por darme con tu presencia el impulso de ser cada día mejor. Te amo

A mis amados padres:

Quiero darles las gracias por todo su apoyo, sus sacrificios y sus consejos. Por ayudarme a superar los obstáculos por los que he atravesado a lo largo de mi vida y sobre todo por su amor. Esta tesis no hubiese sido posible sin su valioso apoyo. Doy gracias también por ser su hija.

A mis hermanos, Ivette y Alberto:

Gracias por estar conmigo en todo momento, por su apoyo, por aguantarme, entenderme, por su cariño y amistad. Siempre los tengo en mis pensamientos.

A mis primos (Raúl y Cinthya) y a mi tía Paty:

Les doy gracias por estar a mi lado y por apoyarme siempre que lo he necesitado. Todos ustedes son parte importante de mi familia, de mis seres queridos.

A mi asesora, Dra. Rosa María Piñón Antillón:

Gracias por su dedicación, su motivación, orientación, enseñanzas y su ayuda constante. Todos estos elementos han sido decisivos en mi formación académica y sobre todo en la elaboración de esta investigación.

A mis amigos y amigas:

Gracias por ser parte de mi entorno más cercano, por su amistad incondicional, por su apoyo y por todas las experiencias que he compartido con ustedes, deseando se prolongue a lo largo de nuestras vidas.

A mi familia:

Gracias por su cariño, apoyo y comprensión en todas las actividades que he realizado en mi vida. Los quiero a ustedes y a cada uno de ustedes.

A mis sinodales:

Gracias por el tiempo que me dedicaron y por el apoyo que me brindaron durante el proceso de esta tesis.

**La Relación Comercial entre Alemania y México, en el marco del TLCUEM:  
el caso del sector automotriz**

**INDICE**

<b>Introducción</b> .....	<b>1</b>
<b>1. La Relación Comercial entre México y Alemania antes del TLCUEM</b> . . . .	<b>5</b>
1.1. Antecedentes y orígenes históricos. . . . .	5
1.1.1. Un salto histórico: la década de los noventas . . . . .	9
1.2. Principales socios comerciales de México . . . . .	12
1.2.1. Importaciones . . . . .	13
1.2.2. Exportaciones . . . . .	15
1.3. Estructura e importancia de la relación económica entre estos dos países. . . . .	19
1.3.1. Balanza comercial de México con Alemania . . . . .	21
1.3.2. Flujos de inversión procedentes de Alemania. . . . .	22
1.4. El comportamiento del sector automotriz antes del TLCUEM. . . . .	34
<b>2. La Relación Comercial entre México y Alemania a partir del TLCUEM.</b> . . .	<b>45</b>
2.1. Prerrogativas de la relación comercial. . . . .	46
2.2. Cambios en la estructura del comercio con la Unión Europea. . . . .	49
2.2.1. Exportaciones mexicanas a la Unión Europea . . . . .	50
2.2.2. Importaciones mexicanas provenientes de a Unión Europea . . . .	53
2.2.3. Balanza Comercial . . . . .	56
2.2.4. Entrada de la Inversión Extranjera Directa provenientes de la Unión Europea. . . . .	58
2.3. El caso específico de la relación comercial con Alemania. . . . .	63
2.3.1. Importaciones. . . . .	64
2.3.2. Exportaciones. . . . .	67
2.3.3. Cambios en el comportamiento de la Balanza Comercial. . . . .	69

2.3.4. Inversión Extranjera Directa proveniente de Alemania. . . . .	71
2.4. Importancia del intercambio comercial para Alemania. . . . .	75

### **3. Sectores a privilegiar dentro de la relación comercial: la industria**

<b>automotriz. . . . .</b>	<b>77</b>
3.1. Corporaciones alemanas insertas en la rama automotriz a la luz de su evolución histórica. . . . .	78
3.1.1. Volkswagen de México. . . . .	79
3.1.1.1. Audi. . . . .	82
3.1.1.2. SEAT. . . . .	85
3.1.1.3. Porsche. . . . .	87
3.1.1.4. Bentley. . . . .	88
3.1.1.5. Alza de la producción. . . . .	89
3.1.1.6. Baja de las importaciones. . . . .	92
3.1.1.7. Disminución de las ventas internas. . . . .	98
3.1.1.8. Crecimiento de las exportaciones. . . . .	100
3.1.2. Bayerische Motoren Werke (BMW) . . . . .	105
3.1.2.1. MINI. . . . .	108
3.1.2.2. Reducción de la producción. . . . .	110
3.1.2.3. Aumento de las importaciones. . . . .	112
3.1.2.4. Incremento de las ventas internas. . . . .	115
3.1.3. Daimler de México. . . . .	116
3.1.3.1. Daimler Vehículos Comerciales México. . . . .	118
3.1.3.1.1. Freightliner. . . . .	120
3.1.3.2. Mercedes Benz-México. . . . .	120
3.1.3.2.1. Smart. . . . .	122
3.1.3.2.2. Maybach. . . . .	122
3.1.3.3. Alza de la producción. . . . .	123
3.1.3.4. Fluctuaciones de las importaciones. . . . .	124
3.1.3.5. Comportamiento de las ventas internas. . . . .	128

3.1.3.6. Incremento en las exportaciones. ....	130
3.2. Perspectivas del crecimiento de esas empresas dentro y fuera del mercado mexicano. ....	131
<b>Conclusiones. ....</b>	<b>146</b>
<b>Bibliografía. ....</b>	<b>155</b>

## INTRODUCCION

Las Relaciones Internacionales adquieren una importancia fundamental en el mundo globalizado cualquiera que sea la perspectiva conceptual que se adopte. Es decir, se trate de un enfoque conceptual político, económico, cultural y/o social. En el desarrollo de cada nación influye la forma en cómo ésta se relacione con el mundo exterior. Ningún país puede considerarse autosuficiente, por el contrario existe cierta interdependencia entre la mayor parte de las naciones.

Ahora bien dentro de la economía internacional se va a estudiar el comercio exterior, el cual consiste en todo intercambio de bienes, productos y servicios que se realicen entre dos o más naciones. Esta actividad nace por la necesidad de obtener ciertos productos que en una zona son inexistentes o mínimos, mientras que en otras partes del mundo este producto o recurso se da en cantidades mayores. De esta manera cada nación se va especializando en la producción de ciertos productos, donde tienen una mayor eficiencia.

Con el paso del tiempo el comercio exterior se ha vuelto cada vez más dinámico y complejo, por lo que ha sido necesario reglamentar su actividad por medio de leyes a nivel internacional. La Organización Mundial de Comercio es la encargada de reglamentar y formar las reglas del juego para que el comercio internacional se desarrolle de una mejor manera, teniendo como objetivo ayudar a los productores de bienes y servicios, exportadores e importadores a que lleven a cabo sus actividades de manera eficiente.

A lo largo de la historia, México ha tenido relaciones comerciales con un gran número de naciones, entre las cuales destaca nuestro vecino del Norte: Estados Unidos de América. Así mismo por la necesidad de diversificar su comercio ha suscrito diferentes Tratados de Libre Comercio con distintas regiones del planeta, esto con la finalidad de facilitar y regular el intercambio comercial entre estas naciones.



A pesar de que México ha realizado varios acuerdos de libre comercio, el de mayor importancia es el TLCAN suscrito entre México, Estados Unidos y Canadá, y en el cual México había centrado principalmente sus esfuerzos comerciales por tratar de aprovechar este Tratado, por ser el primer tlc de México y su cercanía a dicho país. Esto no significa que sea beneficioso para el país, ya que si se observa de manera objetiva nuestro país se encuentra en gran desventaja frente a los otros países integrantes de dicho Tratado. De ahí la importancia de que México aproveche los diferentes tratados suscritos con otras naciones, tal es el caso del TLCUEM, firmado entre países de la Unión Europea y México, este Tratado sabiéndolo aprovechar puede ser una gran oportunidad para diversificar los productos mexicanos.

El TLCUEM, representa el segundo acuerdo comercial más importante para México, dentro del cual Alemania es el país con el que tenemos una mayor relación comercial, principalmente en el área automotriz, pues debido a lo que se establece en el TLCUEM en el aspecto de la IED, este país ha optado por implantar algunas de sus empresas en territorio mexicano con el objetivo de fabricar en el país automóviles de marca alemana, tal es el caso de Volkswagen, de Daimler Vehículos Comerciales México o BMW.

El sector automotriz mexicano, no solo es el que tiene un mayor intercambio económico con Alemania, sino también representa una de las industrias estratégicas para el país. Su participación en el Producto Interno Bruto es muy importante y genera un número considerable de empleos directos e indirectos, de ahí que esta sea una de las industrias más importantes de la economía mexicana.

Esta relación ha favorecido de cierta manera al comercio de México, ya que al ser exportados los productos fabricados en el país, éstos se contabilizan en las exportaciones mexicanas y se ven reflejados dentro de nuestra balanza de pagos.

Además de que ha contribuido a que nuestra nación tenga un papel sobresaliente en la industria automotriz, tanto a nivel interno como a nivel mundial.

Por otro lado, es importante observar, como la relación existente entre estos dos países a través de la IED ha beneficiado si bien por una parte a México, ya que de esta manera aumenta sus exportaciones, así como la posición que este país tiene como productor de automóviles y autopartes, crea empleos, y de cierta manera al ser productos hechos en México (cierta parte) deberían de ser de fácil acceso a la población mexicana; por otro lado, el mayor beneficiario es Alemania, pues los productos que se vendan se van a contabilizar en las empresas matrices, las cuales se encuentran en dicho país, además de que al construir los productos en nuestro país aprovechan la mano de obra barata y los recursos naturales existentes en México, puesto que en Alemania esto les saldría más caro, logrando obtener así una venta competitiva.

Otro beneficio para esta nación es el hecho de que México representa una plataforma para acceder con mayor facilidad al mercado estadounidense, ya que si los productos son fabricados en México, con el TLCAN tienen mayor preferencia que los que son construidos fuera de la zona de dicho tratado, ejemplo de ello es la Volkswagen, ya que la empresa que se encuentra en México, es la única de América del Norte y de esta manera Alemania aprovecha la posición geoestratégica con la que cuenta nuestro país.

El objetivo de esta tesis es realizar un estudio sobre la relación que tiene México con Alemania en el área comercial sobre todo a partir del TLCUEM, en el sector automotriz, que implicaciones ha tenido en esta y que tan provechoso ha sido el TLCUEM para esta relación e identificar qué papel juegan las empresas automotrices alemanas en la economía mexicana.

En el primer capítulo, se analizan los antecedentes de la relación comercial entre Alemania y México, como se ubicaba este país a comparación de otras

naciones como socio comercial de México tanto en importaciones como en exportaciones; cual era la estructura e importancia de dicha relación, además de analizar tanto la Balanza Comercial como la Inversión Extranjera Directa. Otro elemento que se destaca es en qué situación se ubicaba el sector automotriz antes de que entrara en vigor el TLCUEM.

El segundo capítulo, se identifica con una mayor precisión la evolución histórica de la relación de estas dos naciones para hacer especial énfasis en el significado del, Tratado de Libre Comercio Unión Europea – México, así como en los cambios que ha originado esta relación en la economía mexicana, para inmediatamente analizar el caso específico de Alemania tomando tres variables importantes, a saber el comportamiento de las importaciones y exportaciones, así como la IED proveniente de esta nación.

En el tercer capítulo se analiza dentro de esta relación el caso específico del sector automotriz, donde se estudian los diferentes consorcios alemanes ubicados en México pertenecientes a este sector, haciendo referencia a su origen, su llegada al país, su evolución y las operaciones comerciales que realizan estos consorcios dentro de México y a nivel internacional principalmente con Alemania. Además de evaluar como ha sido el crecimiento de estos consorcios dentro y fuera del país, así como su impacto en la economía mexicana.

Finalmente en las conclusiones se presenta tanto en términos generales como específicos el impacto del TLCUEM en la relación comercial México Alemania, y la importancia de los consorcios alemanes pertenecientes al sector automotriz mexicano.

# CAPITULO 1

## LA RELACION COMERCIAL ENTRE MEXICO Y ALEMANIA ANTES DEL TLCUEM

### 1.1. Antecedentes y orígenes históricos

Las relaciones entre Alemania y México se ven marcadas por los viajes y obras del científico Alejandro von Humboldt, el cual tras hacer un viaje por Sudamérica llega al Puerto de Acapulco en el año de 1803, para explorar el territorio y así conocer las características físicas de éste y de los elementos que la integran. Como resultado de estos viajes, a principios del siglo XIX, Humboldt publicó el *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, por medio del cual se dio a conocer en Alemania las riquezas con las cuales contaba México, de ahí surge el interés de comerciantes alemanes y de la burocracia ministerial prusiana de expandir el comercio alemán a dicho territorio<sup>1</sup>.

El elemento de las riquezas que tenía el territorio mexicano no sólo fue lo que atrajo el interés de los alemanes hacia dicho territorio, sino que a este elemento se le suma la difícil situación económica por la cual atravesaban los estados europeos durante las guerras napoleónicas y por el bloqueo continental. De esta manera para el año de 1821, cuando México declara su independencia, Prusia se ve con la necesidad de formalizar las relaciones con este país a través del reconocimiento de dicha Independencia, para de esta manera poder alcanzar los objetivos establecidos por la Rheinisch-Westindische Compagnie de abrir el mercado mundial a la industria alemana a través de la apertura de sus primeras agencias en Haití, México y Buenos Aires; logrando que para “1825, México importaba fabricaciones europeas por un valor de 81 millones de marcos; de estos, entre 12 y 15 millones correspondían a Alemania”<sup>2</sup>. Este reconocimiento iba en contra de lo establecido por la Santa Alianza, de esta manera Prusia entra

---

<sup>1</sup>Leôn E. Bieber (coord). *Las relaciones germano-mexicanas. Desde el aporte de los Hermanos hasta el presente*, Colmex, UNAM, México, 2001

<sup>2</sup> *Ibíd.* pp. 95

en el dilema de seguir el principio legitimista de no reconocer a las repúblicas hispanoamericanas o seguir sus intereses económicos. Sin embargo los intereses económicos se hicieron notar a través de los industriales prusianos, ya que estos tenían la necesidad de importar materias primas y exportar sus productos manufacturados porque al no ser posible que el mercado se ampliara al interior de Prusia, el desarrollo de este país dependía de los mercados externos, y sobre todo de la importancia de ultramar, debido a que las diferentes naciones cercanas a este país tenían muchas trabas para que se pudiera lograr esta actividad con un beneficio para el mercado prusiano.

La importancia para los empresarios de Prusia de reconocer oficialmente a México, era el poder lograr un acuerdo por medio del cual tuvieran menos restricciones para poder entrar a dicho mercado. Al incrementar estas peticiones, obligaron a que se tomará una decisión; entre los elementos que influyeron en esta toma de decisión se encuentran: el temor por parte de los comerciantes del Rin y Silesia de que los Estados de Sudamérica aplicaran aranceles muy elevados a los países que no los habían reconocido de manera formal y por otro lado el reconocimiento diplomático de México, Colombia y Buenos Aires por parte de Gran Bretaña. Este último fue el factor decisivo para que Prusia decidiera dar un reconocimiento comercial a los nuevos Estados de América, pues Gran Bretaña representaba un importante competidor comercial para las mercancías de Prusia, y el haber dado el reconocimiento a estos Estados traería consigo preferencias arancelarias antes que a los productos pertenecientes de los Estados que no habían dado dicho reconocimiento formal.

Cabe señalar, que “las causas de este giro político hacia un reconocimiento fáctico eran primordialmente de carácter económico, ya que a la lucha contra el predominio comercial británico en Hispanoamérica vinieron a sumarse las repercusiones de la crisis comercial generalizada y del pánico bursátil de 1825-26, las pérdidas en el cambio de valores y los problemas de venta, bajo las cuales padecían, ante todo, las industrias del continente; en esta situación, tratados

comerciales y representaciones consulares debían ser medidas estatales de ayuda para activar el comercio exterior y mejorar las posibilidades de venta en el mercado de ultramar”<sup>3</sup>.

Ante este reconocimiento comercial, Prusia tomó las medidas necesarias mandando al primer agente comercial prusiano a México, Louis Soulzer, el cual ya había estado en el país en representación de la Rheinisch-Westindische Compagnie, sin embargo, a pesar de haber dado esta declaración se seguía exigiendo un reconocimiento diplomático para que de esta manera se pudiera asegurar el comercio y sobre todo porque “ el ministro del Interior, conde de Schuckmann, incluso calificaba las exportaciones a Hispanoamérica de “existenciales” para la supervivencia del Estado prusiano”<sup>4</sup>, de ahí el deseo de este país en realizar un tratado con México, en donde la pretensión de Prusia era principalmente una cláusula de la nación más favorecida y una declaración de reciprocidad, mientras que el gobierno mexicano si buscaba un tratado comercial.

En el año de 1831, se logra firmar un Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre Prusia y México, el cual se ratificó hasta el año de 1834, en las negociaciones para dicho tratado se podía demostrar claramente el interés de las dos naciones. Por una parte, Prusia buscaba un trato arancelario preferencial, mientras que México buscaba a cambio el reconocimiento político. Sin embargo, es importante resaltar que antes que se diera este tratado ya se habían dado intentos de firmar un tratado similar entre México y las ciudades hanseáticas de Lübeck, Bremen y Hamburgo, en el año de 1827. Aunque éste se enfrentó a más obstáculos, pues difería del tratado que anteriormente México había realizado con Gran Bretaña y al cual se tomaba como modelo; además de que México se empezaba a dar cuenta de que los extranjeros aprovechaban más el comercio internacional que ellos, lo que llevó a que dicho país tomara una posición económicamente nacionalista; y a causa de ello, hacía responsable a los

---

<sup>3</sup> *Ibíd.*, pp. 102

<sup>4</sup> *Ibíd.*, pp. 104.

extranjeros de la falta de desarrollo y de los problemas que se daban en el país. Ello ocasionó que dicho tratado se tuviera que negociar de nuevo, el cual se logró ratificar hasta el año de 1841. De esta manera es como se dan inicio las relaciones comerciales entre estos dos países<sup>5</sup>.

En el caso de la inversión Alemana, ésta logró entrar en el Porfiriato, ya que en ese periodo el país se empezó a abrir al capital extranjero. Particularmente la Inversión alemana se localizaba en el estado de Chiapas, en Soconusco, donde los empresarios alemanes establecieron fincas las cuales se dedicaban a producir y a exportar el café. Esta inversión se dio en dicho lugar principalmente a que estos empresarios se vieron atraídos por los bajos precios de la tierra y por los favorables precios que estaba teniendo el café a nivel mundial. Otra fuente de capital venía de las Casas de Comercio que Alemania tenía en México, tales como la Casa Melcher Hnos., la casa de Wöhler, Barting & Cía. de Mazatlán, las cuales tenían su matriz en Bremen, estas casas invirtieron en fincas tanto en Oaxaca como en el Soconusco, al igual que éstas lo mismo hizo la casa Oetling Hnos., con matriz en Hamburgo y que se encontraba en varios lugares de México como en Manzanillo. Para el año de 1892 en México había 26 grandes fincas de café, de las cuales la mayoría pertenecía a Alemania<sup>6</sup>.

Otro rubro importante a través del cual logró entrar el capital alemán a México fue a través de los primeros préstamos al gobierno mexicano, ejemplo de ello, es que en 1888 un consorcio de bancos prestó a México 10.5 millones de libras esterlinas y en 1809 hizo otro préstamo por 6 millones de libras, ambos préstamos en condiciones de ventaja para el banco alemán. Sin embargo, para principios del siglo XX, lo que predominaban en la relación económica entre estos dos países era la inversión comercial. “El monto total de inversiones en 1905 fue calculado por la legación alemana en 101 millones de pesos (202 millones de marcos) que se repartían en: 57.5% en sesenta almacenes de comercio, 10.5%

---

<sup>5</sup> *Ibíd.*, pp. 105-107

<sup>6</sup> *Ibíd.*, pp. 138-140

en plantaciones agrícolas, 8.5% en empresas industriales, 10.5% en minería, y 14.5% en empresas diversas”<sup>7</sup>.

### **1.1.1. Un salto histórico: la década de los noventas**

La relación comercial entre Alemania y México durante la década de los noventas se ve desarrollada bajo el marco de la Comunidad Europea que posteriormente sería la Unión Europea, dentro de esta relación para el año de 1989 se establece la Delegación de la Comisión Europea en México, la cual llega a tener el carácter de embajada, después de esto se empiezan las negociaciones para lograr un acuerdo de cooperación entre la Comunidad Europea y nuestra nación, con el objetivo de fortalecer las relaciones entre estos.

Este documento se llamó el Acuerdo de Marco de Cooperación de 1991, el cual entró en vigor en el año de 1992. En este instrumento, en el ámbito comercial se hacía énfasis en el aspecto de cooperación, estableciéndose que dicha cooperación se daría a través de programas dirigidos a la industria y los sectores más dinámicos de la economía. Sin embargo, a pesar de que este acuerdo tenía el propósito de fortalecer dichas relaciones económicas, se podía observar que durante el periodo de 1990-1994 había un déficit comercial entre México y la Unión Europea, esto se debía principalmente a la dependencia que nuestro país tiene hacia los Estados Unidos y la cual se vería más pronunciada a partir de la firma del TLCAN. A pesar de ello, la Unión Europea buscaba fortalecer las relaciones con México principalmente porque este país era visto como una plataforma para poder llegar al mercado estadounidense a través del dicho acuerdo.

En el año 1997 se da el acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación, denominado Acuerdo Global, a través del cual la UE

---

<sup>7</sup> *Ibíd.*, pp. 140



intenta consolidar sus relaciones con América Latina en sentido amplio, y las relaciones bilaterales entre México y este bloque. En este Acuerdo Global se establecía la liberalización progresiva y recíproca de comercio, la promoción de inversiones, entre otros. En los artículos que se hablan del comercio se mencionaba como objetivo el fomentar el intercambio de bienes y servicios que incluye la liberalización bilateral, preferencial y recíproca.<sup>8</sup>

En cuanto a la relación económica entre Alemania y México se formaliza a través del Acuerdo Marco de Cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania, suscrito en 1996, a través de este instrumento jurídico se establece como objetivo primordial intensificar las relaciones entre los dos países, a través de la promoción y fortalecimiento de vínculos empresariales con atención especial a las pymes de ambos países; así como impulsar proyectos conjuntos entre empresas, cámaras y asociaciones de los dos países, con el fin de generar oportunidades de negocios; el uso de información recíproca sobre el intercambio comercial y el incremento de cooperación industrial.

A pesar de que este instrumento se realizó en el año 1996, la relación entre estos dos países ya era importante, pues Alemania representaba para México uno de sus primeros socios comerciales, ubicándose en el segundo lugar después de Estados Unidos, posteriormente en el año de 1992 fue desplazado al tercer lugar, a pesar de ello Alemania es el primer socio comercial de Europa para México. En el caso contrario, México significaba para Alemania el país exportador número veintisiete y como abastecedor el número cincuenta y cinco a nivel mundial; sin embargo con respecto a América Latina, como se puede observar en la gráfica no. 1 México se ubicaba como el primer importador de los productos alemanes de toda la región, al igual que Brasil, mientras que como exportador a

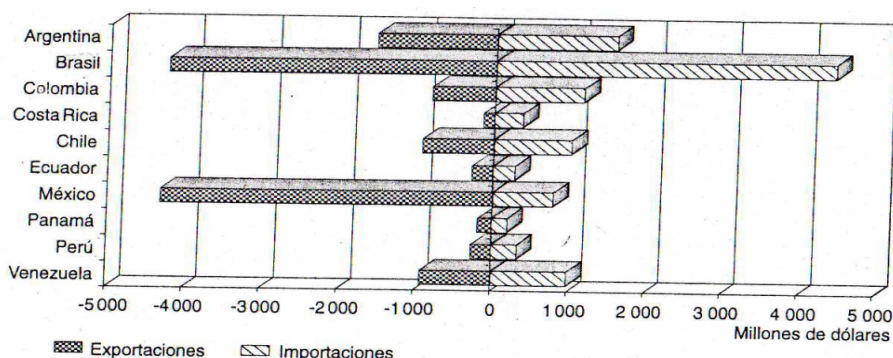
---

<sup>8</sup> Cedeño Mora, Veronica, Las relaciones entre México y Alemania en el contexto global, México, Junio 2007, UNAM, FCPyS, pp. 31

Alemania, era superado por cinco naciones latinoamericanas, ubicándose en el sexto lugar.<sup>9</sup>

Gráfica no. 1

Comercio alemán con Latinoamérica



Fuente: Oficina Federal de Estadística. Alba Vega, Carlos (Comp.), *México y Alemania. Dos países en transición*, Colmex, México, 1996, pp.89

En esta gráfica se puede observar, como a pesar de que México es importante para Alemania dentro de la región de América Latina como importador de mercancías alemanas, se puede ubicar un déficit en relación a las exportaciones hacia dicho país, ya que es mucho menor que lo que se importa; por otro lado, al observar el caso de Brasil, el cual de igual manera que México se encuentra en el primer lugar en importaciones de mercancías alemanas, la relación que éste tiene en cuanto a lo que exporta a dicho país es equitativa, ya que importa y exporta casi la misma cantidad a Alemania.

A pesar de esto, los intercambios entre estos dos países han aumentado, como se puede mostrar en el cuadro no.1, sin embargo este crecimiento no ha sido beneficiosos para nuestro país, ya que se sigue manteniendo un déficit que al igual que el intercambio ha crecido a través de los años.

<sup>9</sup> Alba Vega, Carlos (Comp.), *México y Alemania. Dos países en transición*, Colmex, México, 1996, pp.88

Cuadro no. 1

Comercio México- Alemania  
(millones de dólares)

Año	Comercio total	%	Exportaciones	%	Importaciones	%	Saldo
1987	1 281	1	402	18	829	6	-427
1988	1 398	13	431	7	902	16	-531
1989	1 879	34	495	15	1 880	43	-885
1990	2 049	28	597	21	1 812	31	-1 215
1991	3 127	30	657	10	2 470	36	-1 813
1992	3 309	8	572	-13	2 797	13	-2 225

Fuente: elaborado por DGAEB, con base en datos de la OECD. Alba Vega, Carlos (Comp.), México y Alemania. Dos países en transición, Colmex, México, 1996, pp.102

Por otro lado, durante este período e incluso anteriormente, la relación comercial entre estos dos países se va a ver marcada por la Inversión alemana ubicada en territorio mexicano, la cual para el año de 1992 ocupaba el quinto lugar como inversionista, este factor también va a influir de manera positiva en el intercambio comercial entre estos dos países, ya que muchos de los intercambios que se realizan tienen que ver con las empresas de origen alemán que se ubican en México.

## 1.2. Principales socios comerciales de México

Durante la década de los noventa México tuvo relaciones comerciales con una gran variedad de naciones, la cual fue en aumento al ir pasando los años. Entre estos socios comerciales destacan principalmente cinco, los cuales son Estados Unidos, Canadá, Alemania, Japón y España, los cuales han permanecido de manera constante en los cinco primeros lugares, aunque con algunas variaciones, ya que no siempre han logrado ubicarse en un lugar específico, a excepción de Estados Unidos. Este último país, siempre ha logrado mantenerse en el primer lugar en el comercio exterior de México ya sea en relación a las importaciones o exportaciones, esto se da gracias a la dependencia que ha

tenido nuestro país desde muchos años atrás con respecto hacia ese país en todos los aspectos.

### 1.2.1. Importaciones

En el rubro de las importaciones, México cuenta con cinco principales socios comerciales durante 1993 al 2000, en donde Estados Unidos ocupa el primer lugar, Japón el segundo, el tercero Alemania, el cuarto Canadá, mientras que el quinto lugar ha sido ocupado en diferentes años tanto por Brasil, Francia y España. Como se puede observar en el Cuadro no 2, durante todos estos años México ha importado más del 60% de los productos provenientes del extranjero, de Estados Unidos, mientras que los otros países que ocupan los primeros lugares nos exportan alrededor del 10% de las importaciones totales de México.

Cuadro no. 2

Importaciones totales de México de 1993-2000  
Valor en millones de dólares

<b>País</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>65,366.5</b>	<b>79,345.9</b>	<b>72,453.1</b>	<b>89,468.8</b>	<b>109,808.2</b>	<b>125,373.1</b>	<b>141,974.8</b>	<b>174,457.8</b>
<b>NORTEAMÉRICA</b>	<b>46,470.0</b>	<b>56,411.2</b>	<b>55,202.8</b>	<b>69,279.7</b>	<b>83,970.3</b>	<b>95,548.6</b>	<b>108,216.2</b>	<b>131,551.0</b>
Estados Unidos	45,294.7	54,790.5	53,828.5	67,536.1	82,002.2	93,258.4	105,267.3	127,534.4
Canadá	1,175.3	1,620.6	1,374.3	1,743.6	1,968.0	2,290.2	2,948.9	4,016.6
<b>ALADI</b>	<b>2,172.9</b>	<b>2,599.0</b>	<b>1,420.7</b>	<b>1,755.0</b>	<b>2,306.7</b>	<b>2,589.0</b>	<b>2,857.5</b>	<b>4,017.5</b>
Argentina	252.0	332.7	190.7	299.6	236.2	263.6	211.7	247.4
Bolivia	16.2	19.1	5.1	8.0	10.3	7.0	7.8	13.4
Brasil	1,200.8	1,225.5	565.3	690.0	869.3	1,037.8	1,128.9	1,802.9
Colombia	84.0	121.0	97.5	97.0	124.2	151.3	220.4	273.4
Chile	130.1	230.1	154.3	170.8	372.4	552.0	683.5	893.7
Ecuador	37.6	89.5	68.7	62.0	51.3	70.1	59.9	75.2
Paraguay	5.0	4.9	2.7	18.2	10.8	1.6	3.0	1.2
Perú	169.9	210.9	98.7	116.7	141.6	142.9	180.5	176.7
Uruguay	43.3	56.1	17.4	35.8	35.1	30.8	42.2	83.2
Venezuela	226.9	297.4	214.0	234.0	421.2	303.4	297.1	422.4
Cuba 2/	7.1	11.8	6.2	22.8	34.2	28.4	22.6	28.0
<b>CENTROAMÉRICA</b>	<b>119.2</b>	<b>150.3</b>	<b>88.6</b>	<b>172.2</b>	<b>201.8</b>	<b>221.5</b>	<b>316.6</b>	<b>333.1</b>
Belice	3.4	5.7	2.0	1.5	2.0	1.7	1.7	2.2
Costa Rica	21.8	27.6	15.6	57.6	77.4	87.4	191.4	180.1
El Salvador	14.1	19.3	7.9	19.0	24.1	25.3	18.2	19.8
Guatemala	62.1	83.5	51.1	76.8	80.5	81.3	82.6	90.8
Honduras	6.3	3.6	3.6	5.1	6.4	12.1	8.0	13.3

Nicaragua	11.4	10.7	8.4	12.2	11.4	13.6	14.8	26.9
<b>UNIÓN EUROPEA</b>	<b>7,877.3</b>	<b>9,116.0</b>	<b>6,790.0</b>	<b>7,800.4</b>	<b>10,035.8</b>	<b>11,845.6</b>	<b>12,928.3</b>	<b>15,056.7</b>
Alemania	2,852.4	3,100.9	2,687.1	3,173.7	3,902.3	4,543.4	5,032.1	5,758.4
Austria 1/	105.8	121.0	87.5	113.1	139.4	191.8	170.1	176.8
Bélgica	275.0	336.5	210.0	238.8	327.3	355.4	305.2	465.6
Dinamarca	130.1	130.9	70.9	70.7	96.4	119.6	126.5	142.0
España	1,155.3	1,338.3	694.1	629.5	977.7	1,257.0	1,321.8	1,430.0
Finlandia 1/	50.1	66.1	63.5	84.6	100.6	122.0	175.8	211.7
Francia	1,105.2	1,526.9	979.2	1,019.0	1,182.4	1,429.9	1,393.7	1,466.6
Grecia	22.8	23.7	10.3	9.7	17.2	6.5	15.9	29.8
Holanda	241.6	240.1	217.9	225.1	261.9	328.4	325.6	363.1
Irlanda	151.3	137.7	181.1	239.1	265.9	308.5	329.7	403.6
Italia	834.9	1,021.4	771.5	999.1	1,326.0	1,581.1	1,649.4	1,849.4
Luxemburgo	3.7	10.2	8.0	8.5	16.4	16.6	10.0	17.3
Portugal	12.2	20.7	18.8	21.5	34.1	43.8	52.2	51.4
Reino Unido	593.0	706.6	531.8	679.4	915.3	1,056.2	1,135.2	1,091.3
Suecia 1/	265.3	277.1	200.7	228.8	354.3	339.2	699.6	1,318.0
Chipre	0.8	0.5	0.3	1.9	0.3	0.5	0.4	3.1
Estonia	0.1	4.7	1.5	4.7	7.4	2.0	3.4	5.1
Hungría	5.0	6.2	9.9	21.1	72.5	75.1	92.7	98.3
Lituania	0.4	2.3	1.9	1.3	1.6	8.6	0.2	6.6
Malta	0.3	0.1	0.9	3.7	8.4	21.4	10.2	22.1
Polonia	72.0	43.9	41.5	21.9	24.4	33.0	46.1	72.3
Eslovenia	0.0	0.3	1.8	5.3	3.9	5.6	16.8	9.4
Letonia	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2
República Checa	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.5	37.0
República Eslovaca	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.2	27.5
<b>ASOCIACIÓN EUROPEA DE LIBRE COMERCIO</b>	<b>530.7</b>	<b>530.4</b>	<b>414.3</b>	<b>484.2</b>	<b>616.8</b>	<b>648.3</b>	<b>777.0</b>	<b>851.1</b>
Islandia	0.1	0.1	0.9	0.6	2.0	1.4	0.9	0.4
Noruega	33.2	40.0	24.7	27.0	55.9	58.2	55.7	98.0
Suiza	497.3	490.3	388.7	456.6	558.9	588.7	720.4	752.7
<b>NIC'S</b>	<b>2,201.6</b>	<b>2,815.0</b>	<b>2,139.0</b>	<b>2,580.6</b>	<b>3,582.6</b>	<b>4,187.0</b>	<b>5,313.8</b>	<b>6,911.3</b>
Corea	925.8	1,208.8	974.2	1,177.6	1,831.0	1,951.3	2,964.0	3,854.8
Taiwán	717.4	1,029.4	716.2	890.9	1,136.5	1,526.6	1,556.8	1,994.3
Hong Kong	343.2	286.9	159.4	129.2	189.4	216.1	252.8	455.8
Singapur	215.1	290.0	289.2	382.9	425.6	493.0	540.1	606.3
<b>JAPÓN</b>	<b>3,928.7</b>	<b>4,780.0</b>	<b>3,952.1</b>	<b>4,132.1</b>	<b>4,333.6</b>	<b>4,537.0</b>	<b>5,083.1</b>	<b>6,465.7</b>
<b>PANAMÁ</b>	<b>60.7</b>	<b>24.5</b>	<b>8.9</b>	<b>6.6</b>	<b>19.2</b>	<b>16.0</b>	<b>25.6</b>	<b>119.6</b>
<b>CHINA</b>	<b>386.4</b>	<b>499.7</b>	<b>520.6</b>	<b>759.7</b>	<b>1,247.4</b>	<b>1,616.5</b>	<b>1,921.1</b>	<b>2,879.6</b>
<b>ISRAEL</b>	<b>45.3</b>	<b>85.1</b>	<b>46.7</b>	<b>79.1</b>	<b>112.1</b>	<b>137.4</b>	<b>172.7</b>	<b>296.5</b>
<b>RESTO DEL MUNDO</b>	<b>1,573.7</b>	<b>2,334.7</b>	<b>1,869.5</b>	<b>2,419.2</b>	<b>3,382.0</b>	<b>4,026.0</b>	<b>4,362.9</b>	<b>5,975.7</b>

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes

Nota 2: Las importaciones son a valor aduanal

1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995

2/ Este país pertenece a la ALADI a partir del 25 de agosto de 1999

Como se puede observar en el cuadro anterior, en el caso específico de Alemania, este país se ha mantenido durante el período de 1993 a 2000, en el

tercer lugar como país exportador de mercancías a nuestra nación, a excepción del año de 1998, donde ocupó el segundo lugar dejando a Japón en el tercero, con una diferencia mínima entre estos dos países. Mientras que a nivel regional, es decir dentro de la Unión Europea, éste pasa a ser el primer socio comercial en las importaciones que llegan a México desde dicha región, y el único país de esta zona que se ha logrado ubicar en los tres primeros lugares. Cabe señalar, que a pesar de que se encuentra en los primeros lugares, a comparación de las importaciones totales de México, solo se importó de Alemania alrededor del 3%, lo cual es un porcentaje mínimo a comparación de lo que México ha importado de su primer socio comercial, es decir Estados Unidos.

Entre los productos que se encuentran en esta relación, es decir las importaciones de México provenientes de Alemania, se encuentran “el material de ensamble y refacciones para automóviles (21%), productos eléctricos y electrónicos (12%), máquinas y equipos especiales para industrias como la del papel e impresión, alimentaria y de las maquinas herramientas para diversas industrias (24%), productos químicos (13%), y el resto (23%)”<sup>10</sup>. Como se puede apreciar con respecto a estos datos, el sector del que más importa México de dicha nación es el de material de ensamble y refacciones para automóviles, lo cual se debe principalmente a que algunas empresas alemanas del ramo automotriz se encuentran en territorio nacional.

### **1.2.2. Exportaciones**

En el caso de las exportaciones, los cinco principales países que tienen un mayor intercambio con el país en esta área son: en primer lugar Estados Unidos, en el segundo se encuentra Canadá, en el tercero Japón, mientras que el cuarto y quinto lugar lo han tenido tanto España, Francia y Alemania, en diferentes ocasiones durante el periodo de 1993-2000. Como se puede observar en el

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*, pp. 103

Cuadro no. 3 los tres primeros lugares antes mencionados se han ubicado durante esta etapa sin tener ningún cambio, es decir han permanecido en su posición respectivamente; mientras que el cuarto y quinto lugar han variado en todos los años, pero en este periodo solo se ubican estos tres países europeos, que como se puede apreciar son los principales países dentro de la Unión Europea que tienen un mayor comercio con nuestro país.

Cuadro no. 3

Exportaciones totales de México  
Valor en millones de dólares

<b>País</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>51,832.0</b>	<b>60,817.2</b>	<b>79,540.6</b>	<b>96,003.7</b>	<b>110,236.8</b>	<b>117,539.3</b>	<b>136,361.8</b>	<b>166,120.7</b>
<b>NORTEAMÉRICA</b>	<b>44,419.5</b>	<b>53,127.9</b>	<b>67,255.0</b>	<b>82,017.1</b>	<b>95,235.9</b>	<b>103,667.7</b>	<b>121,975.7</b>	<b>149,783.9</b>
Estados Unidos	42,850.9	51,645.1	65,190.0	79,780.5	92,931.0	101,950.7	118,632.0	146,214.5
Canadá	1,568.7	1,482.8	2,065.1	2,236.6	2,304.8	1,717.0	3,343.7	3,569.4
<b>ALADI</b>	<b>1,697.1</b>	<b>1,772.6</b>	<b>3,594.7</b>	<b>4,278.9</b>	<b>4,733.9</b>	<b>3,941.4</b>	<b>2,791.0</b>	<b>3,341.4</b>
Argentina	282.9	247.7	351.1	551.1	578.6	477.4	293.2	337.6
Bolivia	17.1	13.4	24.1	29.3	27.2	35.8	29.4	26.3
Brasil	292.2	376.1	860.6	982.2	882.5	739.1	518.6	690.3
Colombia	238.8	306.0	485.3	476.2	562.8	528.0	407.3	500.8
Chile	199.7	204.4	552.6	781.3	984.7	735.8	437.2	548.7
Ecuador	56.5	109.8	154.6	172.9	174.7	165.9	77.0	117.8
Paraguay	12.6	10.5	21.9	32.6	25.0	15.1	8.7	10.5
Perú	94.2	110.4	216.4	244.7	291.5	229.1	198.1	211.5
Uruguay	179.5	46.8	49.4	104.5	62.9	73.3	53.4	61.6
Venezuela	228.0	173.8	447.0	531.6	815.8	656.9	520.0	596.9
Cuba 2/	95.5	173.8	431.7	372.4	328.1	285.0	248.1	239.6
<b>CENTROAMÉRICA</b>	<b>502.3</b>	<b>560.2</b>	<b>804.4</b>	<b>961.5</b>	<b>1,278.8</b>	<b>1,410.3</b>	<b>1,406.1</b>	<b>1,555.2</b>
Belice	26.8	27.4	22.6	33.3	34.9	40.5	40.6	49.7
Costa Rica	99.6	94.6	178.2	209.2	246.4	290.1	291.3	353.9
El Salvador	113.0	128.5	155.3	176.7	240.3	245.8	289.9	306.9
Guatemala	203.8	218.3	330.2	375.2	541.2	623.0	578.0	573.6
Honduras	38.5	70.0	84.2	106.5	127.3	145.8	131.6	148.6
Nicaragua	20.7	21.3	33.8	60.5	88.6	65.1	74.7	122.5
<b>UNIÓN EUROPEA</b>	<b>2,794.0</b>	<b>2,810.3</b>	<b>3,713.8</b>	<b>3,554.6</b>	<b>3,979.5</b>	<b>3,988.1</b>	<b>5,157.3</b>	<b>5,799.4</b>
Alemania	430.4	394.7	477.8	598.3	626.2	1,114.7	1,940.9	1,545.1
Austria 1/	43.7	10.1	1 3.0	21.8	23.9	25.3	34.6	42.2
Bélgica	226.0	270.8	604.9	475.9	417.8	247.5	238.2	316.8
Dinamarca	17.9	21.6	21.7	38.1	39.0	43.9	53.0	54.5
España	917.7	857.9	879.4	957.0	947.9	719.2	951.8	1,513.0
Finlandia 1/	1.5	4.6	1.8	2.8	6.5	10.5	12.8	9.0
Francia	456.2	517.8	408.8	374.5	356.8	351.4	295.7	323.1
Grecia	5.6	5.0	49.5	15.1	22.2	18.3	13.1	14.7
Holanda	193.2	174.4	288.1	269.7	374.2	333.9	398.7	399.8
Irlanda	121.0	111.6	30.0	24.3	30.9	31.6	66.3	108.4
Italia	84.3	86.1	342.3	184.4	344.3	194.8	175.2	255.7

Luxemburgo	0.1	0.3	2.9	2.3	2.9	6.9	12.0	5.8
Portugal	72.4	60.0	95.3	62.6	101.3	93.6	141.7	160.4
Reino Unido	201.7	267.3	434.0	436.3	556.6	621.3	642.2	872.7
Suecia 1/	16.8	23.9	35.0	31.1	45.7	42.1	21.6	27.9
Chipre	0.9	1.0	13.1	20.1	6.4	2.1	2.6	3.9
Estonia	0.0	0.0	7.9	1.7	0.0	0.4	0.2	0.2
Hungría	1.0	0.7	2.4	29.9	67.8	117.0	144.3	114.4
Lituania	0.1	0.8	0.1	0.2	0.4	0.1	0.2	0.1
Malta	0.5	0.8	0.7	1.5	1.7	1.7	1.8	1.8
Polonia	2.9	1.1	4.9	6.8	6.1	8.5	8.6	20.2
Eslovenia	0.0	0.0	0.0	0.2	0.7	3.1	1.5	6.9
Letonia	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
República Checa	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	2.8
República Eslovaca	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
<b>ASOCIACIÓN EUROPEA DE LIBRE COMERCIO</b>	<b>151.7</b>	<b>169.7</b>	<b>195.7</b>	<b>199.7</b>	<b>136.7</b>	<b>132.3</b>	<b>123.6</b>	<b>131.4</b>
Islandia	0.9	0.3	0.4	0.3	1.1	2.0	1.4	0.5
Noruega	9.8	11.9	18.2	46.2	21.4	25.2	14.7	20.9
Suiza	140.9	157.5	177.1	153.1	114.2	105.1	107.5	110.0
<b>NIC'S</b>	<b>277.3</b>	<b>305.2</b>	<b>816.2</b>	<b>935.3</b>	<b>950.3</b>	<b>915.7</b>	<b>1,109.5</b>	<b>902.3</b>
Corea	28.3	41.3	256.0	349.3	223.7	146.4	273.8	304.8
Taiwán	23.4	23.1	175.4	112.9	139.1	112.6	157.2	151.4
Hong Kong	94.6	173.5	237.3	224.1	198.5	195.3	207.3	249.1
Singapur	131.1	67.3	147.5	249.1	389.0	461.4	471.2	197.0
<b>JAPÓN</b>	<b>686.4</b>	<b>997.0</b>	<b>1,021.2</b>	<b>1,250.6</b>	<b>1,016.2</b>	<b>551.5</b>	<b>946.3</b>	<b>1,115.0</b>
<b>PANAMÁ</b>	<b>147.1</b>	<b>123.7</b>	<b>218.1</b>	<b>224.2</b>	<b>268.5</b>	<b>272.6</b>	<b>257.5</b>	<b>278.3</b>
<b>CHINA</b>	<b>44.8</b>	<b>42.2</b>	<b>215.8</b>	<b>203.5</b>	<b>142.1</b>	<b>192.3</b>	<b>174.2</b>	<b>310.4</b>
<b>ISRAEL</b>	<b>103.8</b>	<b>3.4</b>	<b>13.9</b>	<b>12.6</b>	<b>34.7</b>	<b>23.7</b>	<b>42.1</b>	<b>66.5</b>
<b>RESTO DEL MUNDO</b>	<b>1,008.0</b>	<b>904.9</b>	<b>1,691.9</b>	<b>2,365.9</b>	<b>2,460.1</b>	<b>2,443.6</b>	<b>2,378.5</b>	<b>2,836.8</b>

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes

Nota 2: Las exportaciones de 1990 a 1994 la atribución de país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1995 el criterio utilizado es el de país destino

Nota 3: Las exportaciones incluyen fletes más seguros

1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995

2/ Este país pertenece a la ALADI a partir del 25 de agosto de 1999

En el caso específico de Alemania, este país como destino de las exportaciones de México no es tan importante a comparación del lugar que ocupa en las importaciones, ya que como se había mencionado anteriormente este país durante este periodo ocupó constantemente el tercer lugar, mientras que como importador de las mercancías mexicanas durante el mismo periodo no siempre se ha encontrado en los primeros cinco lugares, ejemplo de ello es que en los años 1993 y 1994 ocupó el 6 lugar; en 1995 bajo a la posición siete, no solo fue superado por los países europeos ya antes mencionados, sino que también por



Brasil y por Chile; en el caso de 1995 se encontraba en el quinto lugar; mientras que para los años de 1998 a 2000 logró ubicarse en el cuarto lugar.

De esta manera, puede observarse que a nivel regional, es decir dentro de la Unión Europea a diferencia de las importaciones totales de México, este país ya no ocupa el primer lugar como socio comercial de nuestra nación, ya que de 1993 a 1995 ocupa el tercer lugar siendo superado por naciones como España, Francia y en el último año por Bélgica, sin embargo, a partir de estos años logró posicionarse en lugares más arriba, logrando que para 1996 y 1997 se encontraría en el segundo lugar, siendo superado por España, mientras que de 1998 al 2000 se posicionó en el primer lugar como socio comercial en el área de las exportaciones de México dentro de la UE, de manera que ha incrementado las exportaciones de nuestro país con destino a Alemania.

Es importante señalar, que a pesar de que Alemania se encuentra entre los principales socios comerciales en las exportaciones de México, con respecto al total de las exportaciones de nuestra nación durante este periodo Alemania solo participó con alrededor del 1% del comercio total, esto se debe principalmente a que la mayoría de las exportaciones mexicanas tienen como destino a Estados Unidos, mercado hacia el cual va dirigido casi el 85% de nuestros productos.

Entre los productos que importa Alemania, se encuentran “los motores y partes para automóviles (37%), productos químicos (10%), cobre en barras (10%), miel de abeja (8%) y en menor cantidad por otros productos como petróleo crudo, textiles, artículos de vestir y productos de la industria del calzado”<sup>11</sup>. De aquí es importante destacar, que el principal producto que importó Alemania, es el mismo que más exportó hacia nuestra nación, aunque el producto en sí es diferente, la similitud que tienen es que los dos pertenecen al sector automotriz, y en este aspecto se puede observar que al comparar los porcentajes entre estos dos

---

<sup>11</sup> *Ibíd.*, pp. 107

productos México exportó más este tipo de productos a Alemania, que de los que importó. Esto se debe principalmente a que la mayoría de las exportaciones que realizó México hacia Alemania, fueron realizadas por empresas alemanas que se ubican en territorio mexicano, es decir son exportaciones intraempresa, ya que son filiales de empresas que se ubican en dicho país.

### **1.3. Estructura e importancia de la relación económica entre estos dos países**

La estructura del comercio mexicano a lo largo del tiempo, se ha caracterizado por tener una estrecha relación entre este país con su vecino del Norte, es decir con Estados Unidos, trayendo consigo que se dé una dependencia hacia esta nación, y no solo del tipo económica sino que en otros muchos aspectos más. Sin embargo en esta relación económica, esta dependencia afecta las demás relaciones que nuestro país tiene con el resto del mundo, ya que gracias a que casi el 80% de nuestro comercio se realiza con Estados Unidos, provoca que con las demás naciones se tenga un déficit comercial, ya que aunque importamos productos de diferentes naciones, la mayoría de nuestras exportaciones van a hacia nuestro vecino del norte.

Esta situación se ha visto más afectada con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el cual entró en vigor en el año de 1994, supone que se debía de abrir el comercio entre los países de Estados Unidos, Canadá y México, con el fin de estrechar las relaciones entre estos y crear una zona de libre comercio de manera que se facilitará el intercambio entre estas naciones de igual manera, no obtuvo el resultado deseado por nuestro país, ya que el país más beneficiado por medio de este acuerdo resultó ser Estados Unidos.

De esta manera, se puede establecer que a la región que México le ha dado más prioridad es a la de América del Norte, dejando muy de lado a las

demás naciones, las cuales podrían ser una oportunidad tanto para las exportaciones e importaciones mexicanas. Sin embargo esta desventaja de México, también resulta ser atractiva para otras naciones fuera de esta región, ya que nuestro país tanto por su situación geográfica, como por la entrada de vigor de este tratado, puede ser el medio para que mercancías de terceros países lleguen al mercado estadounidense de manera más fácil, y de igual manera pero en mucho menor medida lo puede ser para acceder al mercado latinoamericano.

En el caso del comercio de Alemania, este país se caracteriza por tener estrechas relaciones con los países europeos, debido a que todos estos son integrantes de la Unión Europea. En la Unión Europea se tienen cinco áreas económicas, que son: el continental, el área mediterránea, el área del Báltico, el área del Este y el área Británica; en el caso de la primera zona, ésta es considerada como la de mayor peso económico, debido a que se encuentra en ella una fuerte concentración industrial y así mismo es considerada como el motor económico de la UE, entre los países que la integran se encuentran Francia, Alemania, Luxemburgo, Países Bajos y Austria.

En esta área y dentro de la Unión Europea, Alemania es el país que tiene mayor peso económico, prueba de ello, es que es una de las economías más poderosas del mundo y de los principales exportadores a nivel mundial. Entre los principales socios comerciales de este país, se encuentran las naciones europeas, esto se debe a que al pertenecer a la Unión Europea tienen ciertas ventajas entre ellas, logrando que dentro de ésta se logre facilitar el intercambio entre éstas naciones y lograrse establecer como una comunidad económica, la cual ha logrado ubicarse en los primeros lugares de la economía a nivel global, en donde Alemania tiene el mayor mercado.

### 1.3.1. Balanza comercial de México con Alemania

Para poder evaluar el comportamiento de la relación comercial entre estos dos países, es necesario hacer referencia a la balanza comercial que existe entre estas dos naciones, de manera que se pueda observar el papel que juega Alemania en nuestro comercio, y como esto se ve representado en nuestra economía.

En el cuadro no. 4, se puede observar las exportaciones y las importaciones totales que realizó México con Alemania durante la década de los noventa, así como el comercio total. En esta balanza, se puede apreciar cómo tanto las importaciones como las exportaciones y por ende el comercio total entre estas dos naciones han ido en aumento a través del tiempo, sin embargo en el saldo de la Balanza Comercial se muestra que México tiene con respecto a Alemania un gran déficit, el cual, al igual que los demás rubros ha ido creciendo.

Cuadro no. 4

Balanza comercial de México con Alemania (República Federal)  
Valor en miles de dólares

Año	Exportaciones	Importaciones	Comercio Total	Balanza Comercial
1990	336,972	1,658,198	1,995,170	-1,321,226
1991	566,009	2,330,391	2,896,400	-1,764,382
1992	492,471	2,483,689	2,976,160	-1,991,218
1993	430,417	2,852,434	3,282,851	-2,422,017
1994	394,673	3,100,892	3,495,565	-2,706,219
1995	477,804	2,687,140	3,164,944	-2,209,336
1996	598,319	3,173,650	3,771,969	-2,575,331
1997	626,160	3,902,321	4,528,481	-3,276,161
1998	1,114,706	4,543,373	5,658,079	-3,428,667
1999	1,940,890	5,032,100	6,972,990	-3,091,210
2000	1,545,102	5,758,422	7,303,524	-4,213,320

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes

Nota 2: Las exportaciones de 1990 a 1994 la atribución de país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1995 el criterio utilizado es el de país destino

/1 Periodo enero-junio

El déficit antes mencionado, solo se tiene por parte de México, puesto que este país importa más de lo que exporta, de manera que ésta relación comercial entre estos dos países durante dicho periodo se ve aprovechada en mayor medida por Alemania, pues el déficit de México representa un superávit para Alemania. Esto se debe a que como he mencionado anteriormente México ha desaprovechado las relaciones con otros países, debido a la estrecha relación que tiene con Estados Unidos, y sobre todo porque la cercanía que se tiene con respecto a este país y el TLCAN suscrito en esta década, hace que sea más fácil y más barato exportar hacia dicha nación.

### **1.3.2. Flujos de inversión procedentes de Alemania**

Dentro de la relación económica entre cualquier país, aparte del comercio existe un rubro de suma importancia, el cual va a contribuir al comercio ya existente, este rubro es el de la Inversión Extranjera. En la Ley de Inversión Extranjera de nuestro país, se menciona que esta es: la participación de inversionistas extranjeros, en cualquier porción, en el capital social de sociedades mexicanas; la realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y la participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por la Ley de Inversión Extranjera.

Mientras que la Inversión Extranjera Directa, según el FMI, es aquella inversión de largo plazo, que refleja la relación entre una entidad residente – el inversionista directo- y otra entidad residente en una económica distinta. El propósito del inversionista directo es ejercer una influencia significativa sobre la administración de la empresa residente en la otra economía.

La importancia de la Inversión Extranjera es que ésta puede equilibrar la Balanza de Pagos y mejorar la situación financiera. En el caso de la IED, esta tiene un gran impacto a nivel de empresas y de organización industrial a nivel

local, regional y nacional; así mismo tiene un efecto positivo en la eficiencia y producción de empresas, ya que se da “implantación de nuevas tecnologías, procesos y estándares, formas de organización, de vinculación intra e interempresa, de comercio intra e interindustrial, así como la integración en y de una red económica y social”<sup>12</sup>.

Para la década de los noventa, “la IED alcanza su máximo histórico en 1994, con 14 918 millones de dólares, pero cae en un 36.5% en 1995, se recupera notablemente durante 1997 y vuelve a caer”<sup>13</sup> como consecuencia de las crisis en Asia, Brasil y Rusia. Así mismo, durante 1994-1998 las nuevas inversiones representan un mayor peso en la IED total, representando el 63.5 %.

Uno de los rasgos característicos de la IED durante este periodo es que hasta el año de 1993 ésta se concentraba en la compra de activos estatales, pero a partir de esta fecha toma una nueva modalidad, la cual es la adquisición y fusión de empresas y la creación de nuevos activos.

A nivel mundial, durante ésta década la IED tiene un papel como factor de integración económica, esto se debe a que entre 1980-2000 se dan varios acuerdos comerciales, los cuales estuvieron acompañados de importantes flujos de IED, logrando que la década de los noventa se caracterizara por un incremento de la IED. En el cuadro no. 5, se puede apreciar cuales son los países que fueron responsables de la mayor parte de la IED en el año del 2009.

Cuadro no.5

Principales países que realizaron IED durante 1999  
(Miles de millones de dólares)

País	1999	%
Reino Unido	200	23,1
Estados Unidos	190	17,3

<sup>12</sup> Enrique Dussel Peters, *La inversión extranjera en México*, CEPAL, Santiago de Chile, Octubre 2000, pp. 10.

<sup>13</sup> *Ibíd.*, pp. 26

Francia	108	12,5
Alemania	30	5,8
Países Bajos	49	5,7
España	35	4,0
Japón	23	2,7
<b>Total Mundial</b>	<b>865</b>	<b>100</b>

Fuente: UNCTAD, World Investment Report 2000

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, los países que fueron responsables del 71% de IED para el año de 1999, son países industrializados o desarrollados, y son países que a lo largo del tiempo han participado en gran parte de la IED a nivel mundial. Mientras que en el caso de los países receptores, como se puede apreciar en el cuadro no. 6 son países desarrollados, algunos forman parte de los que participan en la IED, lo cual actualmente ha tomado más fuerza, ya que anteriormente solo se iba a países en subdesarrollo, ahora estos países desarrollados son un agente importante en esta dinámica, restando un poco de peso a los demás, sin embargo estos últimos aún tienen un papel importante dentro de esta dinámica.

Cuadro no.6

Principales países receptores IED durante 1999  
(Miles de millones de dólares)

País	1999	%
Estados Unidos	230	22,7
Alemania	250	22,7
Reino Unido	106	9,6
Bélgica y Luxemburgo	42	3,8
Francia	39	3,5
Países Bajos	39	3,5
Brasil	30	2,7
España	25	2,3
Suecia	25	2,3
Irlanda	14	1,3
México	12	1,1
<b>Países desarrollados</b>	<b>899</b>	<b>81,7</b>
<b>América Latina</b>	<b>72</b>	<b>6,5</b>
<b>Total Mundial</b>	<b>1,100</b>	<b>100</b>

Fuente: UNCTAD, World Investment Report 2000

Así mismo en el cuadro anterior, puede observarse que participan otros países de América Latina, principalmente México y Brasil, países a los cuales va dirigida casi el 58% de la IED que llega a esa región, lo cual es menos del 10% de la IED total. En esta región, nuestro país era el primer receptor de Inversión Extranjera Directa durante 1990-1994, como se puede apreciar en el cuadro no. 7.

Cuadro no.7

Ingresos Netos de IED en América Latina  
(Millones de dólares y porcentajes)

<b>País/ Región</b>	<b>Promedio Anual 1990- 1994</b>	<b>%</b>	<b>Promedio Anual 1995- 1999</b>	<b>%</b>	<b>1999</b>	<b>%</b>	<b>2000e</b>	<b>%</b>
<b>1.Centroamérica y el Caribe</b>	<b>1,406</b>	<b>7.7</b>	<b>3,953</b>	<b>6.2</b>	<b>5,351</b>	<b>5.7</b>	<b>4,500</b>	<b>6.1</b>
<b>2.Financieras del Caribe</b>	<b>2,506</b>	<b>13.8</b>	<b>3,811</b>	<b>5.9</b>	<b>2,599</b>	<b>2.8</b>	<b>2,500</b>	<b>3.4</b>
<b>3.ALADI</b>	<b>14,249</b>	<b>78.5</b>	<b>56,362</b>	<b>87.9</b>	<b>85,571</b>	<b>91.5</b>	<b>67,191</b>	<b>90.6</b>
Argentina	2,982	16.4	10,168	15.9	23,579	25.2	11,957	16.1
Bolivia	85	0.5	714	1.1	1,016	1.1	695	0.9
Brasil	1,703	9.4	20,056	31.3	32,659	34.9	30,250	40.8
Chile	1,207	6.6	5,334	8.3	9,221	9.9	3,676	5
Colombia	818	4.5	2,764	4.3	1,140	1.2	1,340	1.8
Ecuador	293	1.6	618	1	690	0.7	740	1
México	5,430	29.9	10,928	17	11,786	12.6	12,950	17.5
Paraguay	99	0.5	153	0.2	95	0.1	100	0.1
Perú	796	4.4	2,187	3.4	1,969	2.1	1,193	1.6
Uruguay	-----	0	163	0.3	229	0.2	180	0.2
Venezuela	836	4.6	3,277	5.1	3,187	3.4	4,110	5.5
<b>Total (1,2,3)</b>	<b>18,161</b>	<b>100</b>	<b>64,126</b>	<b>100</b>	<b>93,521</b>	<b>100</b>	<b>74,191</b>	<b>100</b>

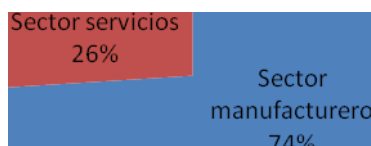
Fuente: CEPAL, *La inversión Extranjera en América Latina y el Caribe, 2000*

En este cuadro, se puede observar que durante el primer periodo nuestro país era el principal receptor de Inversión, pero posteriormente es superado por Brasil, y en el año de 1999 también por Argentina. Sin embargo, es importante observar que la mayor parte de la IED que entra a América Latina va destinado a estos tres países (Brasil, México y Argentina).



En el caso específico de México, existen ciertos sectores donde la IED ha tenido mayor importancia, por ejemplo para el periodo de 1994-2000 “por 67,866.7 millones de dólares, 42,669.7 millones se orientaron al sector manufacturero y 14,883.3 millones al sector servicios”<sup>14</sup>. Ver gráfica no. 2

Gráfica no. 2  
IED por principal sector



Fuente: Guevara González, Xochitl. *La Inversión Extranjera Directa en México, 1994-2000*, México, 2001.

Como se puede observar en la gráfica anterior, el sector manufacturero es el que más ha percibido IED en este periodo, así mismo es importante señalar que dentro de este sector se encuentran ubicadas lo que es la maquila o ensambladora y la industria tradicional. En este aspecto, dentro de los dos sectores los principales focos de atracción de la IED son: en el sector de servicios, están, los servicios financieros, telecomunicaciones como es el caso de Bell Atlantic, y de comercio como es el caso de Wal Mart; mientras que en el caso del sector manufacturero están, la agroindustria, autos, electrónica y maquila (autopartes y confecciones).

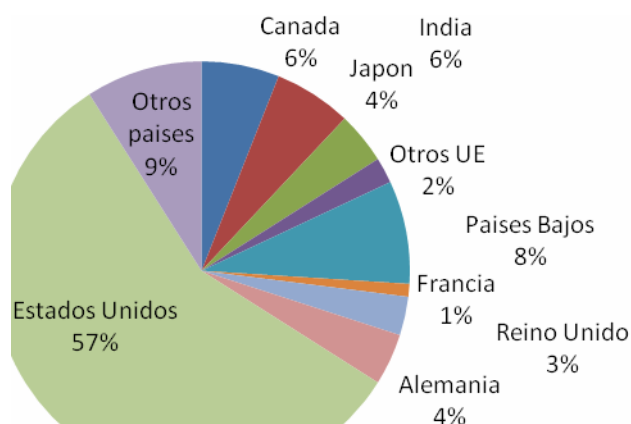
---

<sup>14</sup> Xochitl Guevara González, *La Inversión Extranjera Directa en México, 1994-2000*, dentro de Análisis Económico, segundo semestre, año/vol. XVI, núm. 033, UAM, México, 2001, pp. 160. Dirección electrónica: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=41303306>, (15 Octubre 2009, 7 pm.)

Es en este último sector donde más podemos encontrar grandes empresas transnacionales que se ubican en territorio mexicano, y sobre todo lo que son las grandes empresas de automóviles de diferentes países, tanto del continente americano, Europeo o Asiático. De manera que en nuestro país se encuentra una inversión de diversos orígenes geográficos, sin embargo como se puede mostrar en la gráfica no. 3 y no. 4 el mayor inversionista en nuestro país es nuestro vecino del norte, es decir Estados Unidos.

Gráfica no. 3

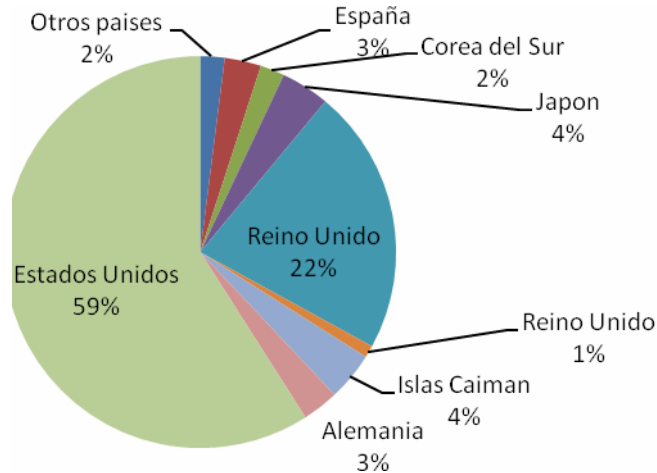
Origen geográfico de la IED 1994-1996



Fuente: CEPAL. *La inversión extranjera en América Latina y el Caribe: Informe 1998*

Gráfica no. 4

Origen geográfico de la IED 1997



Fuente: CEPAL. La inversión extranjera en América Latina y el Caribe: Informe 1998

En las dos gráficas anteriores se puede apreciar como Estados Unidos es el principal inversionista y durante las dos fechas que se muestran de 1996 a 1997 su inversión incremento, al igual que la de otros países tal es el caso de Reino Unido; sin embargo en el caso de Alemania, a comparación de nuestro mayor inversionista tiene un papel muy mínimo pero no por eso inexistente, aunque su participación es de alrededor del 4% es de los principales inversionistas de la Unión Europea en nuestro país, siendo superado por Reino Unido y España principalmente.

En el caso de la posición de las inversiones alemanas en América Latina y el Caribe, estas han sido superadas por inversionistas tales como Estados Unidos y Japón, esto se debe a la estrecha relación que ha estado teniendo la Unión Europea con Europa Oriental y Central, logrando que en el momento que estas zonas se integren a la Unión Europea, se puedan beneficiar del acceso irrestricto a los mercados comunitarios, de manera que esto podría estimular la inversión extranjera alemana en dichos países. Ver cuadro no. 8.

Cuadro no. 8

Flujos de IED alemana hacia las regiones en desarrollo, 1985-1996  
(promedios anuales en millones de dólares)

	1985-88	1989-92	1993-96
América Latina	363	521	1.204

África	-78	165	231
Asia	522	585	2.261
Europa Central y Oriental	39	901	3.691

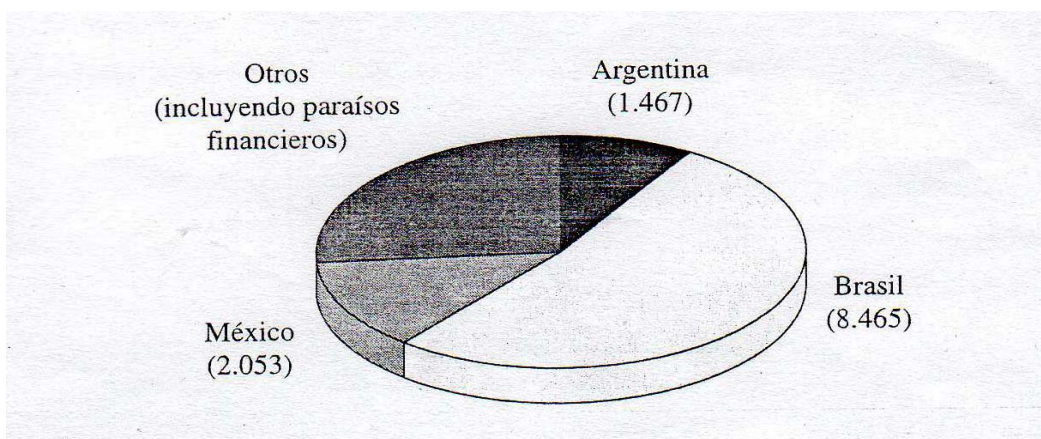
Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Instituto de Relaciones Europeo-Latinoamericanas (IRELA), *Inversión extranjera directa en América Latina: la perspectiva de los principales inversores*, IRELA, Madrid, 1998, pp.135

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, antes de la década de los noventa la región de América Latina se encontraba en segundo lugar como receptora de los flujos de inversión alemana, siendo superado solo por Asia, sin embargo en los noventa no solo sigue siendo superada por esta región, si no que ya pasa a ser un actor importante la zona de Europa Central y Oriental posicionándose en primer lugar y logrando captar casi el doble de lo que se va a América Latina.

Dentro de la región de América Latina, solo tres países de esta zona son los que perciben casi el 90% de los flujos de IED alemana, los cuales son Argentina, Brasil y México, ver gráfica no. 5

Gráfica no.5

Países Latinoamericanos receptores de IED alemana



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Instituto de Relaciones Europeo-Latinoamericanas (IRELA), *Inversión extranjera directa en América Latina: la perspectiva de los principales inversores*, IRELA, Madrid, 1998, pp.137

Estos flujos de inversión alemana, así como la europea, han tendido a concentrarse en el sector manufacturero, la cual se concentra en cuatro sectores

que son el de productos químicos, equipos eléctricos, maquinaria y equipos de transporte (ver cuadro no. 9).

Cuadro no. 9

Distribución sectorial de IED alemana en América Latina, 1985 y 1995  
(porcentajes)

	Manufacturas (% del total)		Principales industrias (% del sector manufacturas)							
			Productos químicos		Equipos eléctricos		Maquinaria		Equipos de transporte	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995
América Latina	71,8	66,6	29,4	29,8	15,4	15,2	10,8	10,7	25,6	27,5
Argentina	80,5	75,7	35,8	37,8	14,8	12,4	7,4	0,7	23,6	28,3
Brasil	91,3	86,2	22,5	21,0	16,0	17,4	12,9	15,8	28,4	27,5
México	88,1	90,0	48,9	36,1	14,9	10,9	3,8	0,9	20,3	40,1

Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Instituto de Relaciones Europeo-Latinoamericanas (IRELA), *Inversión extranjera directa en América Latina: la perspectiva de los principales inversores*, IRELA, Madrid, 1998, pp.139

En el caso específico de los flujos de la IED alemana en México, durante la década de los ochentas tuvieron una gran importancia en el comercio entre estas dos naciones. Así mismo la relación entre Alemania y México en relación a la IED se intensifican gracias a la entrada de México al Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) como socio fundador en 1990 y por otro lado gracias a la firma del Acuerdo de Cooperación entre México y la Comunidad Europea en 1991, logrando a través de esto que Alemania lograra representar el mercado más importante dentro de la Unión Europea para México, muestra de ello es que para los años de “1994 y 1998, México captó un monto acumulado de inversión alemana de 1,645 millones de dólares. Este monto equivale al 3,48% de la inversión extranjera directa durante estos años y el 19% de la inversión reportada por los países de la Unión Europea”<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> -----, *Inversión Extranjera Directa Alemana en México 1991 al 2001*. Dirección electrónica: [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/liri/gomez\\_h\\_aa/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/liri/gomez_h_aa/capitulo2.pdf) (31 marzo del 2009, 5:30 pm), pp. 11

Las empresas alemanas que se encuentran en México desarrollan actividades productivas en la industria manufacturera, los servicios y el comercio, dentro de las cuales los sectores que más se destacan son: el automotriz, el químico, maquinaria y el electro-electrónico.

Por otro lado, Alemania representó para México hasta el año de 1991 el segundo inversionista en el país, antecedido por Estados Unidos, pero a partir de 1992 ocupó el tercer lugar siendo desplazado por Gran Bretaña, logrando que para ese mismo año “la inversión directa acumulada de Alemania fuera de 2 125.4 millones de dólares, equivalentes a 5.6% del total”<sup>16</sup> (ver cuadro no.10).

Cuadro no.10

Inversión extranjera directa de Alemania en México  
(millones de dólares)

<b>Año</b>	<b>IED total acumulada</b>	<b>IED acumulada alemana</b>	<b>½ %</b>	<b>IED anual alemana</b>
1987	20 930.3	1 446.3	6.9	46.9
1988	24 087.4	1 583.0	6.6	136.7
1989	26 587.1	1 667.7	6.3	84.7
1990	30 309.5	1 955.9	6.4	288.2
1991	33 874.5	2 040.5	6.0	84.6
1992	37 474.1	2 125.4	5.6	84.9
1993	40 734.3	2 261.2	5.5	135.8

Fuente: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera

En el cuadro anterior, se puede observar que a pesar de que la IED acumulada aumentó al pasar los años, si es comparada con la IED total acumulada la Inversión de Alemania ha disminuido, tal y como se muestra en el cuadro la participación de este país que se representa en el porcentaje empieza muy alta y va reduciendo, logrando que para 1993 sus inversiones se reduzcan.

Sin embargo, para el año de 1995 se observa que la participación de la inversión alemana aumenta (ver cuadro no.11), esto se da un año después de la entrada en vigor del TLCAN, pues este tratado pasa a convertir a México en una

<sup>16</sup> Carlos Alba Vega (coord.), *op. cit.* pp. 109

plataforma para las empresas transnacionales que se ubican en nuestro país y que tienen como objetivo exportar a Estados Unidos.

Cuadro no.11

Inversión de Alemania en México  
(miles de dólares)

Año	Anual			Acumulado		
	Inv. de Alemania	Total IED	Part. %	Inv. de Alemania	Total IED	Part. %
1994	307,523.3	10,659,417.4	2.9	307,523.3	10,659,417.4	2.9
1995	548,636.0	8,338,601.8	6.6	856,159.2	18,998,019.2	4.5
1996	201,433.8	7,747,639.6	2.6	1,057,593.0	26,745,658.8	4.0
1997	483,773.6	12,197,026.9	4.0	1,541,366.6	38,942,685.7	4.0
1998	137,316.3	8,303,509.8	1.7	1,678,682.9	47,246,195.5	3.6
1999	753,118.2	13,189,742.0	5.7	2,431,801.1	60,435,937.6	4.0
2000	344,445.4	16,597,737.8	2.1	1,776,346.4	77,033,675.3	3.6
2001	-150,984.9	26,843,231.1	-0.6	2,625,261.6	103,876,906.4	2.5
2002	591,370.8	14,671,647.5	4.0	3,216,632.3	118,548,553.9	2.7
2003	270,465.0	10,376,348.4	2.7	3,496,097.3	128,924,902.4	2.7
2004	171,020.2	9,571,050.5	1.8	3,667,117.5	138,495,952.9	2.6

Fuente: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera

Como se puede ver en el cuadro anterior durante 1994 al 2000 el año en el que sobresale la participación de la inversión alemana en nuestro país, es en 1995 en donde representa el 6.6% y durante los otros años, esta participación ha tendido a bajar y a subir, es decir no lleva una tendencia, pero en ninguno de estos años se da un crecimiento como el de 1995, ni siquiera en 1994 que fue cuando entro en vigor el TLCAN puesto que era muy pronto, de manera que para el siguiente año se hizo notorio la efectividad de este tratado para dichas empresas pues de 2.9% se incrementó al 6.6%.

Por otro lado, en relación a las empresas con inversión alemana que se encontraban en México para la década de los noventas, eran 298, de las cuales "150 son manufactureras, 60 de servicios, 50 comercios, 29 se localizan en servicios financieros, y el resto en la industria de la construcción, la industria

minera, y en comunicaciones y transportes. De este total, 122 empresas poseen capital mayoritario alemán”<sup>17</sup>.

Uno de los elementos que influye de manera importante en el comportamiento de la inversión alemana, es la situación interna por la que atraviesa Alemania y así mismo los cambios políticos y económicos que atraviesan otros países, tal es el caso de los países de Europa del este, los cuales pueden ser una oportunidad de mercado para que grandes empresas alemanas inviertan en dicho territorio.

En el caso del comportamiento de la inversión alemana en México, uno de los factores que ha influenciado de manera sobresaliente es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el cual ha tenido un doble efecto, al principio despertó el temor de los inversionistas europeos en que con este se diera una fortaleza americana y que la dependencia que tiene nuestro país hacia Estados Unidos incrementará, lo cual no era del todo equivocado ya que esta mencionada dependencia se vio más marcada con dicho tratado; por otro lado éste representaba una plataforma para las empresas alemanas que se encontraban en territorio mexicano para llegar al mercado estadounidense, el cual es uno de los más importantes.

Es importante señalar, que entre las principales razones que tenían las empresas alemanas para instalarse en territorio mexicano eran “los menores salarios, los acuerdos sobre contenido local (reglas de origen), los altos costos de la sede productiva de Alemania, la inestabilidad en los tipos de cambio. Al ampliarse el mercado norteamericano, las empresas alemanas lo podrán utilizar como un trampolín para participar en otras regiones, como pueden ser América Latina y Asia.”<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, pp. 109.

<sup>18</sup> *Ídem*



Para que estas relaciones económicas transcurran con mayor fluidez, debe fomentarse y apoyarse a las instituciones que participan en el apoyo a los diferentes actores en estas relaciones, ya sean empresas multinacionales, pymes, etc. Entre estas instituciones se encuentran, la Cámara Mexicano-Alemana de Comercio e Industria (CAMEXA), y la Asociación empresarial para América Latina (Lateinamerika Verein e.V.).

La Asociación empresarial para América Latina (Lateinamerika Verein e.V.), es una red empresarial y plataforma de información de la economía alemana con intereses en América Latina, fundada en 1916, esta institución tiene el objetivo de apoyar a empresas en la creación y desarrollo de sus actividades comerciales y de inversión en América Latina, entre sus socios están desde grandes empresas multinacionales hasta pymes. Entre los servicios que esta institución brinda es dar asesoramiento, información actualizada, representación de intereses e intercambio de experiencias.

En el caso de la Cámara Mexicano-Alemana de Comercio e Industria (CAMEXA), es una asociación de interés común que se creó desde 1929, su objetivo principal es fomentar el comercio entre Alemania y México. Al igual que la otra institución, esta sirve de plataforma para el intercambio de información entre los socios; sus funciones principales es la representación oficial del empresariado alemán, la organización de socios y prestan servicios a empresas. Esta asociación cuenta con aproximadamente 500 empresas afiliadas en México, Alemania y otros países.

#### **1.4. El comportamiento del sector automotriz antes del TLCUEM**

El Origen de la industria automovilística se dio en Alemania a finales del s. XIX, a partir de esta situación diferentes países empezaron a desarrollar de igual manera esta industria, pero es con Estados Unidos con quien se va a dar la

expansión automovilística a través de la empresa Ford, debido a la creación de nuevas técnicas de producción, lo cual impulso la búsqueda de expansión a otros mercados. Esta situación llevó a que los países de Europa impusieran aranceles y cuotas, esto con el fin de proteger su industria automotriz, y es hasta el año de 1920 cuando éstos introducen las nuevas técnicas de producción.

En cuanto a América Latina, esta región se abastecía principalmente por medio de las exportaciones estadounidenses, ante esta situación las principales economías de la región, es decir, México, Argentina y Brasil, al igual que los países europeos impusieron aranceles y esquemas de reducción de aranceles a importaciones de vehículos desarmados y apoyos fiscales para empresas que establecieran armadoras en su territorio, elemento que contribuyó a que las principales empresas automotrices estadounidenses establecieran ensambladoras en dicha región.

En el caso de México, la industria automotriz data del siglo XX, pero fue hasta después de la Segunda Guerra Mundial cuando tuvo realmente su desarrollo, pues se encontró ante diversos obstáculos como la Revolución Mexicana y la reorganización del país ya terminado dicho acontecimiento. A pesar de esta situación el sector automotriz tuvo su primera fase de la producción automotriz en dicho periodo (1908-1925), periodo en que se dio la implantación y el inicio de sus operaciones, en esta etapa es cuando aparecen los primeros automóviles en el país por medio de la comercialización.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> En el año de 1925 es cuando la empresa Ford establece su armadora en territorio mexicano, a partir de esto es cuando empieza el proceso de ensamble de automóviles en el país, con partes y piezas importadas, “pero en octubre de 1925 se emite un Decreto con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la empresa Ford Motor Company, mediante el cual se establecía una reducción de un 50% de los impuestos por importación de los componentes para el ensamble de vehículos”<sup>19</sup>, esto tuvo como resultado, que diferentes sectores de la burguesía decidieran participar dentro de la formación de la industria automotriz en México, trayendo consigo la llegada de diferentes empresas, como son: “ General Motors México en septiembre de 1935; Fabricas Automex en octubre de 1938, esta última se constituyó y conservó bajo dominio de capital nacional hasta 1971,año en que es absorbida por Chrysler Corporation”<sup>19</sup>. Como se puede apreciar estas empresas eran principalmente de origen estadounidense, así mismo estas fábricas ensambladoras que operaban en el país tenían una situación muy favorecida pues no tenían restricción alguna, además de que el gobierno les brindaba ciertas prerrogativas, ya que durante

Para el periodo después de la Segunda Guerra Mundial, dentro la industria automotriz en México se empezó a ver la modalidad de monopolización, lo que llevo a que se tomarán diferentes medidas con el fin de reglamentar la expansión de la industria. Estas medidas consistían en “la sustitución de importaciones, la ampliación de la planta industrial automotriz terminal y auxiliar, la regulación del crecimiento general de la rama, favorecer al capital extranjero que se adapte las condiciones jurídicas establecidas e incorporar producción nacional para favorecer a capitalistas nacionales autónomos o asociados”<sup>20</sup>.

El mecanismo de sustitución de importaciones fue esencial para el desarrollo de la industria automotriz, pues por medio de este se asigna a las empresas un monto de importaciones, logrando reducir las importaciones teniendo como efecto ampliar el número de empresas ensambladoras, consiguiendo que entre 1948 y 1959 se diera una proliferación de empresas ensambladoras, marcas y modelos. Durante este periodo se establece una política de control de precios de los automóviles, los cuales estaban sujetos al gobierno, esto logró un beneficio para las empresas importadoras, ya que de esta manera los automóviles importados eran de precio mucho menor a los que se ensamblaban dentro del país y así el acceso a estos automóviles era más barato.

Durante 1960- 1972 la industria ensambladora de automóviles toma una gran importancia y se convierte en una de las más dinámicas de la economía mexicana, por lo que a partir de la década de los sesentas se empieza a regularizar dicho sector a través de diversos Decretos realizados por el Gobierno y es a partir de estos que el gobierno participa directamente tanto en la industria como en los diferentes campos de su desenvolvimiento. El Primer Decreto se dio

---

este periodo, es decir en los primeros años de la industria, el papel del gobierno solo era el control y cobro de los impuestos. Este elemento fue uno de tantos que influyeron en el crecimiento de las inversiones en este sector, además de otros como la diferencia de los costos de mano de obra entre los Estados Unidos y México.

<sup>20</sup> María Guadalupe Juárez González, *La industria automotriz en México*, UNAM, FCPyS, 2004, pp. 16

en 1962, y se llamaba Decreto sobre la integración de la industria automotriz, el cual “establecía premisas básicas para la asignación de cuotas de importación y en consecuencia de ensamble como la de aumentar las cuotas a aquellas empresas que incorporasen un mayor porcentaje de piezas nacionales en el contenido de su producción”<sup>21</sup>, además de tener como objetivos el establecimiento de armadoras en México, adquirir y desarrollar tecnología y crear fuentes de trabajo.

El segundo decreto, fue creado en 1972 este era el Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz, en este se establecen como objetivos: “aumentar el empleo, nivelar la balanza de pagos y generar divisas, aumentar la eficiencia en la planta productiva, fortalecer la participación del capital nacional privado en la industria, crear un organismo consultivo sobre la industria, ampliar los estímulos fiscales y reducir los modelos automotores”<sup>22</sup>.

El tercer Decreto creado en 1977 el cual contenía programas de fomento en áreas específicas, así mismo los objetivos que se establecían era de “producción, de sustitución de importaciones, de integración de partes nacionales y de exportación, así como un conjunto de estímulos y compromisos para las industrias de cada área”<sup>23</sup>. El cuarto decreto, se llamaba Decreto para la racionalización de la industria automotriz, y fue creado en 1983, en este las propuestas que se establecían no eran nuevas, sin embargo su meta era regular el desarrollo de la industria automotriz, adecuar su producción a las necesidades del país, equilibrar la balanza de pagos y lograr los objetivos de racionalización de la producción, participación de la industria nacional, generación neta de divisas y la adecuación de la producción a las necesidades del país<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> *Ibíd.*, pp. 18

<sup>22</sup> *Ibíd.*, pp. 21

<sup>23</sup> *Ibíd.*, pp. 23

<sup>24</sup> *Ibíd.*, pp. 24

El quinto decreto, el Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular, publicado en 1989, el objetivo primordial de éste era “estimular la demanda doméstica, favoreciendo la producción de vehículos con un precio de venta al público inferior a cinco mil dólares; esto se lograría mediante la exención del Impuesto sobre Automóviles Nuevos (ISAN) y de la exención de los aranceles de importación para sus partes y componentes”<sup>25</sup>, así mismo éste exigía una producción mínima de 40,000 unidades y que el motor fuera de fabricación nacional.

En este mismo año se publican los Decretos para el fomento y la modernización de las industrias automotriz y manufacturera de vehículos de autotransporte, éste se divide en dos decretos uno que considera a los vehículos de pasajeros y los camiones de hasta 8,864 kg. De peso bruto, y el otro que es de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte, en donde se encuentran camiones pesados, tractocamiones y autobuses de tipo integral. A través de este se va a permitir por primera vez desde el primer decreto, que las empresas completen su oferta a través de la importación de automóviles que provengan de sus matrices o filiales.

A este decreto se le hicieron algunas modificaciones en el año de 1994, esto se debió a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en donde se establecía que a partir de este año la industria de autopartes establecida en México tiene garantizada un periodo de transición de diez años, así mismo se señalaba que el valor agregado nacional que se requería en las autopartes de productores mexicanos se reducía de 36 % a 34%<sup>26</sup>.

Estos Decretos emitidos por el Gobierno Federal en general tenían el propósito de regular la producción y las ventas de la industria automotriz y así mismo a partir del primer decreto se establecen bases más firmes, lo cual fue de

---

<sup>25</sup> *Ibíd.*, pp. 30

<sup>26</sup> *Ibíd.*, pp. 34

suma importancia ya que este sector representa una piedra angular en el desarrollo industrial del país.

La producción en la industria automotriz desde sus inicios hasta la fecha ha estado encabezada por ciertas regiones a las cuales se les ha llegado a sumar otras naciones restando de esta manera ese monopolio que había a nivel mundial, sin embargo aunque actualmente existen más actores en esta actividad, sigue quedando en pocas manos, prueba de ello es que más del 90% de la producción mundial está en manos de tres regiones, las cuales son Asia Pacífico, en donde participan Corea y Japón, en el caso de Europa Occidental se encuentran Alemania, Francia, España e Inglaterra, y en América del Norte están Estados Unidos, Canadá y México<sup>27</sup>. A pesar de que este porcentaje de la producción mundial recae en estas regiones, si se ve de manera individual a cada nación, tres naciones son las que tienen la mayor participación, lo que representan aproximadamente el 50% y estos países son: Estados Unidos, Japón y Alemania. (ver cuadro no. 12)

Cuadro no. 12

Principales países productores de vehículos

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

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

<sup>27</sup> *Ibíd.*, pp. 79

Como podemos ver en el cuadro anterior estos tres países son los que juegan un papel mucho más importante en la producción, así mismo se puede apreciar como las operaciones de la industria automotriz se están expandiendo y ya no solo se quedan en países desarrollados, sino que va hacia países emergentes, como es el caso de China, México y Brasil, esto se debe principalmente a que en dichas naciones otorgan ventajas competitivas a las armadoras, tales con condiciones atractivas a la inversión de la industria terminal, lo que va a influir en la decisión de las armadoras en cuanto a los países que pueden escoger para expandirse.

Es importante observar el papel que tiene México, ya que a pesar de no ser un país desarrollado y que al inicio de esta industria, es decir cuando llegó, no era muy estable, en la actualidad ha tomado una mayor fuerza logrando que para el año del 2001 ocupara el noveno lugar como productor con 1.8 millones de unidades; cabe señalar que la posición que ha tenido el país como productor a nivel mundial ha variado, es decir no siempre se ha encontrado en la misma, a pesar de ello nuestro país ha logrado ubicarse dentro de los quince primeros productores mundiales (ver cuadro no. 13)

Cuadro no. 13

Posición mundial en la producción de vehículos

Posición	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003*
1	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A	E.U.A
2	Japón	Japón	Japón	Japón	Japón	Japón	Japón
3	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania	Alemania
4	Corea del Sur	Francia	Francia	Francia	Francia	Francia	China
5	Francia	España	Canadá	Corea del Sur	Corea del Sur	China	Francia
6	España	Corea del Sur	España	España	España	Corea del Sur	Corea del Sur
7	Canadá	Canadá	Corea del Sur	Canadá	Canadá	España	España
8	Brasil	Reino	Reino	China	China	Canadá	Canadá

		Unido	Unido				
<b>9</b>	Reino Unido	Italia	China	<b>México</b>	<b>México</b>	Reino Unido	Reino Unido
<b>10</b>	Italia	China	Italia	Reino Unido	Brasil	<b>México</b>	Brasil
<b>11</b>	China	Brasil	<b>México</b>	Italia	Reino Unido	Brasil	<b>México</b>
<b>12</b>	<b>México</b>	<b>México</b>	Brasil	Brasil	Italia	Italia	Italia
<b>13</b>	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia	Rusia
<b>14</b>	India	India	Bélgica	Bélgica	Bélgica	Bélgica	Bélgica
<b>15</b>	Bélgica	Bélgica	India	India	India	India	India

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

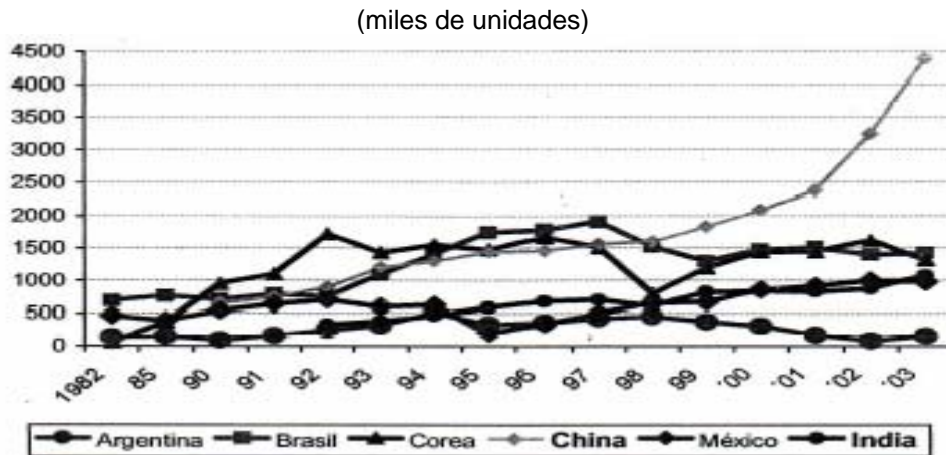
Como se puede apreciar por lo antes expuesto, la posición de México no siempre ha sido la misma con excepción de 1997 y 1998 que se ubicó consecutivamente en el doceavo lugar, pero en el año en que obtuvo mejores resultados fue para el 2000 y 2001 logrando llegar al noveno lugar, superando así a naciones desarrolladas como Gran Bretaña e Italia, países que en cierta medida habían tenido un papel sobresaliente dentro de esta industria, por lo que la importancia del sector automotriz en México es tanto importante a nivel mundial como para la economía nacional.

Y tal como hemos visto, al interior del país la industria automotriz es una pieza fundamental, sin embargo si se compara el desarrollo de la industria con otras economías en desarrollo (ver gráfica no.6), podemos observar que su crecimiento no ha sido consistente, y que si bien ha tenido cierto nivel del cual ha llegado a bajar, no se ha visto un crecimiento real a pesar de que los países que se muestran en la siguiente grafica iniciaron en un nivel muy similar a México, ellos han logrado tener un crecimiento muy sobresaliente; de manera que el papel que tiene esta industria en la economía del país no es tan sobresaliente que la que tiene como productor a nivel mundial.

Gráfica no. 6

Comparación del desarrollo del mercado interno





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

Ahora bien, dentro del mercado interno de México dos factores determinantes han influido en el desarrollo de la industria automotriz, por un lado la inversión extranjera directa a través de la reducción de requerimientos administrativos para operar en el país y por otro, se ha dado mayor seguridad jurídica a inversionistas nacionales y extranjeros, en esta materia los principales países que tienen flujos de inversión en el país en el sector automotriz, son Estados Unidos, Japón y Alemania (ver cuadro no. 14)

Cuadro no. 14

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

País	1994-2001 Millones de dólares
EUA	5,084
Japón	2,675
Alemania	826
Canadá	638
España	227
Holanda	206
Otros	387
<b>Total</b>	<b>10,088</b>

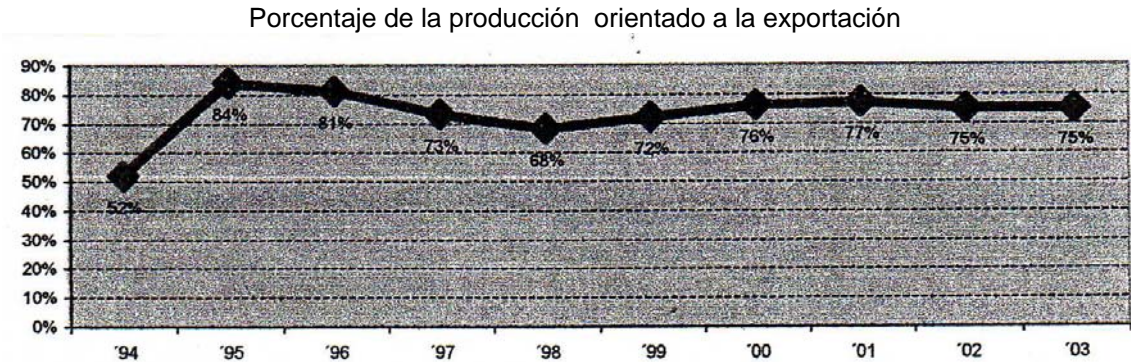
Fuente: Secretaría de Economía y SISAM, 2002

Como lo muestra el cuadro anterior, el principal país que tiene flujos en este sector es Estados Unidos, esto se debe a que si bien desde el origen de la industria automotriz en el país, dicha nación fue la primera en establecer sus empresas en territorio mexicano, también se ha visto favorecido por el TLCAN y la estrecha relación que existe entre estas dos naciones.

El otro elemento que influyó en el desarrollo de esta industria es la apertura comercial, pues a través de los diferentes tratados de libre comercio que ha suscrito el país, se ofrecen mayores oportunidades y menor riesgo de invertir en el país. De manera que estos flujos de inversión se traducen en “empleos, transferencias de tecnología, oportunidades de exportación indirecta a través de cadenas de proveedores y en capacitación para trabajadores y ejecutivos así como el crecimiento de la industria tanto en el segmento de vehículos como en el de autopartes”<sup>28</sup>.

Por otro lado, el TLCAN ha tenido un papel significante en la industria automotriz mexicana, debido a que a partir de que se suscribió dicho tratado la producción de las principales empresas en México se orientó al mercado de exportación, de manera que para después de 1994, gran parte de la producción estaba destinada a la exportación. (ver gráfica no.7)

Gráfica no. 7



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

<sup>28</sup> *Ibíd.*, pp. 102

Así mismo las exportaciones de este tipo de bienes tienen como destino formal a EE.UU. y Canadá, ello obedece a las facilidades que otorga el TLCAN a esta región, dicho tratado también influyó para que las exportaciones se incrementaran en su mayoría en un 80%, ya que para las principales empresas situadas en el país, como son Daimler-Chrysler, Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen, el tratado significa un medio para llegar al mercado estadounidense.

En el cuadro No. 15, se puede apreciar el incremento que experimentan las exportaciones de este sector a partir de 1994.

Cuadro no. 15

México: producción de vehículos automotores por mercados de destino (unidades) 1985-1997

	1985	%	1990	%	1995	%	1997	%
<b>Total</b>	398,052	100	830,179	100	938,817	100	1338,002	100
<b>Doméstico</b>	339,629	85.32	551,621	66.4	160,139	17.05	353,572	26.4
<b>Exportación</b>	58,423	14.68	278,558	33.56	778,678	82.95	948,430	73.6

\*la producción de vehículos incluye automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses.

Fuente: INEGI, *La industria Automotriz en México, México, 1991 y 1996. AMIA, Boletín 385, México, diciembre 1997*

Como se puede apreciar tanto en 1985 como en el año 1990 la mayoría de la producción estaba destinada al mercado interno, y a partir de 1994, es decir en el cuadro, en 1995 y en 1997 el destino de la producción sufrió un cambio muy drástico de manera que se va hacia el mercado externo.

En el caso de las empresas automotrices de origen alemán que se encuentran en México han tenido un papel importante en la industria automotriz de México, aunque no de igual manera que las de origen de Estados Unidos que son la mayoría, esto se debe principalmente a que las empresas alemanas llegaron treinta años después que las estadounidenses, y la cantidad de estas empresas que se ubican en territorio mexicano a comparación de las estadounidenses son muy pocas.

Entre las empresas alemanas que se encuentran en el país podemos ubicar principalmente a la Volkswagen (VW) que se dedica a autos subcompactos

y compactos, la BMW y la Mercedes-Benz que se dedican a los autos de lujos, entre otras.

## **CAPITULO 2**

### **LA RELACIÓN COMERCIAL ENTRE MÉXICO Y ALEMANIA A PARTIR DEL TLCUEM**

El Tratado de Libre Comercio suscrito entre México y la Unión Europea (TLCUEM), es el primer acuerdo comercial que se da entre Unión Europea y un país de América Latina. El periodo de negociación para dicho tratado, constó de nueve rondas, se inició en Julio de 1998 llegando a una etapa final, la cual inicio el 24 de Noviembre y concluyó el 1 de julio del 2000, fecha en la que se estableció que el tratado entrará en vigor.

Los países que integran dicho tratado son, por un lado México y por el lado de la Unión Europea se contaba con quince países que son Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia,

Luxemburgo, Portugal, Reino Unido y Suecia; sin embargo para el 2004 al ampliarse la UE a diez nuevos Estados que son Chipre, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, República Checa y República Eslovaca, estos también obtuvieron las preferencias y obligaciones de los TLC's suscritos por la UE15, incluyendo el TLCUEM.

El TLCUEM surge a consecuencia de los diferentes tratados suscritos por México con algunos países latinoamericanos y principalmente por el TLCAN, esto debido a que la Unión Europea iba perdiendo poco a poco su posición como socio comercial de México debido a las prerrogativas y ventajas que dichos tratados otorgaban a sus socios, de igual manera esto sucedía en el caso de México debido a las mejores condiciones que la Unión Europea concedía a otros países; de manera que este tratado surge con el objetivo primordial de crear una zona de libre comercio que cumpla con las normas previstas por la Organización Mundial de Comercio.

Así mismo, este acuerdo abarca la liberalización de bienes, de servicios, de inversiones y de los pagos correspondientes, el acceso a los mercados públicos, establecimiento de reglas estrictas sobre competencia, propiedad intelectual y arreglo de diferencias<sup>29</sup>.

## **2.1. Prerrogativas de la relación comercial**

En el caso de México, con el TLCUEM se intenta garantizar acceso preferencial y seguro a los productos mexicanos al mercado más grande, la Unión Europea; diversificar las relaciones económicas, lo cual es de suma

---

<sup>29</sup> Cámara de Diputados, Unidad de Estudios de Finanzas Públicas, *Tratado de Libre Comercio México-UE*, México, Febrero 2000. Dirección electrónica: <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0062000.pdf> Consultada el 17 de Febrero del 2010, a las 10:53 pm

importancia para éste país debido a la estrecha relación comercial que mantiene con Estados Unidos; generar mayores flujos de Inversión Extranjera Directa; establecer alianzas estratégicas entre empresas mexicanas y europeas; además de que con este Tratado México se ubica como la única economía la cual cuenta con acceso preferencial a Europa, a Estados Unidos, a Canadá y a varios países de América Latina.

En el aspecto comercial, el TLCUEM establece en el capítulo de Acceso a mercados, las reglas en relación a los aranceles y algunos otros cargos, permisos y requisitos de precios tanto a las importaciones y exportaciones que se dan en el comercio de bienes, de manera que se va a dar un proceso de desgravación bilateral, preferencial, recíproca y progresiva, de igual manera se incorporan en este rubro los principios de “trato nacional” y de “no discriminación”.

Cabe señalar que esta desgravación se va a dar a plazos diferenciados para los distintos sectores, en cuanto al desarrollo de esta misma, en el tratado se reconoce un trato desigual pero este es favorable a México ya que la desgravación por parte de Europa terminó en 2003, dando consigo que para este año el 100% de los productos industriales de nuestro país puedan ingresar a la UE sin arancel, mientras que en el caso de México este terminó para el 2007, por lo tanto para el año en que nuestros productos entraban libres de arancel, los productos europeos que entraban libres de arancel a México solo eran el 50%. Ver cuadro no. 16

Cuadro no. 16

Desgravación Arancelaria del Sector Industrial  
en el Tratado de Libre Comercio México-UE

	<b>Periodo de Desgravación</b>	<b>% de Fracc. Arancelaria</b>
UE-México	Inmediato	82.0
	2003	18.0
México-UE	Inmediato	47.6
	2003	5.1
	2005	5.6
	2007	41.7

Fuente: Secofi. SubSecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales

En el rubro de Reglas de Origen, se estableció entre las Partes que estas se van a otorgar sólo a bienes producidos en la zona de libre comercio, esto con el objetivo de que se garanticen que los beneficios del acuerdo permanezcan en la región. Un importante logro que se dio para México en dicho acuerdo es, en el sector automotriz, es que se pueda exportar a la UE tanto los vehículos como sus partes, además de proteger a la industria local mexicana.

En el caso de las normas técnicas, estas tienen como propósito proteger la vida, la salud humana, animal, vegetal, al consumidor, al medio ambiente; así mismo con estas se busca garantizar la veracidad de la información de un producto. Para lograr esto se creó un Comité Especial, que tiene como objetivo fomentar la cooperación en el intercambio de información y solución de problemas relacionados con éste tema.

En el TLC México-UE se establece en cuanto a las normas sanitarias y fitosanitarias, que pueden ser adoptadas para proteger la vida de sustancias contaminantes en los alimentos, para que estas puedan ser adoptadas se debe probar científicamente que existe ese riesgo. De igual manera, se estableció un Subcomité Especial, para que se facilite el intercambio de información, así como identificar y facilitar la solución a problemas de acceso.

De igual manera en el caso de las salvaguardas, estas pueden ser adoptadas para brindar alivio temporal a un sector que pudiese enfrentar daño serio o amenaza de algún daño por incrementos sustanciales en las importaciones, derivadas del tratado, estas se adoptarán por un periodo máximo de 3 años. En esta sección, se establecen dos tipos de salvaguardas, la Bilateral, que consiste en aplicar medidas de emergencia a causa de incrementos súbitos y sustanciales de importaciones que resulten de reducciones arancelarias derivadas del Tratado, y la Global, la cual se adopta frente a incrementos súbitos en las importaciones provenientes del resto del mundo<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> *Ibíd.*

En el caso de las inversiones y los pagos relacionados, se ha señalado que el TLCUEM es una oportunidad importante para atraer mayor inversión extranjera de los países europeos, sin embargo nuestro país mantiene apego a sus disposiciones constitucionales en materia de inversión, por lo que para México esto no representa una apertura adicional en la IED en ningún sector.

En el apartado referente a comercio de servicios se señala que los prestadores de servicios mexicanos pueden acceder al mercado de los servicios de la Unión Europea teniendo la seguridad de que tendrán un trato nacional, de manera que gozarán de las mismas condiciones que las otorgadas a los prestadores de servicios europeos; además de que reciben el trato de nación más favorecida.

En cuanto a las compras del sector público, se logró que en esta materia hubiera una apertura simétrica y recíproca, esto debido a que en México las compras del sector público se encuentran abiertas a la competencia internacional mientras que en la Unión Europea no, esta apertura se iba a ir dando de una manera gradual.

Otro aspecto muy relacionado con el comercio es lo referente a las políticas de competencia, las cuales se establecieron para evitar distorsiones o restricciones que afecten al comercio, esto se pretende lograrlo a través del acuerdo de los países integrantes de este tratado, en eliminar las prohibiciones y restricciones cuantitativas, como son las cuotas, cupos y los permisos de importación, con el fin de promover la competencia y eliminar las prácticas monopólicas, de manera que se propone el establecimiento de un Grupo de Trabajo para que sea más fácil el intercambio de información para lograr dicho fin.



En materia de propiedad intelectual, se establece un mecanismo de consulta y el respeto de los convenios internacionales más importantes en la materia.

Con el fin de que se logren los objetivos ya establecidos en dicho tratado, establece un procedimiento específico para la solución de controversias derivadas de la interpretación y aplicación de dicho documento, cabe señalar, que este mecanismo de solución de controversias es compatible a los señalados por la OMC.

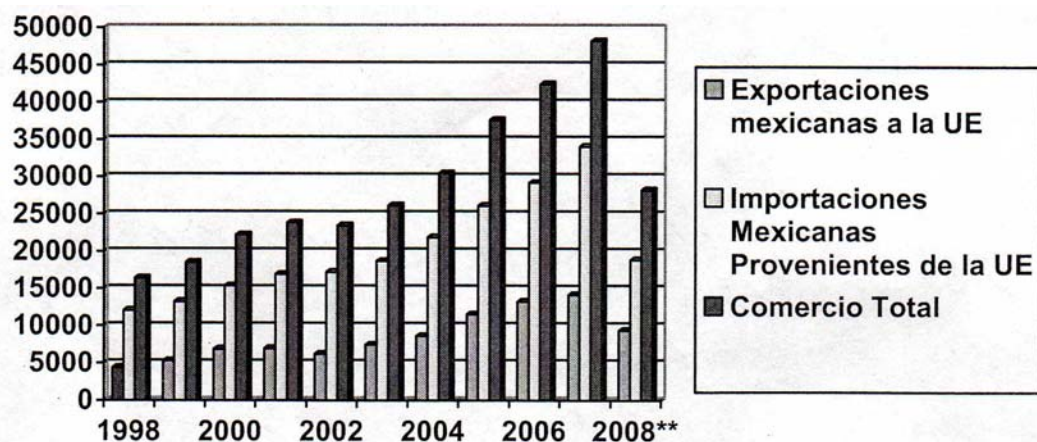
## **2.2. Cambio en la estructura del comercio con la Unión Europea**

A partir de la entrada del TLCUEM (2000), la relación económica entre México y la Unión Europea tuvo un cambio radical por ambos lados. Este cambio consistió principalmente en un incremento tanto en el comercio (exportaciones/ importaciones) como en la IED, por las dos partes, aunque este aumento no resultó de igual manera, debido a que cada socio responde a diferentes características en su interior.

Este incremento se puede apreciar de mejor manera en el caso de la UE, pues dicho socio supo aprovechar dicho tratado y logró aumentar sus exportaciones hacia nuestro país. (Ver gráfica no. 8)

Gráfica no. 8

Crecimiento del comercio total ente México y la UE  
(Millones de dólares)



Datos Banxico y Eurostat

\*\*Cifras al primer semestre

Fuente: Secretaría de Economía, "Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE"

El aprovechamiento de este tratado se ve reflejado en la posición que han tomado cada parte respecto a los socios comerciales de cada uno. En el caso de México, tanto en el rubro de las importaciones como en el de las exportaciones la Unión Europea ocupa el segundo lugar como socio, mientras que en el caso de la UE, nuestro país es el socio número 15 en las exportaciones y el 25 en las importaciones.

### 2.2.1. Exportaciones mexicanas a la Unión Europea

En relación a este rubro, las exportaciones de México hacia la Unión Europea han ido en aumento, a comparación de los años anteriores de la entrada en vigor del TLCUEM, pero es en el año del 2005 donde se ve un mayor incremento a comparación del año anterior, pues de 6 mil millones de dólares logró aumentar a 9 mil millones de dólares. Ver cuadro no. 17

Cuadro no. 17  
Exportaciones totales de México del 2000-2009  
Valor en millones de dólares

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	enero-diciembre 2009
TOTAL	166,120.7	158,779.7	161,046.0	164,766.4	187,998.6	214,233.0	249,925.1	272,044.2	292,636.5	229,620.2

<b>UNIÓN EUROPEA</b>	<b>5,799.4</b>	<b>5,646.9</b>	<b>5,626.2</b>	<b>6,211.9</b>	<b>6,818.2</b>	<b>9,141.8</b>	<b>10,966.8</b>	<b>13,943.5</b>	<b>17,079.9</b>	<b>11,352.8</b>
Alemania	1,545.1	1,501.3	1,159.1	1,715.2	1,689.1	2,289.4	2,972.6	4,104.8	5,013.1	3,217.2
Austria 1/	42.2	88.5	61.1	15.8	34.4	52.5	51.2	59.9	45.5	35.7
Bélgica	316.8	458.9	482.4	343.8	442.3	534.4	686.8	841.9	794.1	703.3
Dinamarca	54.5	46.8	37.0	44.2	47.8	71.1	100.4	126.0	97.3	64.7
España	1,513.0	1,287.6	1,393.7	1,512.4	2,026.9	2,954.1	3,270.1	3,583.7	4,447.3	2,392.9
Finlandia 1/	9.0	12.3	12.0	16.7	24.7	69.0	139.2	106.8	580.6	530.2
Francia	323.1	329.8	310.0	336.7	334.8	372.7	555.9	696.9	533.3	500.8
Grecia	14.7	13.9	14.1	17.9	19.8	22.2	25.5	34.0	31.0	28.1
Holanda	399.8	424.9	796.6	700.7	606.4	801.4	1,285.9	1,570.2	2,188.7	1,494.2
Irlanda	108.4	194.6	213.0	184.4	161.9	129.4	109.4	147.6	227.6	189.8
Italia	255.7	269.8	195.6	276.1	235.5	194.7	266.7	482.2	588.3	518.6
Luxemburgo	5.8	5.1	1.7	4.0	1.6	5.0	5.0	4.6	26.3	1.1
Portugal	160.4	110.6	140.8	186.6	153.7	269.6	281.7	278.7	126.0	34.7
Reino Unido	872.7	787.1	664.0	733.5	840.2	1,188.3	924.9	1,563.2	1,753.9	1,254.2
Suecia 1/	27.9	35.6	43.4	28.5	80.2	52.8	59.2	80.6	113.7	61.5
Chipre	3.9	2.6	2.5	2.3	1.7	3.6	5.8	7.4	11.8	7.9
Estonia	0.2	1.9	0.6	0.1	0.7	0.9	2.9	9.2	7.0	2.1
Hungría	114.4	38.6	62.3	57.3	57.6	40.1	54.0	87.2	221.0	116.7
Lituania	0.1	0.3	0.9	1.2	1.6	2.7	2.3	5.5	6.6	36.6
Malta	1.8	1.2	0.5	0.7	0.4	1.6	0.7	17.4	2.2	2.0
Polonia	20.2	19.2	18.2	14.5	15.3	41.3	89.6	51.6	132.8	69.7
Eslovenia	6.9	5.4	9.6	5.2	6.7	11.4	2.8	9.2	9.4	6.1
Letonia	0.0	0.4	0.3	0.6	1.1	2.3	3.2	4.1	3.9	3.6
República Checa	2.8	9.1	6.6	8.8	30.3	29.1	67.4	64.9	111.4	73.3
República Eslovaca	0.1	1.4	0.1	4.7	3.8	2.3	3.6	5.9	7.3	7.9

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes

Nota 2: Las exportaciones de 1990 a 1994 la atribución de país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1995 el criterio utilizado es el de país destino

Nota 3: Las exportaciones incluyen fletes más seguros

1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995

2/ Este país pertenece a la ALADI a partir del 25 de agosto de 1999

Como se puede ver en este cuadro, la Unión Europea como bloque se encuentra en el segundo lugar como socio de nuestro país después de la región de América del Norte; sin embargo aunque es el segundo socio comercial, si se compara con lo que se intercambiaba con la región de Norteamérica en el 2009, representa tan solo el 5% de lo que se comercializa con esa región, de manera que con respecto a las exportaciones totales realizadas por México hacia la Unión Europea se dirige tan solo el 4%.

Este crecimiento de las exportaciones se ha dado en todos los sectores, pero los que han tenido mayor participación dentro de este rubro son: petróleo,

vehículos, maquinaria y material eléctrico, reactores nucleares, perlas, y piedras preciosas e instrumentos y aparatos de óptica. Ver cuadro no. 18.

Cuadro No. 18

Exportaciones mexicanas a la UE por sector (99-08)  
(Miles de millones de dólares)

Sector	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	Cambio Promedio 99-07	Part % 2007
Combustibles minerales, aceites minerales	9,329	15,093	12,384	13,831	14,669	18,553	29,990	31,426	34,281	26,944	267.5	24.2
Vehículos automóviles, tractores y velocípedos	13,118	8,601	8,648	6,084	10,613	9,664	13,380	17,913	30,679	20,772	133.9	21.7
Maquinas, aparatos y material eléctrico	4,226	4,571	6,121	8,549	7,414	6,407	8,052	12,342	14,431	12,029	241.5	10.2
Reactores nucleare, calderas, maquinas	8,298	9,813	11,563	11,059	9,716	8,617	9,079	10,503	12,346	6,757	48.8	8.7
Perlas naturales o cultivadas, piedras preciosas	1,439	1,467	983	420	746	698	349	689	5,586	3,750	288.2	3.9
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía	1,176	1,054	1,456	1,769	3,272	4,611	5,790	5,654	5,719	3,568	386.2	4.0
Fundición, hierro y acero	1,107	1,386	723	187	334	769	3,597	4,688	5,749	2,520	419.3	4.1
Productos químicos orgánicos	2,736	3,882	3,611	3,300	3,852	4,042	4,258	4,607	3,779	1,978	38.1	2.7
Minerales metalíferos, escorias y cenizas	406	298	171	117	268	1,639	1,546	1,989	2,231	1,433	449.4	1.6
Plástico y sus manufacturas	763	729	886	900	1,376	1,713	1,153	1,750	2,402	1,352	214.7	1.7
Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	724	1,200	1,157	1,143	1,291	1,190	1,386	1,688	2,034	1,069	180.8	1.4
Manufacturas de fundición, hierro o acero	208	247	206	354	331	369	451	820	1,371	767	560.3	1.0
Cinc y sus manufacturas	3	0	1	0	37	173	5	289	2,313	749	89,416.6	1.6
Caucho y sus manufacturas	214	225	326	274	336	442	660	818	1,153	666	438.7	0.8
Extractos curtientes o tintóreos; taninos	234	456	707	856	859	1,118	1,333	1,444	1,454	631	520.9	1.0
Café, té, yerba mate y especias	745	1,037	370	294	430	523	487	839	1,096	571	47.2	0.8

\*cifras enero-junio

Fuente: Secretaría de Economía, "Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE"

Entre los socios de México que más se destacan de los Estados miembros de la Unión Europea, son: Alemania, España, Holanda, Reino Unido y Bélgica, países a donde se destina la mayor parte de las exportaciones mexicanas. Estos países son también los que tienen mayor IED en México, ello es importante para el sector exportador mexicano, dada la presencia en nuestro país de importantes empresas provenientes de las naciones antes citadas.

## 2.2.2. Importaciones mexicanas provenientes de la Unión Europea

En las importaciones que provienen de la Unión Europea, al igual que las exportaciones estas han ido en aumento con excepción del 2009, en el cual las importaciones se redujeron de 39 mil mdd a 27 mil mdd (ver cuadro no. 19), lo cual es una buena señal ya que reducimos los productos importados y aunque en este año las importaciones disminuyeron con casi todas las regiones, estas siguen representando una mayor cantidad que las exportaciones.

Cuadro no. 19

Importaciones totales de México del 2000-2009  
Valor en millones de dólares

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	enero-diciembre 2009
<b>TOTAL</b>	<b>174,457.8</b>	<b>168,396.4</b>	<b>168,678.9</b>	<b>170,545.8</b>	<b>196,809.7</b>	<b>221,819.5</b>	<b>256,052.1</b>	<b>283,233.3</b>	<b>310,132.3</b>	<b>234,385.0</b>
<b>UNIÓN EUROPEA</b>	<b>15,056.7</b>	<b>16,681.0</b>	<b>16,950.1</b>	<b>18,443.2</b>	<b>21,656.6</b>	<b>25,775.6</b>	<b>28,938.1</b>	<b>33,839.5</b>	<b>39,160.1</b>	<b>27,204.3</b>
Alemania	5,758.4	6,079.6	6,065.8	6,218.2	7,143.6	8,670.4	9,437.0	10,699.3	12,623.3	9,727.3
Austria 1/	176.8	219.6	186.6	254.8	362.8	439.0	528.2	638.9	795.6	464.4
Bélgica	465.6	630.5	556.9	572.9	715.1	838.8	804.9	761.3	884.9	612.6
Dinamarca	142.0	169.2	177.4	198.8	201.6	220.0	271.2	320.8	369.7	371.6
España	1,430.0	1,827.4	2,223.9	2,288.0	2,852.6	3,324.6	3,638.2	3,833.4	4,056.9	3,004.0
Finlandia 1/	211.7	249.5	150.9	277.0	242.0	306.1	323.6	537.0	445.9	285.7
Francia	1,466.6	1,577.0	1,806.8	2,015.4	2,395.2	2,564.6	2,661.5	3,100.9	3,512.9	2,502.5
Grecia	29.8	22.7	29.4	22.9	25.8	31.5	42.9	105.3	277.8	52.7
Holanda	363.1	470.9	546.6	555.6	700.7	924.6	1,546.8	2,466.3	4,184.4	2,170.9
Irlanda	403.6	550.9	614.4	794.6	700.2	773.7	893.2	954.0	1,015.9	812.9
Italia	1,849.4	2,100.3	2,171.1	2,473.9	2,817.1	3,498.2	4,108.5	5,560.5	5,221.9	3,146.7
Luxemburgo	17.3	17.0	17.0	29.9	39.9	67.2	64.1	108.3	81.9	66.3
Portugal	51.4	100.7	94.3	126.5	250.0	305.4	344.5	325.5	439.2	296.6
Reino Unido	1,091.3	1,344.0	1,349.8	1,242.2	1,458.2	1,866.1	2,140.3	2,300.9	2,598.7	1,837.8
Suecia 1/	1,318.0	806.1	450.9	733.2	866.9	971.9	966.5	913.2	1,086.9	695.7

Chipre	3.1	0.3	0.2	0.2	0.3	1.5	1.1	0.6	0.4	0.3
Estonia	5.1	5.8	2.3	9.6	10.0	28.5	22.4	26.3	159.4	33.8
Hungría	98.3	107.5	150.0	106.6	176.6	253.5	315.2	295.6	355.1	275.6
Lituania	6.6	1.6	12.6	2.2	8.9	10.7	11.8	14.5	87.2	57.3
Malta	22.1	147.6	154.9	293.9	326.1	207.6	158.9	143.4	107.9	108.9
Polonia	72.3	160.4	86.5	78.6	94.1	126.8	210.8	251.9	293.4	244.7
Eslovenia	9.4	12.9	14.2	22.6	42.0	40.7	53.9	61.7	75.5	54.5
Letonia	0.2	1.0	0.4	4.8	0.2	1.2	16.6	2.4	1.5	4.6
República Checa	37.0	60.2	70.7	84.6	172.3	243.8	295.0	338.7	391.1	318.5
República Eslovaca	27.5	18.3	16.6	36.0	54.2	59.2	80.9	78.9	92.8	58.2

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes

Nota 2: Las importaciones son a valor aduanal

1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995

2/ Este país pertenece a la ALADI a partir del 25 de agosto de 1999

En el caso específico de la Unión Europea para el año del 2009, logró participar con el 11% del total de las importaciones realizadas por México, sin embargo como región sigue ocupando el segundo lugar de origen de las importaciones mexicanas, debajo de Norteamérica. Si se compara este rubro con el de las exportaciones de México, se puede apreciar que son mayores las importaciones, de manera que la Unión Europea ha logrado aprovechar de mejor manera el TLCUEM que nuestra nación.

Entre los sectores que han tenido una mayor dinámica a partir de la entrada en vigor del TLCUEM, han sido: los vehículos, sal, gomas y resinas, plomo y fibras sintéticas. Ver cuadro no. 20

Cuadro no. 20

Principales importaciones mexicanas provenientes de la UE por sector (99-08)  
(Miles de millones de dólares)

Sector	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	Cambio Promedio 99-07	Part % 2007
Combustibles minerales, aceites minerales	36,469	40,043	46,046	41,377	42,022	47,867	56,336	61,591	68,168	39,833	77.2	20.0
Vehículos												

automóviles, tractores y velocípedos	1,072	959	1,171	1,507	947	2,277	12,098	20,697	37,538	24,126	3,401.1	11.0
Maquinas, aparatos y material eléctrico	19,908	27,255	27,255	20,111	26,243	36,393	37,272	37,247	39,575	19,932	98.8	11.6
Reactores nucleares, calderas, maquinas y aparatos	12,534	18,737	22,623	26,620	25,106	24,615	28,096	29,274	32,817	17,677	161.8	9.7
Perlas naturales o cultivadas, piedras preciosas	3,878	4,553	4,317	5,813	6,064	8,235	10,764	13,230	15,522	10,079	300.3	4.6
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía	3,706	4,204	5,652	6,474	8,172	10,313	12,146	15,079	16,637	10,007	348.9	4.9
Fundición, hierro y acero	4,648	4,688	5,164	5,898	7,802	9,256	12,092	12,529	13,829	7,171	197.5	4.1
Productos químicos orgánicos	8,193	8,916	9,915	11,036	11,687	12,835	11,752	12,740	12,692	7,059	54.9	3.7
Minerales metalíferos, escorias y cenizas	3,868	4,309	4,933	5,365	7,229	7,387	9,025	9,616	10,982	5,703	183.9	3.2
Plástico y sus manufacturas	3,244	2,975	3,172	3,272	3,297	4,052	5,592	6,808	8,028	4,138	147.5	2.4
Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	1,179	1,447	2,460	3,084	4,183	4,508	5,320	5,747	6,446	3,819	446.6	1.9
Manufacturas de fundición, hierro o acero	1,818	1,741	1,997	2,093	2,227	2,792	3,612	4,541	4,823	3,162	165.3	1.4
Cinc y sus manufacturas	1,842	1,931	2,408	2,717	3,076	3,596	4,108	4,693	4,935	2,843	167.9	1.6
Caucho y sus manufacturas	4,076	4,294	1,147	718	1,161	2,179	3,401	4,008	4,760	2,710	16.8	1.4
Extractos curtientes o tintóreos; taninos y sus derivados; p	1,438	1,839	1,816	1,994	2,391	2,662	3,907	4,215	4,788	2,539	232.9	1.4
Café, té, yerba mate y especias	1,178	1,153	1,987	1,615	1,658	2,351	3,483	4,119	4,464	2,346	279.0	1.3

\*cifras enero-junio

Fuente: Secretaría de Economía, "Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE"

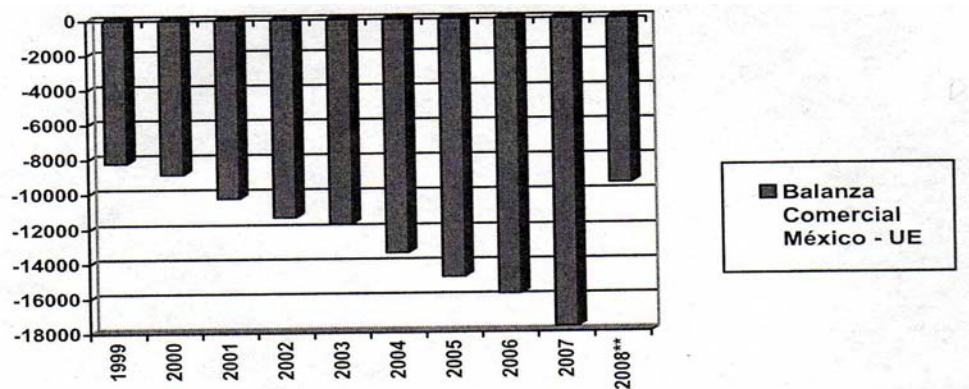
De igual manera que en el rubro de las exportaciones, muchos de estos productos que se importan son por parte de las empresas filiales que se encuentran en nuestro territorio, con el fin de fabricar sus productos y así poder exportarlos.

En el caso de los países de donde provienen los productos importados, son principalmente: Alemania, Italia, España, Francia y Holanda.

### 2.2.3. Balanza Comercial

Si bien el comercio con este socio ha incrementado, para ver que tan fructífera ha sido esta relación para nuestro país, es necesario ver la Balanza Comercial entre México y la Unión Europea, a partir de que entró en vigor el TLCUEM. Ver gráfica no. 9.

Gráfica no. 9  
Balanza Comercial México-UE 1999-2007  
(Millones de dólares)



Datos Banxico y Eurostat

\*\*Cifras al primer semestre

Fuente: Secretaría de Economía, "Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE"

Como se puede observar en la gráfica no. 9, nuestro país cuenta con un gran déficit comercial con la UE, incluso si se observa unos años antes de que se diera dicho tratado, este déficit comercial ya existía y ha ido en aumento, esto se debe principalmente a que nuestro país importa más de lo que exporta hacia las naciones con las que suscribió el TLCUEM.

Expresado en otros términos el comportamiento de este sector arrojó un saldo de: (ver cuadro no. 21)

Cuadro no. 21

Saldo de la balanza comercial de México con la Unión Europea  
2000-2009 (valor en millones de dólares)

	Exportaciones	Importaciones	Saldo
2000	5,799.4	15,056.7	-9,257.3
2001	5,646.9	16,681.0	-11,034.9
2002	5,626.2	16,950.1	-11,323.9
2003	6,211.2	18,443.2	-12,231.3



2004	6,818.2	21,656.6	-14,838.4
2005	9,141.8	25,775.6	-16,633.8
2006	10,966.8	28,938.1	-17,971.3
2007	13,943.5	33,839.5	-19,896
2008	17,079.9	39,160.1	-22,080.2
2009	11,352.8	27,204.3	-15,851.5

*Fuente: Realizado con datos de la Secretaría de Economía.*

Como se puede apreciar en éste cuadro, tanto las exportaciones como las importaciones tuvieron un gran incremento, sin embargo al sacar los saldos de la balanza comercial, es decir lo que se exporta menos lo que se importa, en todos los años se muestra un saldo negativo, esto quiere decir que nuestro país está importando más de lo que se exporta a la Unión Europea.

De manera que se puede decir que este tratado solo está siendo aprovechado por una de las partes, la Unión Europea, logrando uno de los objetivos primordiales que es diversificar su comercio, consiguiendo que cada vez sus productos se encuentren en mayor cantidad dentro de otros territorios gracias a las prerrogativas que conceden los tratados que suscribe.

En el caso de México, a pesar de que ha logrado suscribir diferentes tratados con muchas naciones, se sigue encontrando bajo una dependencia económica hacia su vecino del norte, Estados Unidos, muestra de ello es que con este país es con el único con el que tiene un superávit en la balanza comercial y esto se debe a que la mayor parte de nuestras exportaciones van hacia dicha nación, haciendo que nuestro país no aproveche los demás tratados que tiene con otros Estados y resultado de ello es la poca diversificación que tienen nuestros productos en el mercado mundial y la estrecha relación económica hacia los Estados Unidos, teniendo como consecuencia que lo que suceda en esa nación afecta de manera sustancial a nuestro país.

Además de esta dependencia existente por parte de nuestro país al mercado estadounidense es importante destacar, que otro factor que influye en el hecho de que las importaciones provenientes de la UE sean mayores a las

exportaciones mexicanas hacia dicho bloque, es que para que nuestro país fabrique sus productos y que estos puedan ser exportados, se ha visto en la necesidad de importar bienes intermedios que no son producidos aquí en México, además de que el comercio que se realiza con la UE se trata de un comercio intrafirma, es decir entre la empresa que se encuentra en nuestro país y la empresa matriz, de manera que se importan bienes que sirven para que nuestro país pueda ensamblar y después poder redirigirse como exportaciones de la misma firma, a cualquier mercado.

#### **2.2.4. Entrada de la Inversión Extranjera Directa proveniente de la Unión Europea**

La Inversión Extranjera Directa pertenece a un rubro importante en las relaciones exteriores de todos los países, además de que es importante tanto para el país que hace la inversión tanto como el que la recibe, esto se debe a que las exportaciones que realizan las empresas que se encuentran en el país receptor se incorporan en las exportaciones totales de dicho territorio, además de que esta inversión va a facilitar la transferencia de tecnología, el intercambio de políticas administrativas y más y mejores empleos.

En el caso de México, la IED representa un sector muy importante, tanto es así que algunas de nuestras autoridades han dicho que es una prioridad, ya que a través de ella se puede reactivar la productividad y crear empleos; además de que en los diversos tratados que ha inscrito con diferentes naciones, existe una parte que se refiere a ella.

Para los inversionistas extranjeros, debido a su posición geográfica México resulta ser estratégico y atractivo para este tipo de inversión, ya que tiene los componentes necesarios para que las empresas se establezcan y estas puedan producir con el fin de poder exportar hacia los Estados Unidos, además de que

no solo es la oportunidad de exportar hacia esta región, si no que se puede aprovechar la red de TLC's que tiene México con 32 países por lo que de esta manera se concede a los inversionistas acceso privilegiado a estos mercados, además de que la ubicación de nuestro país lo hace que sea un puente hacia América del Norte y del Sur, Asia y Europa.

En el caso específico de la Unión Europea como inversionista en México, esta región es la segunda fuente de inversión extranjera directa en nuestro país, superada por los EE.UU. aunque este puesto lo ha tenido desde antes del 2000, con la entrada en vigor del TLCUEM la participación de este socio económico se vio incrementada.

Los Estados miembros de la Unión Europea que tienen una mayor participación en la IED en México, son: España, Países Bajos, Reino Unido y Alemania. (Ver cuadro no. 22)

Cuadro no. 22

Flujos de IED a México provenientes de la UE, por país de origen a partir de la firma del TLCUEM (millones de dólares)

País	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	Crec* 99-07	Acum 99-08*	Part % 99-08*
España	1,042.2	2,112.9	2,730.4	4,426.4	3,003.9	7,455.9	1,529.4	1,612.0	4,879.6	1,981.7	368.2	30,774.4	45.5
Países Bajos	1,089.0	2,682.6	2,620.4	1,494.9	892.4	3,331.7	2,435.0	3,032.8	3,305.5	320	203.4	21,203.8	31.3
Reino Unido	-187.5	282.6	131.6	1,253.9	1,073.7	140.5	984.3	788.6	84.3	154.6	-144.7	4,706.6	7.0
Alemania	774.2	347.8	-108.2	596.1	466.3	400.4	341.1	192.6	265.7	351.1	-65.7	3,627.1	5.4
Francia	168.1	-2,453.4	440.8	355.8	529.8	196.9	363.9	702.8	1,439.4	5.82	756.27	1,749.9	2.6
Dinamarca	179	203.2	250.9	208.4	54.2	115.5	42.6	196.6	82.9	17.2	-53.7	1,350.5	2.0
Luxemburgo	13.6	20.6	122.6	45.8	32.2	17.5	156.6	173.4	523.3	181.5	3,747.8	1,287.2	1.9
Bélgica	33.7	39.6	71.3	108.5	80.2	41.5	96.1	166.1	198.2	24.7	488.13	859.9	1.3
Suecia	690.5	-279.4	-123.8	-38.4	-41	188.6	334.1	23.2	24.6	7.8	-96.4	786.2	1.2
Finlandia	28.2	219.1	83.7	24.9	120.4	-50.1	18.2	29.3	53.4	27.1	89.4	554.2	0.8
Italia	35.5	36.5	17.9	37.7	9.5	166.5	32.7	16.5	31.7	10.2	-10.7	404.7	0.6
Irlanda	1.1	4.9	1.8	107.2	-3.3	-1.1	16.9	-8.4	79.8	36.3	7,154.5	235.2	0.3
Austria	1.8	1.8	15.8	0.7	-8	1	-0.3	42.3	54	23.2	2,900.0	132.3	0.2
Portugal	4.2	-0.2	0.2	11.5	2.2	-0.8	0.8	0	0	0	-100.0	17.9	0.03
Polonia	0	0	0	0	0.2	0	0.2	0.2	4.1	1.3	0	6.0	0.01
Republica Checa	0	0	0.2	0.5	0.6	1	1.5	0	0	0	0	3.8	0.01
Hungría	0	0	0	0	1.6	0	0	0	0	0	0	1.6	0.002
Chipre	0	0	1.2	0	0	0	0	0	0	0	0	1.2	0.002
Lituania	0	0	1.1	0	0	0	0	0	0	0	0	1.1	0.002
Grecia	0.2	0	0	0.1	0	0	0	0	0.1	0.1	-50	0.5	0.001
Eslovaquia	0	0	0	0	0	0	0.1	0	0.1	0	0	0.2	.0003
Bulgaria	0	0	0	0	0	0	0	0.2	0	0	0	0.2	.0003
Rumania	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Malta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

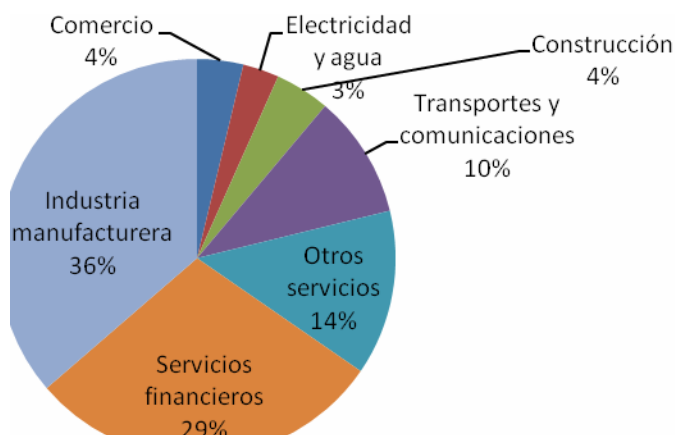
Letonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eslovenia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estonia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3,874.3	3,218.6	6,257.9	8,634.0	6,215.0	12,005.0	6,353.2	2,967.2	11,026.7	3,152.6	15,186.2	67,704.5	100

Fuente: Secretaría de Economía, "Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE"

Esto se debe a las diferentes empresas que se encuentran en nuestro territorio, las cuales pertenecen a diversas áreas como son: el de servicios, el financiero, el manufacturero, comercio y otros servicios. Sin embargo los sectores que reciben mayor IED son: el manufacturero y el financiero, los cuales representan más del 70% de la inversión proveniente de la Unión Europea. (Ver Gráfica no. 10)

Gráfica no. 10

IED de la Unión Europea en México  
(por sector)



Fuente: Secretaría de Economía con datos del Banco de México y Eurostat para el comercio, Relación México-Unión Europea bajo el TLCUEM, Marzo 2009

Como se puede apreciar, el sector que más recibe estos flujos de inversión es el manufacturero, el cual se encuentra integrado por las ramas de: la industria automotriz; la industria básica del hierro y el acero; otros productos alimenticios para consumo humano; otras sustancias y productos químicos; la industria del tabaco; equipo de oficina y computadoras; partes y manufacturas de hierro y acero; industria de las bebidas; fabricas de sustancias químicas;

maquinaria eléctrica, equipo y accesorios; equipo electrónico para comunicaciones; entre otros<sup>31</sup>.

El hecho de que este sector reciba el mayor porcentaje de la IED proveniente de la Unión Europea, no quiere decir que las ramas que lo integran sean las que reciben los mayores flujos de esta inversión, prueba de ello es que las principales ramas a las cuales se dirigieron los principales flujos de IED en el 2009, son: los servicios de instituciones crediticias, bancarias y de crédito, el cual recibió el 21.8%; las prestaciones de servicios profesionales, técnicos y especializados, recibió el 9.5%; comunicaciones, el 8.6%, la industria automotriz, el 5.9%; la industria básica del hierro y el acero, el 5.3%; otros productos no alimenticios para el consumo humano, el 4.8%; comercio de productos no alimenticios al por mayor, el 3.5%; electricidad, el 2.8%; servicios de instituciones de seguros y finanzas, el 2.6%; servicios de instituciones financieras del mercado de valores, el 2.2%; y otras ramas menos importantes que en su conjunto captaron el 33.2%.<sup>32</sup>

Los Estados miembros de la Unión Europea que más participan en estos sectores son: España, Países Bajos, Reino Unido, Alemania, Francia y Bélgica; sin embargo en todas estas áreas, tanto España como los Países Bajos son los que encabezan las listas de inversionistas (Ver Cuadro no. 23)

Cuadro no. 23

Principales países inversionistas en México por sector 1999-2008\*  
(millones de dólares)

	1er inversionista	2do inversionista	3er inversionista
--	-------------------	-------------------	-------------------

<sup>31</sup> Secretaría de Economía con datos del Banco de México y Eurostat para el comercio, *Relación México-Unión Europea bajo el TLCUEM*, Marzo 2008. Dirección electrónica: [www.economia.gob.mx/pics/pages/5200.../VII\\_Relacion\\_Mexico\\_UE.pdf](http://www.economia.gob.mx/pics/pages/5200.../VII_Relacion_Mexico_UE.pdf) (consultada el 18 de Marzo del 2010, 8:46 pm)

<sup>32</sup> Secretaría de Economía con datos del Banco de México y Eurostat para el comercio, *Relación México-Unión Europea bajo el TLCUEM*, Marzo 2009. Dirección electrónica: [www.economia.gob.mx/pics/pages/5200\\_5208.../RelMX-UE200905e.pdf](http://www.economia.gob.mx/pics/pages/5200_5208.../RelMX-UE200905e.pdf) (consultada el 17 de Febrero del 2010, 8:50 pm)

Sector	Estado miembro	Valor	Estado miembro	Valor	Estado Miembro	Valor
Industrias manufactureras. Incluye los establecimientos maquiladores.	Países Bajos	13,260.0	España	6,128.4	Alemania	2,595.3
Servicios financieros, de administración y alquiler de bienes muebles e inmuebles.	España	13,552.0	Países Bajos	2,991.7	Reino Unido	2,235.7
Transportes y comunicaciones.	España	6,998.9	Países Bajos	1,069.9	Reino Unido	148.0
Servicios comunales y sociales; hoteles y restaurantes; profesionales, técnicos y personales.	Países Bajos	2,525.9	España	1,366.3	Reino Unido	1,079.3
Electricidad y agua	España	1,075.9	Países Bajos	563.8	Francia	122.0
Construcción	España	1,018.8	Países Bajos	361.4	Francia	79.1
Comercio	España	619.0	Francia	415.5	Alemania	399.3
Minería y extracción de petróleo.	Reino Unido	205.5	España	14.9	Bélgica	13.0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca.	Países Bajos	7.3	Francia	3.8	Reino Unido	2.3

\*Cifras a junio de 2008

Los datos correspondientes a 2007 fueron obtenidos contabilizados a los 27 Estados miembros de la UE, debido a la adhesión de Rumanía y Bulgaria en ese año. Los datos correspondientes a los años anteriores fueron obtenidos contabilizando a los 25 Estados miembros de la UE previo a 2007. Elaboración con datos de la Secretaría de Economía

Fuente: Secretaría de Economía, "Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE"

Así mismo en los sectores donde más se puede apreciar una mayor participación de la IED europea es en los dos primeros que son: la industria manufacturera que incluye los establecimientos maquiladores y por el otro lado el de los servicios financieros, de administración y alquiler de bienes muebles e inmuebles. En estas áreas los tres principales países inversionistas aportan más de lo que en los otros rubros, de manera que estos sectores son de suma importancia en nuestro país y sobre todo son grandes atracciones para la IED proveniente de la Unión Europea.

### **2.3. El caso específico de la relación comercial con Alemania**

Alemania representa uno de los países económicamente más activos de la Unión Europea, pues forma parte del área económica conocida como área continental, la cual se encuentra constituida por Francia, Alemania, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo y Austria, esta zona es la que tiene mayor peso económico, que tiene una fuerte concentración industrial, logrando que se le considere como el motor de la economía de la Unión Europea. Además esta nación es la que tiene mayor poder adquisitivo, por lo tanto es la que aporta la mayor parte del presupuesto de la Unión Europea.

En el aspecto comercial la Unión Europea como bloque representa la primera potencia comercial del mundo, mientras que al interior de éste bloque el país que cuenta con el mayor mercado es Alemania. Mientras que individualmente este Estado es una de las potencias económicas del mundo, logrando que por su importancia lograra formar parte del Grupo de los Seis (orígenes del G8) junto con Estados Unidos, Japón, Italia, Francia y Reino Unido. En el área comercial, de igual manera pertenece a las principales potencias comerciales, además de que tiene un superávit exportador, y se considera como uno de los grandes exportadores del mundo, teniendo como a sus principales compradores a países de la Unión Europea, mientras que al exterior de ella su principal comprador es Estados Unidos<sup>33</sup>.

En cuanto a la relación comercial que se tiene con nuestro país, Alemania es el primer socio comercial de México dentro de la Unión Europea, pues es con esta nación con la que más se realiza intercambios comerciales, tanto en importaciones como en exportaciones, en el año 2009 Alemania ocupó el primer lugar en estas operaciones; mientras que a nivel mundial este país se encuentra

---

<sup>33</sup> Bancomext, *Alemania*. Dirección electrónica:  
<http://www.bancomext.com/Bancomext/aplicaciones/directivos/documentos/Alemania%202004.pdf>  
Consultado el 22 de Marzo del 2010, a las 6:20 pm

en el tercer lugar como socio comercial tanto en importaciones como en exportaciones, superado solamente por EE.UU. y Corea en importaciones, y en el otro rubro por EE.UU. y Canadá<sup>34</sup>.

En el caso de Alemania, para este país México representó en el 2003 el lugar 40 como socio comercial, mientras que dentro de América Latina, nuestro país ocupa el segundo lugar, superado por Brasil.

Desde los inicios hasta la fecha, esta relación comercial se ha caracterizado por tener un continuo superávit por parte de Alemania, a partir del TLCUEM se ha incrementado el interés de los empresarios alemanes en invertir en sectores como transportes, telecomunicaciones, desarrollo de software y turismo; además de que el intercambio entre estas dos naciones tuvo un gran incremento pues subió de 1,940 mdd en 1999 a 3,217 mdd en el 2009 en el rubro de las exportaciones, y en el de importaciones de 5,032 mdd en 1999 a 9,727 mdd; lo que nos muestra un gran incremento en el intercambio con este país a partir de la entrada de dicho tratado.

### **2.3.1. Importaciones**

Desde el inicio de la relación comercial entre estos dos países, el rubro de las importaciones se ha caracterizado por mantener un constante crecimiento, pero a partir del TLCUEM hubo un incremento un poco más marcado que en los años anteriores, esto se ha debido a que cada vez más los productos alemanes encuentran un nicho de mercado en nuestro país, por lo que se puede decir que Alemania ha sabido aprovechar el tratado suscrito entre ambas naciones incrementando sus exportaciones hacia México.

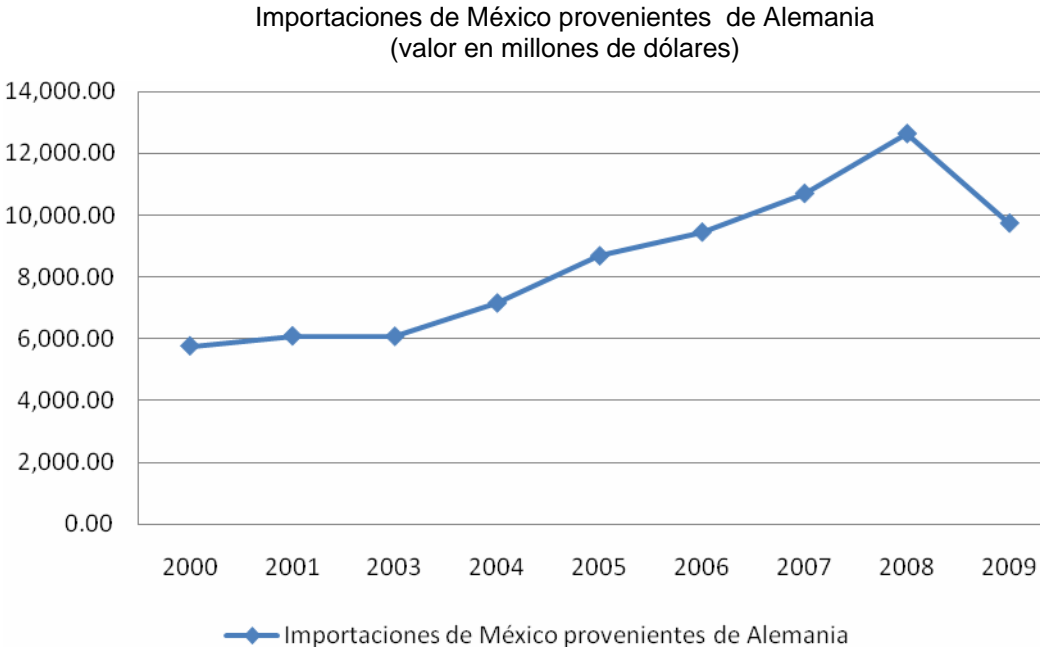
---

<sup>34</sup> Secretaría de Economía, Dirección electrónica: [http://www.economia-snci.gob.mx/sphp\\_pages/estadisticas/cuad\\_resumen/expmx\\_e.htm](http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/expmx_e.htm) y [http://www.economia-snci.gob.mx/sphp\\_pages/estadisticas/cuad\\_resumen/impmx\\_e.htm](http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/impmx_e.htm) Consultado el 24 de marzo del 2009, a las 6 pm



Como se puede ver en la gráfica no.11 se puede apreciar dicho incremento, a excepción del último año, donde hubo una disminución la cual de igual manera fue muy marcada ya que de tener un monto de 12, 623 mdd en el 2008 bajo a 9,727 mdd en 2009, cabe señalar que en este año no solo bajaron las importaciones con este país, sino que fue todo el comercio total, tanto exportaciones como importaciones con todos los países, una de las causas que pudo causar dicha disminución fue la crisis que se dio en Estados Unidos, que no solo afecto a dicho país, si no que tuvo repercusiones en todo el mundo. A pesar de todo ello, Alemania se ha mantenido como el tercer socio comercial en este rubro a nivel mundial

Gráfica No. 11



Fuente: Realizado con datos de la Secretaría de Economía . Subsecretaría de Comercio Exterior, Importaciones totales de México, [http://www.economia-snci.gob.mx/sphp\\_pages/estadisticas/cuad\\_resumen/impmx\\_e.htm](http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/impmx_e.htm), 24 de Marzo del 2009.

Ahora bien, los productos que principalmente importa nuestro país de Alemania son mercancías que pertenecen a la industria automotriz o a la farmacéutica, en el 2008 éstos formaron casi el 40% del total de las

importaciones, sin embargo de este porcentaje la industria automotriz captó casi el 35%<sup>35</sup>. (ver Cuadro no. 24)

Cuadro no. 24

Importaciones mexicanas de Alemania en 2008

Principales Productos (HS4)	Millones de dólares	%
Total	12,623.3	100.00
Partes de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	1,640.7	13.0
Automóviles de turismo para transporte de personas	697.0	5.5
Medicamentos (excepto los productos de las partidas 30.02, 30.05 o 30.06)	409.2	3.2
Motores de émbolo de encendido por compresión (Diesel)	406.8	3.2
Motores de émbolo alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa	342.7	2.7
Instrumentos y aparatos para regulación o control automáticos	302.5	2.4
Partes destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de la 84.07 u 84.08	267.7	2.1
Aparatos para corte, seccionamiento o conexión de circuitos eléctricos	262.0	2.1
Medicamentos (excepto los productos de las partidas 30.02, 30.05 o 30.06) venta al por menor	210.3	1.7
Máquinas y aparatos mecánicos con función propia	209.9	1.7

Fuente: Secretaría de Economía con datos de comercio de Banco de México y Eurostat, "Alemania. En el TLC México – Unión Europea", Mayo 2009

Como se puede observar en el cuadro anterior lo que más importa nuestro país son partes de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, estos aranceles hacen referencia a ciertos productos, por lo que si los consultamos en el Sistema de Información Arancelaria de la Secretaría de Economía, se puede apreciar que el capítulo 87 se refiere a los vehículos automóviles, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios; mientras que las partidas 01 son tractores, 02 vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, el 03 son automóviles de turismo y demás vehículos automotores concebidos principalmente para el transporte de personal, incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, el 04 hace referencia a vehículos automóviles

<sup>35</sup> SE con datos de comercio del Banco de México y Eurostat, *Alemania. En el TLC México- Unión Europea*, Mayo 2009. Dirección electrónica: <http://www.economia-bruselas.gob.mx> Consultada el 17 de Febrero del 2010, a las 9:50 pm.

para el transporte de mercancías, y el 05 a vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos para transporte de personas o mercancías.<sup>36</sup> De manera, que lo que principalmente importamos son partes y accesorios de este tipo de automóviles.

Este tipo de importaciones se debe principalmente a la presencia de compañías extranjeras pertenecientes a Alemania en el sector automotriz, las cuales para poder fabricar los automóviles se abastecen de estos productos desde su casa matriz, la cual se encuentra en dicho país, marcando así una dependencia en este rubro hacia las mercancías alemanas, que las mismas empresas alemanas necesitan para cumplir su función.

### **2.3.2. Exportaciones**

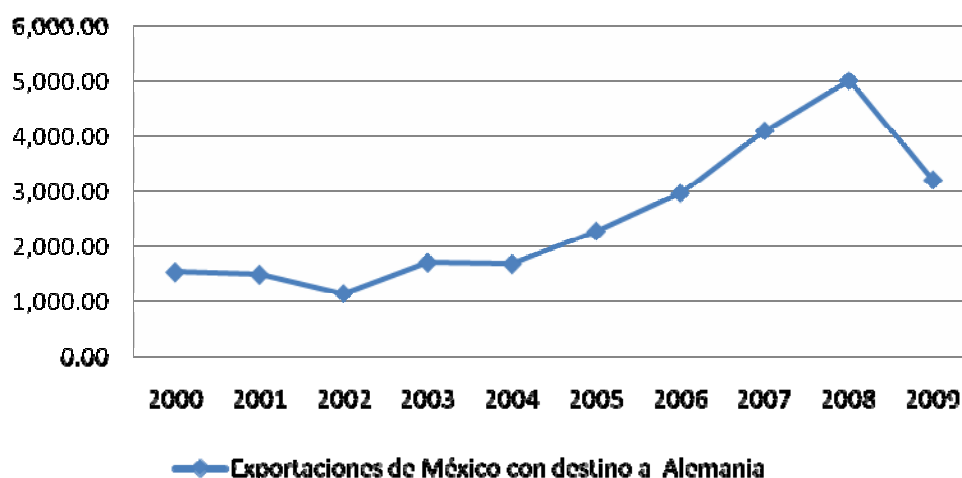
En este caso, Alemania se ha mantenido en el tercer lugar a nivel mundial como socio comercial de México en exportaciones. El intercambio comercial entre éstas naciones en este rubro se ha caracterizado por ser de menor cantidad que las importaciones provenientes de Alemania, sin embargo estas han tenido un pequeño incremento durante estos años, sin embargo a partir del 2005 hasta el 2008 es cuando se refleja un mayor incremento, mientras que en el 2009 al igual que en el caso de las importaciones baja este intercambio. (ver gráfica no. 12)

Grafica no. 12

Exportaciones de México con destino a Alemania  
(valor en millones de dólares)

---

<sup>36</sup> Secretaría de Economía, Sistema de Información Arancelaria Vía Internet, Dirección electrónica: <http://www.economia-snci.gob.mx:8080/siaviWeb/siaviMain.jsp> Consultado el 25 de Marzo del 2009, a las 5 pm.



Fuente: Realizado con datos de la Secretaría de Economía. Subsecretaría de Comercio Exterior, Importaciones totales de México, [http://www.economia-snci.qob.mx/sphp\\_pagas/estadisticas/cuad\\_resumen/expmx\\_e.htm](http://www.economia-snci.qob.mx/sphp_pagas/estadisticas/cuad_resumen/expmx_e.htm), 24 de Marzo del 2009.

Entre los principales productos que se intercambiaron en esta relación en el 2008, casi el 60% corresponde a la industria automotriz, fuera de esta industria las demás exportaciones corresponden a productos del hierro y acero, aparatos eléctricos, miel, tequila, alcohol etílico, entre otros. (ver cuadro no. 25)

Cuadro no. 25

Exportaciones mexicanas a Alemania en 2008

Principales productos	Millones de dólares	%
Total	5,695.0	100.0
Automóviles de turismo para transporte de personas	3,040.7	53.4
Productos intermedios de hierro o acero sin alear	452.3	7.9
Aparatos eléctricos de telefonía o telegrafía con hilos	264.9	4.7
Computadoras	155.3	2.7
Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	112.5	2.0
Cuadros, paneles, consolas, armarios y demás soportes	105.0	1.8
Instrumentos y aparatos para regulación o control automáticos	72.3	1.3
Motores de émbolo alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa	69.9	1.2
Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico inferior a 80%	55.0	1.0
Partes de los aparatos de las partidas 88.01 u 88.02	53.7	0.9

Fuente: Secretaría de Economía con datos de comercio de Banco de México y Eurostat, "Alemania. En el TLC México – Unión Europea", Mayo 2009

Como se puede apreciar en este cuadro, al igual que en las importaciones el producto que se exporta en mayor cantidad es del sector automotriz, sin

embargo, a diferencia de las importaciones aquí se exportan los automóviles ya contruidos, es decir que la relación comercial entre estas dos naciones depende mucho del sector automotriz, la cual consiste en que nuestro país importe de Alemania partes o accesorios que son necesarios para los automóviles, una vez en nuestro territorio al ser contruidos con esos productos, son exportados a Alemania.

Es importante resaltar que tanto en las importaciones y las exportaciones se intercambian el mismo tipo de productos, de ahí la importancia de que México explore otros nichos de mercado en Alemania, logrando diversificar sus exportaciones. El Bancomext ha señalado algunos nichos, los cuales han tenido éxito y podrían ser explotados de mejor manera, estos son: las chimeneas, joyería de plata, muebles rústicos y de jardín, textiles para el hogar, velas decoradas, espárragos, limón, miel de agave y tequila.

Por otro lado, a través de la Cámara México-Alemana de Comercio e Industria (CAMEXA) los empresarios mexicanos pueden participar en las diferentes ferias internacionales que realiza Alemania, a través de las cuales se da la posibilidad de conocer clientes potenciales y abrir nuevas posibilidades de negocios, de manera que las exportaciones hacia este país lleguen a incrementar y así mismo se diversifiquen.

### **2.3.3. Cambios en el comportamiento de la Balanza Comercial**

En el caso de la balanza comercial, es aquí donde se va a reflejar cómo fue realmente el comportamiento de la relación comercial entre estos dos países, pues ésta va a ser calculada restándole a las exportaciones de México hacia Alemania las importaciones provenientes de dicha nación.

La Balanza Comercial muestra que México tiene un gran déficit comercial con Alemania, a pesar de que entró en vigor el TLCUEM, hemos seguido manteniéndolo y no se ha logrado disminuir. (ver cuadro no. 26)

Cuadro no. 26

Balanza Comercial de México con Alemania  
Valor en millones de dólares

<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Comercio Total</b>	<b>Balanza Comercial</b>
2000	1,545,102	5,758,422	7,303,524	-4,213,320
2001	1,501,264	6,079,608	7,580,872	-4,578,344
2002	1,159,128	6,065,791	7,224,919	-4,906,663
2003	1,715,220	6,218,228	7,933,448	-4,503,008
2004	1,689,129	7,143,630	8,832,759	-5,454,501
2005	2,289,416	8,670,434	10,959,850	-6,381,018
2006	2,972,607	9,437,039	12,409,646	-6,464,432
2007	4,104,815	10,699,304	14,804,119	-6,594,489
2008	5,013,099	12,623,294	17,636,393	-7,610,195
2008 /1	5,013,099	12,623,294	17,636,393	-7,610,195
2009 /1	3,217,198	9,727,317	12,944,515	-6,510,119

Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banco de México

Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más reciente

/1 Periodo enero-diciembre

Este déficit de igual manera que las importaciones, exportaciones y el comercio en total, ha ido en aumento, a pesar de que nuestras exportaciones hacia Alemania han crecido, cuando son comparadas con las importaciones que obtenemos de dicho país, resulta un saldo negativo, es decir que las importaciones superan por mucho a las exportaciones, y por lo tanto es mucho más el dinero que sale del país para comprar estos productos provenientes de Alemania, que el dinero que entra al país por los productos que se le venden a esta nación.

Para que este déficit pueda ser disminuido, nuestro país necesita diversificar sus relaciones comerciales en materia de exportación, porque si bien ha realizado tratados de libre comercio con varias naciones, sus exportaciones se encuentran limitadas hacia un solo país, que es Estados Unidos, de manera que nos encontramos en una dependencia hacia nuestro vecino del norte, y todo

lo que suceda en dicha nación va a tener repercusiones directas o indirectas en México.

Así mismo, no solo se trata de que nuestro país cuente con numerosos tlc's, si no que trate de encontrar diferentes nichos de mercado con estos socios, en donde los distintos empresarios, Pymes y algún otro nuevo pequeño posible exportador puedan darse a conocer en estas naciones y así puedan posicionarse en el gusto de aquellas y así aumentar las exportaciones hacia esos países, disminuyendo las que tienen destino a Estados Unidos.

#### **2.3.4. Inversión Extranjera Directa proveniente de Alemania**

La Inversión Extranjera Directa proveniente de Alemania, es tomada en cuenta dentro de la IED Europea en México, la cual como se ha visto en uno de los apartados anteriores, es la segunda fuente de este tipo de inversión dentro de nuestro país. Mientras que dentro de este bloque, Alemania se encuentra en el cuarto lugar como inversionista en México<sup>37</sup>.

A nivel mundial, Alemania se encuentra entre los diez primeros inversionistas en nuestro territorio, superado principalmente por Estados Unidos, país que se encuentra en primer lugar tanto en el comercio como en la Inversión Extranjera Directa.

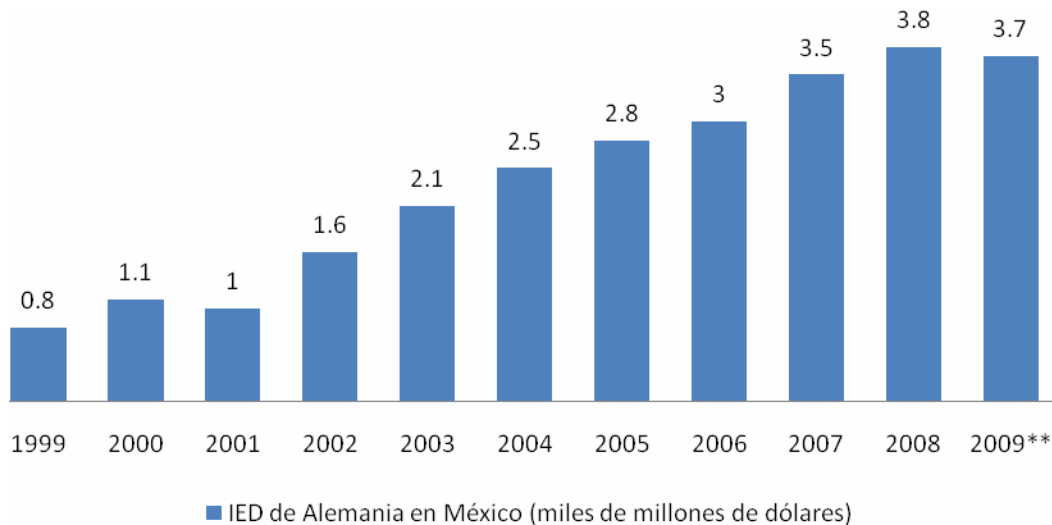
En el caso del desarrollo de la IED Alemana en México, aunque tuvo sus inicios en el Porfiriato y ha ido en aumento, a partir de la entrada en vigor del TLCUEM, ha tenido un incremento más marcado y de este año en adelante ha sido constante. (ver gráfica no.13)

---

<sup>37</sup> Xochitl Guevara González. *op. cit.* pp.172

Gráfica no. 13

IED de Alemania en México  
(Acumulada 1999-2009\*\*)



\*\*enero/marzo

Fuente: Secretaría de Economía con datos de comercio de Banco de México y Eurostat, "Alemania. En el TLC México-Unión Europea", Mayo 2009.

Como se puede observar anteriormente, a partir del 2000 se mostró un mayor incremento a excepción del 2001, el cual disminuyó, así mismo en el 2006 se dio un incremento no fue tan marcado como en los otros años. Mientras que en el 2009 se ve una disminución, sin embargo esta responde a que los datos no corresponden a todo el año.

En los sectores que recae la IED alemana son muy variados (ver cuadro no. 27), sin embargo los principales son: la industria manufacturera y el comercio, en donde Alemania invierte más del 50% de su inversión total.

Cuadro no. 27

IED de Alemania en México

Sector	Núm. de empresas	%
Industria manufacturera	370	32.0
Otros servicios	324	28.0
Comercio	305	26.4
Servicios financieros	100	8.6



Construcción	31	2.7
Transportes y comunicaciones	12	1.0
Minería	8	0.7
Agricultura	6	0.5
Electricidad y agua	1	0.1
TOTAL	1,157	100.0

Fuente: Secretaría de Economía con datos de comercio de Banco de México y Eurostat, "Alemania. En el TLC México-Unión Europea", Mayo 2009.

Como lo muestra el cuadro no. 27, existen en nuestro territorio 1,157 empresas, las cuales son de origen alemán, por lo tanto el capital de este país va dirigido a todas estas empresas. Entre todas éstas, la Secretaría de Relaciones Exteriores, a través del portal de la Embajada de México en Alemania, señala las principales empresas alemanas que se encuentran en nuestro territorio, cuyas filiales son: Volkswagen de México S.A. de C.V, Siemens Mesoamérica, Daimler Chrysler de México S.A. de C.V, BMW Group México S.A. de C.V, BASSF Mexicana S.A. de C.V, Bayer de México S.A. de C.V, Schering Mexicana S.A. de C.V, MAN Ferrostaal México S.A. de C.V, y Allianz México S.A.<sup>38</sup>

Estas empresas no solo son grandes e importantes a nivel mundial, sino que también aquí en territorio mexicano han logrado tener un gran desarrollo, ejemplo de ello es Volkswagen, la cual además de ser una de las empresas más grandes e importantes a nivel nacional, esta filial fundó en el 2007 su primer banco, logrando así que México se convirtiera en el tercer país después de Alemania y Polonia donde la empresa opera con un banco propio.

Para ver la importancia de las empresas a nivel nacional, Promexico señala que en la Revista Expansión se señaló que de la lista de las quinientas empresas más grandes de México, once pertenecen a Alemania.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> Secretaría de Relaciones Exteriores, Embajada de México en Alemania, *Lista de importantes empresas alemanas con filiales en México*. Dirección electrónica: <http://portal.sre.gob.mx/alemania/index.php?option=displaypage&Itemid=139&op=page&SubMenu=> Consultado el 22 de Marzo del 2010, a las 6 pm

<sup>39</sup> Promexico, *Alemania. Síntesis de la Relación Comercial México-Alemania*. Dirección electrónica: [www.promexico.gob.mx/work/sites/Promexico/.../227/2/ALEMANIA.pdf](http://www.promexico.gob.mx/work/sites/Promexico/.../227/2/ALEMANIA.pdf) Consultada el 24 de Marzo del 2010, a las 7 pm.

La industria manufacturera, la cual recibe el mayor porcentaje de dicha inversión, se compone de diferentes ramas (ver cuadro no.28), de las cuales al igual que en las industrias, existen ciertas ramas que reciben mayor porcentaje de la inversión alemana.

Cuadro no.28

IED de Alemania en México (ramas)

	%
Industria automotriz	28.0
Industria básica del hierro y el acero	15.1
Fabricación de sustancias químicas básicas no petroquímicos	13.1
Fabricación de otras sustancias y productos químicos	12.1
Comercio de productos no alimenticios al por mayor	11.6
Fabricación de equipo electrónico de radio, televisión y de uso médico	6.9
Prestación de servicios profesionales	6.3
Otras ramas	6.9
IED de Alemania en México	100.0

Fuente: Secretaría de Economía con datos de comercio de Banco de México y Eurostat, "Alemania. En el TLC México-Unión Europea", Mayo 2009.

En este cuadro, se puede apreciar que la rama que recibe el mayor porcentaje es la industria automotriz, esto va a tener una gran influencia dentro del comercio, es decir tanto en las importaciones y exportaciones, ya que gracias a las empresas de dicha rama que se encuentran dentro de territorio mexicano, para cumplir su función primordial, es decir la fabricación o ensamble de automóviles, es necesario la importación de accesorios necesarios para este fin y una vez ya obtenido se dan a la tarea de exportar hacia Alemania el producto terminado; de ahí que gracias a que esta rama es en la que mayor se invierte, tanto las exportaciones e importaciones de los productos de la industria automotriz son los que mayor intercambio presentan entre estos dos países.

La Inversión Extranjera Directa es de suma importancia, pues es una entrada de capital al país, aunque ésta va dirigida a las filiales alemanas que se ubican en territorio mexicano, esto se va a ver reflejado en el empleo que estas mismas empresas producen en nuestra nación y por lo tanto estos trabajadores

son mexicanos. Además de que la IED tiene un impacto directo en la relación comercial entre estas dos naciones, es decir tanto en la importación y en la exportación.

Un elemento que es importante destacar es que si bien Alemania no representa dentro de la UE, el país que más invierte en México, si se ubica como el primer país de la UE que más comercializa con nuestra nación, tanto en las importaciones como en las exportaciones, es decir, aunque las empresas que tiene Alemania en territorio mexicano no son tantas como las de España u otros países, el desempeño de éstas ha producido que el comercio entre las dos naciones sea muy importante y mucho mayor que con las otras.

#### **2.4. Importancia del intercambio comercial para Alemania**

El intercambio comercial entre México y Alemania tiene un significado más importante para el país europeo que para nuestra nación, esto se debe a la ubicación geoestratégica de México, debido a esto ha sido considerado como un puente para acceder a América Central, del Sur y del Norte. Pues si bien, por un lado tiene a Estados Unidos y a países de América Central, por el otro nuestro país cuenta con dos grandes entradas al mar, las cuales lo pueden conectar hacia Europa a través del Golfo de México, y hacia Asia por el Pacífico.

Otro punto importante que es atractivo para Alemania, en el caso de la Inversión Extranjera Directa, es el hecho de que puede tener un fácil acceso a materias primas que tal vez en su país no se den y que en México le convenga más acceder a ellas que en otros lugares, además de que estos países que invierten en nuestra nación ocupan la mano de obra barata. Además de que el gobierno mexicano da facilidades a los extranjeros con el propósito de atraer mayor inversión.

Un punto que es importante resaltar, es el hecho de que México representa una plataforma para poder entrar al mercado más importante del mundo, es decir a Estados Unidos, esto se debe al Tratado de Libre Comercio de América del Norte, donde dicho país da ciertos privilegios a nuestra nación, que otros Estados no tienen.

En el caso del sector automotriz, muchas de las empresas alemanas han establecido en México algunas de sus filiales, las cuales se dedican a la construcción de automóviles, esto es de manera importante para Alemania porque al construir estos autos en territorio mexicano<sup>40</sup>, estos ya pueden entrar al mercado estadounidense con la preferencia que se señala en el TLCAN, aunque éstos no sean totalmente o de marcas mexicanas.

Por lo que este acceso al mercado estadounidense es muy importante para Alemania, en el caso de México, si bien por un lado es favorable ya que los productos que van hacia los Estados Unidos se cuenta como exportaciones de nuestra nación y una parte de los recursos obtenidos de ellas se quedan en México, por otro lado, estas contribuyen y hacen más fuerte la dependencia que tiene nuestro país hacia esa nación.

---

<sup>40</sup> En el TLCAN, se establece respecto a la eliminación de aranceles en la industria automotriz, que los Estados Unidos y Canadá eliminaron inmediatamente los aranceles a vehículos para pasajeros producidos en México, redujeron sus aranceles sobre camiones ligeros en un 10%, eliminándolos por completo en un periodo de 5 años. Los demás aranceles serían eliminados en un periodo de 10 años. En el caso de México, este redujo sus aranceles a la mitad sobre vehículos para pasajeros provenientes tanto de EE.UU como de Canadá siendo totalmente reducidos en un periodo de 10 años.

### **CAPITULO 3**

## **SECTORES A PRIVILEGIAR DENTRO DE LA RELACION COMERCIAL: LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

Como se pudo apreciar en el capítulo anterior, en la relación comercial que se da entre Alemania y México, el sector que se va a ver mayormente beneficiado es el automotriz, pues, es en donde tanto las exportaciones como las importaciones tienen más importancia que en otros, ya que los principales productos que se exportan e importan de dicha nación van a hacer los correspondientes a este sector. Este ramo no solo resulta ser importante en estos rubros, sino que en el caso de la Inversión Extranjera Directa que se recibe de Alemania, es donde se percibe la mayor parte de ella, razón por la cual estos productos tienen un mayor dinamismo en el intercambio comercial de estos países.

El sector automotriz en México, resulta ser muy atractivo para los extranjeros principalmente por la mano de obra barata por la que se distingue el país, y la proximidad con la que se cuenta hacia los Estados Unidos, así como la importancia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para las empresas que tienen plantas armadoras en nuestro país.

Por otro lado, dentro de la economía nacional, “la industria automotriz contribuye en el sector manufacturero con el 16% del Producto Interno Bruto, con el 19% de las exportaciones y con el 18% del personal ocupado”<sup>41</sup>, de manera que en el caso de las exportaciones es donde se ve la mayor influencia que tiene la industria, al igual que en el personal ocupado, esto debido a la presencia de empresas automovilísticas en el país, y por ende a la entrada de la IED.

A nivel internacional, el hecho de que los productos automovilísticos y los automóviles sean el principal producto de exportación del país después del

---

<sup>41</sup> María Guadalupe Juárez González, *op. cit.*, pp 97.

petróleo, ha influido en que nuestro país se ubique en la décima posición como productor mundial de vehículos.

Otro ejemplo de la relevancia de la industria en el país, es que de las diez principales empresas trasnacionales que se ubican en territorio nacional, seis de ellas son automotrices, las cuales son: General Motors, Delphi, Volkswagen, Daimler Chrysler, Ford y Nissan. Sin embargo, en México existe una gran variedad de marcas que se comercializan en territorio nacional.

### **3.1. Corporaciones alemanas insertas en la rama automotriz a la luz de su evolución histórica**

Como hemos visto anteriormente, la IED que proviene de Alemania se concentra en la industria manufacturera, pero dentro de esta la industria a la que se va la mayor parte de esta inversión, es a la industria automotriz, de ahí la importancia de las diferentes empresas que se encuentran en territorio mexicano pertenecientes a este ramo.

De las diferentes marcas automovilísticas ya antes mencionadas, seis de ellas pertenecen a Alemania, las cuales son: Audi, BMW, Mercedes-Benz, Porsche, Volkswagen y Smart. Estas marcas alemanas en su conjunto, se ubican en segundo lugar en cuanto a las que más abundan en el país, después de las estadounidenses.

Sin embargo, no todas estas marcas tienen plantas en territorio nacional, pues solamente tres de ellas tienen ensambladoras en los diferentes estados de la República Mexicana, como son la Volkswagen, la BMW y la Mercedes Benz, algunas de ellas al ser grandes empresas manejan las otras marcas dentro del mercado mexicano, como se verá en los siguientes apartados.

En lo que respecta a la entrada de estas empresas a México, la mayoría de ellas son recientes, es decir datan de la década de los noventa, a excepción de la Volkswagen, la cual, su presencia en México es de mucho mayor tiempo, hecho que también influye en que ésta sea una de las más grandes empresas transnacionales en el país y su importancia sea mucho mayor que las otras empresas alemanas automovilísticas.

Un elemento que es importante destacar es que de todas las marcas alemanas existentes en el mundo, en nuestro país podemos encontrar a todas ellas, es decir la importancia de la industria automotriz ha hecho que estas marcas puedan ser adquiridas por la población mexicana y hasta ensambladas aquí ya sea con el propósito de ser exportadas o para consumo del mercado nacional.

### **3.1.1. Volkswagen de México**

La empresa Volkswagen tiene su origen en la Alemania nazi, pues cuando Hitler sube al poder, uno de sus proyectos era construir un automóvil el cual fuese accesible para un gran número de personas, para que de esta manera cada familia alemana pudiera tener un auto, que fuera confiable y sobre todo accesible económicamente, a este auto él le llamaba "auto del pueblo" (Volks Wagen en alemán). Ferdinand Porsche fue el encargado de realizar dicho proyecto, aunque lo que deseaba Hitler era un imposible, Porsche decidió estudiar dichas exigencias y así darle una solución a esta propuesta.

En 1937, ya dado el visto bueno a los prototipos, la Daimler- Benz construyó el VW30, el cual era un modelo casi similar al "Escarabajo" que actualmente conocemos; en ese mismo año se constituyó la "Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens GmbH" (Sociedad para el desarrollo del Volkswagen alemán) que debía ocuparse de la construcción de los automóviles, la

fábrica y una villa adyacente para los operarios, en el condado de Schloss Wolfsburg.

Un año después, en 1938 se logró que se diera el visto bueno y definitivo a la Serie 38, lográndose el automóvil que hoy en día conocemos como el Volkswagen, sin embargo el nombre para este auto que Hitler utilizaba fue Kdf-Wagen sigla de la organización nazi Kraft durch Freude (fuerza a través de la alegría, en español), aunque tanto en la fábrica como en toda Alemania no se usaba otro nombre que el conocido Volkswagen.

Sin embargo, durante la Segunda Guerra Mundial, la empresa sustituyó la producción automovilística por la producción de guerra, durante ésta, la fábrica padeció a causa de los diferentes bombardeos de los aliados. Una vez acabada la guerra, dicho distrito quedó bajo el mando de los británicos, los cuales se instalaron en ella y con los trabajadores que se ubicaban ahí empezaron a reconstruir la fábrica, una vez logrado esto, se dedicaron a la fabricación del Volkswagen tanto el sedán como el descapotable, se logró aumentar su producción y se convirtió en una verdadera fábrica de automóviles.

Para el año de 1948 se da el intento de regresar la fábrica a los alemanes, cuando Heinrich Nordhoff fue nombrado director general de Wolfsburg, este personaje fue clave para la consolidación de la Volkswagen, logrando que para el 6 de Septiembre de ese año pasara definitivamente a manos de los alemanes y a ser propiedad de la República Federal de Alemania.

Durante el tiempo en que Nordhoff estuvo al frente experimentó un gran crecimiento y expansión, lográndose que para el 1 de julio de 1949 se exportara el primer automóvil Volkswagen. La idea de Nordhoff de la expansión de esta empresa, se ve realizada en 1953, año en que se inaugura la planta de Sao Paulo (Brasil), la primera fábrica fuera de Alemania. Así mismo en esta década, es



cuando el “Escarabajo”, logra tener gran aceptación social tanto en Europa como en América.

Esta expansión que empezó en dicho año con la planta de Brasil, ha logrado que para la fecha, Volkswagen disponga de cuarenta y cinco fábricas en diecinueve países, y está presente en ciento cincuenta países<sup>42</sup>.

En el caso de México, los primeros modelos Volkswagen llegan en 1954, con motivo de la exposición “Alemania y su industria” la cual se celebró en las instalaciones de Ciudad Universitaria, en la Ciudad de México, logrando que un año después se fundara la primera concesionaria Distribuidora Volkswagen Central S.A. y se ensamblan los primeros vehículos a través de la planta Automex, pero en 1962 establecen su propia planta en Xalostoc, en el Estado de México, ésta recibe el nombre de PROMEXA (Promotora Mexicana de Automóviles).

En 1964 se constituye la empresa Volkswagen de México, y en el siguiente año en el mes de junio se comienzan los trabajos de construcción de la Planta de Volkswagen, en Puebla; para octubre de 1967 en esta planta se produce el primer Volkswagen Sedan. La producción de esta planta resultó eficiente para el país, pues para 1973 se da la primera exportación de vehículos fabricados en México a los Estados Unidos.

La presencia de esta empresa dentro de territorio mexicano, tuvo éxito logrando que además del Sedan o mejor conocido como “Volcho”, se producen otros modelos y se logra que en el 2000 se establezca un record de producción; también para 1997 se suma la marca Audi a la presencia del Grupo Volkswagen en el mercado mexicano, y de igual manera en el 2001 el SEAT.

---

<sup>42</sup> -----, Historia del Volkswagen. Dirección electrónica: <http://www.avwc.org/castella/historiavw.htm> Consultada el 18 de Marzo del 2010, a las 7 pm.

Sin embargo, el Volcho que tanto éxito había tenido en nuestro país y que en otros países se había dejado de fabricar, en 1978 en Alemania, en 1981 en Brasil, en México esto se da hasta el 2003, por lo que por mucho tiempo la planta ubicada en México era la única que lo producía.

En enero de 2008, Volkswagen de México celebró 10 años del lanzamiento del Beetle a los mercados mundiales, así mismo a finales de este año, se establece un nuevo record de producción histórico, al fabricar 450 mil 802 unidades.<sup>43</sup>

Un punto que es importante resaltar, es que Volkswagen México es la única planta del Grupo Volkswagen que se encuentra en América del Norte y contribuyó para el 2008 con el 7% de la producción total. Además de que la ubicación de esta planta es estratégica para poder llegar al mercado estadounidense, el más importante a nivel mundial.

Cabe señalar que el Grupo Volkswagen en el mercado mexicano incluye las marcas VW, SEAT, Audi, Porsche y Bentley. Contando con la red de concesionarios más grandes del país, de los cuales de la marca Volkswagen son 185, del SEAT 52, del Audi 24, del Porsche 6 y del Bentley 1.<sup>44</sup>

#### **3.1.1.1. Audi**

Audi es una empresa alemana automovilística, la cual pertenece al Grupo Volkswagen, sin embargo tiene su origen mucho antes que la creación de la propia Volkswagen. Su creación se da el 14 de noviembre de 1899, cuando

---

<sup>43</sup> Volkswagen, *Historia de Volkswagen en México*. Dirección electrónica: [http://mx.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx/empresa/ambiente/Historia.html](http://mx.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx/empresa/ambiente/Historia.html) Consultada el 4 de Abril del 2010, a las 3 pm.

<sup>44</sup> Volkswagen, *Volkswagen de México*, Dirección electrónica: [http://www.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx/empresa/ambiente.html](http://www.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx/empresa/ambiente.html) Consultada el 12 de Abril del 2010, a las 5 pm.

August Horch funda la empresa A. Horch & Cie, en el distrito de Ehrenfeld de Colonia, es en este lugar donde desarrolla su primer automóvil, el cual logró ser finalizado para principios de 1901. La empresa se trasladó a Reichenbach, Sajonia, en 1902, a partir de esta etapa al ver el éxito de los automóviles, Horch decidió expandirse y constituir una sociedad anónima y con ello vino otro cambio de ubicación, pues para 1904, A. Horch & Cie. Motorwagen-Werke AG se establece en Zwickau.

En 1909, Horch entró en desacuerdo con el consejo supervisor de esta empresa, por lo que la abandona y decide fundar una segunda empresa el 16 de julio de ese mismo año, la cual se llamó Horch Automobil-Werke GmbH, pero pierde la disputa sobre el nombre de la empresa, sin embargo la solución para ello fue la traducción al latín de su nombre (Horch significa en alemán escucha y en latín escucha es Audi), dando como nombre a la nueva empresa, Audiwerke GmbH, y entró en vigor el 25 de abril de 1910.

Algunos de los acontecimientos importantes que tuvo la empresa, en particular Horch fueron: en 1914 este personaje participó con un Audi por primera vez en 1911 en la carrera Alpina Austriaca Internacional, muy conocida en su tiempo, y ganó el primer premio; en 1921 Audi se convierte en el primer fabricante de automóviles que presentó un automóvil de fabricación con conducción a la izquierda, de esta manera quedó establecida la conducción a la izquierda a finales de la década de 1920; en 1922 la empresa Zschopauer Motorenwerke empezó fabricar sus propias motocicletas (DKW), estableciéndose como el mayor fabricante mundial de motocicletas.

En 1932, cuatro compañías automovilísticas se unieron para crear Auto Union AG, las cuales eran Audi, DKW, Horch y Wanderer, hecho por el cual su logotipo está formado por cuatro aros, ésta tenía su oficina central en Chemnitz, a través de esta compañía podía servir todos los segmentos del mercado, desde motocicletas hasta vehículos sedán de lujo.

Sin embargo tras desencadenarse la guerra en 1940 se interrumpió la producción civil y solo produjo vehículos para uso militar. Para 1945 bajo las órdenes de la administración militar soviética en Alemania, se desmantelan las plantas de Auto Union a modo de indemnización, y para 1948 la empresa fue dada de baja del registro mercantil. En 1949 Auto Unión GmbH se funda en Ingolstadt, a través de préstamos del gobierno estatal de Baviera y las ayudas del Plan Marshall.

En 1958 Daimler-Benz AG adquirió la mayoría de las acciones, de manera que a partir de ese momento hasta finales de 1965, Auto Unión fue una filial bajo el control absoluto del grupo Daimler, las instalaciones de producción de Auto Unión eran una de las más modernas de Europa.

Esta venta de acciones se dio por iniciativa de uno de los empresarios más importantes que era Friederich Karl Flick, el cual una vez más influye cuando en 1964 Volkswagenwerk AG adquiere la mayoría de las acciones de Auto Unión GmbH, convirtiéndose a finales de 1966 en una filial en propiedad absoluta de VW. Para 1969 VW también absorbe NSU Motorenwerke AG, la cual se fusiona con Auto Unión y así formaron Audi NSU Auto Unión AG que tendría sus oficinas centrales en Neckarsulm. Sin embargo el nombre con el que actualmente se conoce a la compañía AUDI AG lo obtuvo hasta 1985, y así mismo trasladó sus oficinas a Ingolstadt<sup>45</sup>.

Como se puede apreciar la historia de la compañía Audi, ha sido más polifacética que la de la VW, sin embargo en el caso de México la historia de la segunda ha sido más importante que la Audi, primero que nada la presencia de la Volkswagen en México radica desde 1954, y la presencia de la marca Audi es

---

<sup>45</sup> -----, *Capítulo III Audi, Historia de la empresa*. Dirección electrónica: [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/...a.../capitulo3.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/...a.../capitulo3.pdf) Consultada el 17 de Abril del 2010, a las 7:48 pm

más actual, además de que se dio gracias a la Volkswagen, ya que esta empresa al ser dueña de la Audi, es la que maneja todo lo que respecta a la marca.

El lanzamiento de la marca Audi en México se dio a través del Auto Show de México en Diciembre de 1996, ésta provocó gran expectativa entre el público mexicano, pues ya conocían la marca gracias a los éxitos deportivos en el rally mundial o a sus constantes innovaciones tecnológicas, la marca inició sus operaciones oficialmente en el mercado mexicano en 1997, a través de la empresa Volkswagen, la cual importa y distribuye los distintos modelos de la marca, a través de la primera concesionaria Audi en la ciudad de México, poco después llegaron otras aperturas y con ello la marca fue posicionándose en el mercado mexicano.

#### **3.1.1.2. SEAT**

La marca SEAT es una subsidiaria del Grupo Volkswagen, sin embargo no es una marca alemana, sino española. La marca SEAT, Sociedad Española de Automóviles de Turismo, aparece en el año de 1950, firmando la escritura pública el Instituto Nacional de Industria (INDI), cinco bancos españoles y la empresa automovilística italiana Fiat, construyendo su empresa en la Zona Franca de Barcelona, muy cerca del puerto, de manera que ésta contaba con buenas comunicaciones.

En las décadas subsiguientes con el lanzamiento de sus diferentes modelos, SEAT supera sus records de ventas, así mismo la marca empieza a modernizarse poco a poco, y con ello va creciendo cada vez más, logrando con la ayuda de Fiat, la empresa se convirtió en uno de los primeros exportadores a países como Finlandia y Grecia. En 1974 se convierte en la octava empresa productora de automóviles a nivel mundial.

Para el año 1976, Fiat poseía casi el 50% de SEAT, sin embargo su relación fue breve, pues su duración se dio mientras dicha empresa tenía una pequeña participación accionaria en la SEAT, pero se debilitó cuando decide comprarla. A partir de este momento el presidente de SEAT buscaba una multinacional que comprara la empresa, cuando conoce al director comercial de Volkswagen, éste le otorga una entrevista con el presidente de la empresa, teniendo como resultado que Fiat vendiera al INI su participación en la SEAT por el precio simbólico de 1 peseta, ya que en esos momentos la empresa contaba con un déficit de 20 000 millones de pesetas<sup>46</sup>.

En 1981 se da un acuerdo con la Volkswagen, donde ésta acepta cooperar con SEAT y con España, con ello VW implanta una nueva forma de llevar la empresa, la cual era coches de forma mediterráneo pero con corazón alemán, naciendo de esta manera uno de los automóviles más conocidos de la marca el SEAT Ibiza. En junio de 1986 absorbe la empresa, decidiendo modernizar las instalaciones de Zona Franca para poder aumentar la producción y facilitar la puesta en marcha de la planta de Matorell, una de las fábricas más modernas de Europa.

En el caso de nuestro país, la marca llega en el 2001 a través de Volkswagen, importando y distribuyendo los modelos: Ibiza, Córdoba, León, Toledo y Alhambra. SEAT en México ha consolidado su posición con la participación del 3.4% con 25,116 unidades vendidas<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> SEAT, *Historia de SEAT*, Dirección electrónica: [www.historiaseat.com](http://www.historiaseat.com) Consultada el 3 de Abril del 2010, a las 6 pm

<sup>47</sup> Volkswagen de México, *Programa de Certificados bursátiles*, 26 de junio del 2003. Dirección electrónica: [http://www.volkswagen.com/etc/medialib/vwcms/virtualmaster/mx/volkswagen\\_en\\_la\\_bmv.Par.0001.File.pdf](http://www.volkswagen.com/etc/medialib/vwcms/virtualmaster/mx/volkswagen_en_la_bmv.Par.0001.File.pdf) Consultada el 9 de Abril del 2010, a las 7 pm.

### 3.1.1.3. Porsche

La historia de la marca alemana Porsche tiene que ver con la historia de Ferdinand Porsche, personaje que ha tenido un papel importante en la historia del automóvil, pues tuvo varios logros importantes en marcas como Volkswagen, en la Austro-Daimler y Mercedes Benz, entre otras.

En 1931 crea su oficina de ingeniería y diseño automovilístico, con la colaboración de su hijo Ferry, pero en 1937 cambia de nombre su compañía y pasa a llamarse Porsche KG. Durante los años que proceden la Segunda Guerra Mundial, la empresa continúa con su actividad hacia todos los ámbitos de la industria del automóvil, pero su principal fuente de ingreso y lo de mayor importancia para Porsche, era el mundo de la competición, pues anteriormente a esta compañía, había logrado ganar diferentes carreras en Europa gracias a sus diseños automovilísticos. Sin embargo, al estallar la guerra este objetivo se dejó de lado, y las actividades de la compañía se reorientaron hacia el ámbito militar. Así mismo, por motivo de los bombardeos de los aliados, la compañía se traslada a Gmünd, Austria.

Al terminar la guerra, por su colaboración con el gobierno alemán, Porsche y su hijo Ferry fueron encarcelados por algunos meses, sin embargo esto no detuvo a Porsche y a su hijo, pues en 1948 sale el primer modelo de la actual marca Porsche. En 1950 Porsche KG regresa a Stuttgart-Zuffenhausen y comienza la producción en serie del primer modelo Porsche 356.

Aunque Ferdinand Porsche fallece un año después, este modelo debuta oficialmente en competición y gana la carrera internacional "24 horas de Le Mans", a partir de este periodo la empresa fabrica diferentes modelos de autos, los cuales son deportivos.

En 1972, la empresa Porsche KG se hace pública bajo la supervisión de Ferry Porsche, y en 1973 la empresa con el nombre de “Dr. Ing h.c.F. Porsche AG” entra oficialmente al registro mercantil. El éxito de Porsche en el área de las competencias automovilísticas ha sido enorme, pues ha logrado sumar más de 25 000 victorias en todo tipo de categorías<sup>48</sup>.

La marca dentro de territorio mexicano, es importada y distribuida por la empresa Volkswagen, la cual importa y comercializa los productos de la marca, logrando consolidar su presencia dentro del segmento de autos de lujo.

#### **3.1.1.4. Bentley**

La marca Bentley Motors Limited fue fundada en Inglaterra en el año de 1919 por el diseñador Walter Orwen Bentley, el cual fabricó automóviles deportivos de lujo, haciéndole que ganara 5 veces las 24 Horas de Le Mans entre 1924 y 1930 y la sexta en 2003.

Sin embargo, la marca no soportó la Depresión de 1929, llevándola a la quiebra en 1931, en este mismo año fue adquirida por Rolls-Royce, de manera que los automóviles de las dos marcas eran similares y solo se diferenciaban por mínimos detalles. En la década de los setentas la compañía Rolls-Royce es nacionalizada debido a problemas financieros que tuvo la empresa debido al desarrollo del nuevo turborreactor RB211, y en 1980 la compañía la adquiere Vickers, la cual decide vender la marca Rolls-Royce a BMW.

La marca Bentley se localizó en Crewe, Inglaterra. Desde 1946 y en 1988 pasa a manos del Grupo Volkswagen como subsidiaria<sup>49</sup>, la cual a través de

---

<sup>48</sup> Porsche, *Historia de Porsche*. Dirección electrónica: <http://www.publispain.com/porsche/historia.htm> Consultada el 22 de Abril del 2010, a las 7 pm

<sup>49</sup> -----, *Historia de Bentley*. Dirección electrónica: <http://www.autos-clasicos.net/historia/historia-bentley.php> Consultada el 22 de Abril, a las 5 pm



Volkswagen de México comercializa la marca Bentley en nuestro mercado a través de un concesionario.

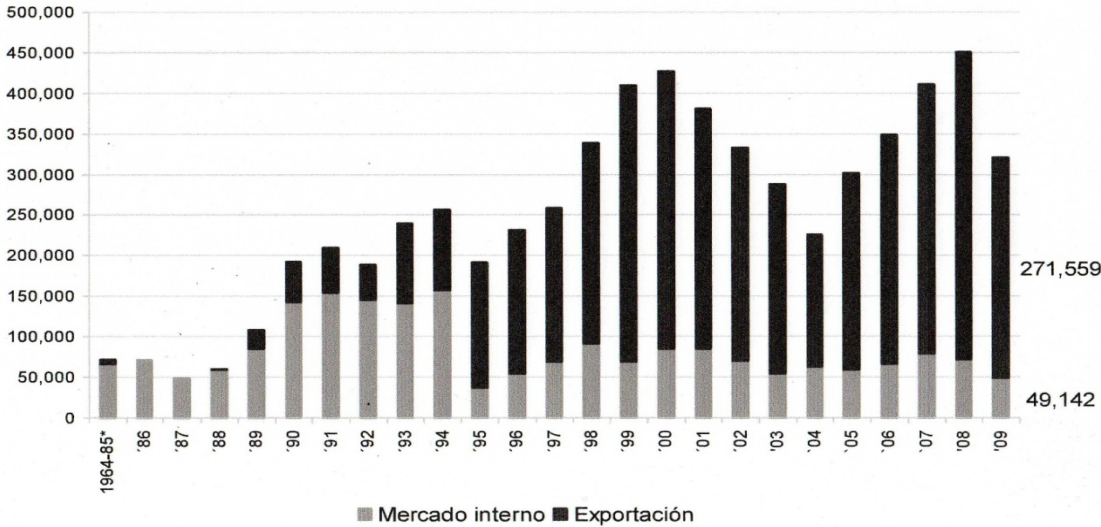
**3.1.1.5. Alza de la producción**

Dentro de la producción de Volkswagen de México es importante señalar que ésta se concentra solamente en los automóviles de la marca Volkswagen, ya que las demás marcas que maneja la empresa, solo son importados por la empresa y comercializados a través de una gran red de concesionarios.

La producción de esta empresa, va a ser el resultado de cuantos automóviles produce tanto para el mercado mexicano como para el externo (ver gráfica no. 14), pues a partir de la entrada en vigor de los diferentes tratados internacionales en materia de comercio exterior que ha suscrito México con otros países, la producción de las empresas automovilísticas ha registrado un aumento en la producción que tiene como destino la exportación.

Gráfica no. 14

Volkswagen de México-Producción



Fuente: Página oficial de Volkswagen de México, Datos Estadísticos, [http://mx.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx/empresa/ambiente/datos\\_estadisticos.html](http://mx.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx/empresa/ambiente/datos_estadisticos.html) Consultada el 9 de Septiembre del 2009.

La gráfica no. 14 señala como ha ido evolucionando la producción de la empresa, desde su llegada hasta la fecha, de manera que se puede apreciar que su producción en general ha ido en aumento, en el caso específico de la producción con destino al mercado interno, ésta ha ido disminuyendo, y actualmente en el 2009 la producción interna representó solo el 18% de la producción que tiene como destino la exportación.

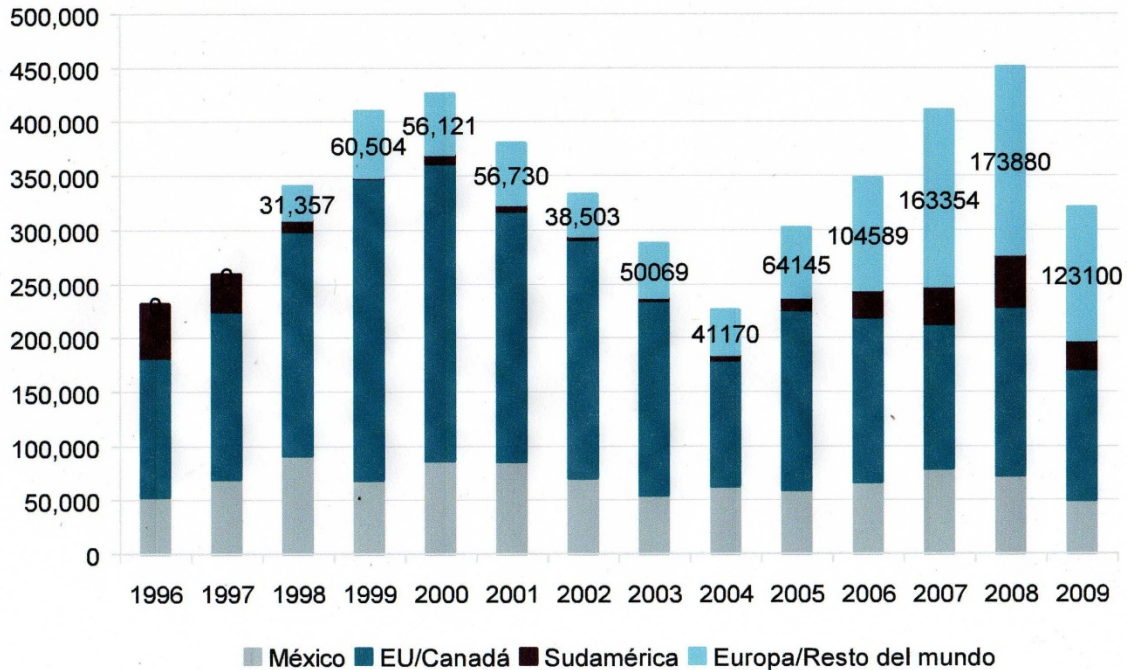
Tanto en la producción que tiene como destino la exportación como la del mercado interno, se puede apreciar que el año en el que se va a marcar la diferencia en estos dos casos es en 1995, pues en este año el ritmo de la producción va a tomar un giro, ya que la mayoría de la producción va a ser con destino a la exportación disminuyendo las producciones para el mercado interno, y de esta manera restando la importancia que éstas habían tenido desde 1964 hasta 1994, periodo en que la producción para exportaciones era mucho menor a la otra.

El cambio que registró ese año, se debió principalmente a la entrada en vigor del TLCAN, el cual facilitó la exportación de los automóviles construidos en México a la región de América del Norte y sobre todo a los Estados Unidos, uno de los mercados más activos e importantes del mundo. Otro elemento importante en este aspecto, es que Volkswagen de México, representa la única planta de la empresa del Grupo Volkswagen en América del Norte, de manera que la presencia de la planta de Volkswagen en México es muy importante y sobre todo con dicho tratado.

Así mismo cabe señalar que dentro de la producción que tiene como destino la exportación, Estados Unidos no es al único mercado para el cual se produce, aunque sí el de mayor importancia, la empresa produce con el fin de exportar tanto a Sudamérica, Europa, América del Norte y el resto del mundo. (ver gráfica no. 15)

Gráfica no. 15

Volkswagen de México- Producción por mercados



Fuente: Página oficial de Volkswagen de México, [http://mx.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx.html](http://mx.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx.html) Consultada el 9 de Septiembre del 2009.

Como se aprecia en la gráfica anterior los mercados para los cuales produce la compañía, el que más resalta es el de Estados Unidos y Canadá, sin embargo éste empezó a perder su importancia a partir del 2004, logrando que en el 2009 la producción para esta región disminuyera bastante a comparación de 1999 o el 2000.

En el caso de la producción hacia Sudamérica, no es relevante a comparación de los otros mercados, esto se debe principalmente a la presencia de otras plantas del Grupo Volkswagen en países Sudamericanos, ejemplo de ello, la planta de Brasil, la cual es una de las más importantes en América del Sur y a nivel mundial.

La producción con destino a Europa/resto del mundo, ha ido en incremento y su presencia se ha hecho más fuerte, sobre todo del año 2005 en adelante, logrando que del 2007 al 2009 la producción que se hace para esta zona se iguale a la que se produce para Estados Unidos y Canadá, inclusive para el último año superándola.

Aunque como se establece en la gráfica no. 15, esta área es muy amplia, ya que señala Europa y el resto del mundo. Sin embargo, en el caso de Europa, un elemento que influye para el aumento de la producción que se dirige hacia dicha zona, es la entrada en vigor del TLCUEM en el 2001, con el cual se dan facilidades para la entrada de productos a la región; además de que la Volkswagen de México es una filial del Grupo Volkswagen, empresa alemana que tiene su sede en dicho país, de manera que algunos automóviles que son producidos en México es con el objetivo de regresarlos, es decir, exportarlos a dicha nación.

#### **3.1.1.6. Baja de las importaciones**

Como se pudo apreciar en el caso de la producción solo se hace referencia a los modelos de la marca Volkswagen, sin embargo con los automóviles de las otras marcas, la empresa se encarga de importarlos desde sus casas matriz, las cuales se ubican en el país de origen de estas empresas, es decir de Alemania, aunque también en otras ocasiones son importados de otras filiales de la compañía, que se ubican en otros países, esto se debe principalmente a la globalización.

En el caso de la marca Volkswagen, de 40 modelos que se venden en territorio mexicano, 9 son fabricados en la planta de Volkswagen México, en Puebla, por lo tanto los 31 sobrantes son importados de otros países, en el caso

de los automóviles provenientes de Alemania son 12 modelos. Ver cuadro no. 29.

Cuadro no. 29

Venta de modelos de Volkswagen importados de Alemania  
(2000-2009)

<b>Modelo</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Derby	9,842	13,805	10,562	26,535	15,490	12,462	5,707	2,207	3,008	90
EOS	--	--	--	--	--	--	--	--	--	74
Golf 4pts	9,344	6,470	5,068	6,652	2,221	1,422	677	251	14	--
Golf GTI	1,694	688	1,247	817	247	143	972	878	714	325
Passat 4 pts	2,073	2,397	2,230	3,251	1,344	1,074	2,546	2,072	1,500	487
PASSAT CC	--	--	--	--	--	--	--	--	219	1,683
SPORT VAN	--	--	--	--	--	--	3,454	3,650	2,799	1,591
CRAFTER	--	--	--	--	--	--	--	93	688	636
Eurovan	409	57	--	--	--	--	--	--	--	--
Euro carga	--	1,844	3,444	6,255	404	3,027	2,006	2,611	1,527	1,176
Euro pasajeros	--	1,199	1,591	3,880	399	872	811	821	686	500
TIGUAN	--	--	--	--	--	--	--	--	53	1,539
<b>TOTAL</b>	<b>23,362</b>	<b>26,460</b>	<b>24,142</b>	<b>47,390</b>	<b>20,105</b>	<b>19,000</b>	<b>16,173</b>	<b>12,583</b>	<b>11,205</b>	<b>8,027</b>

*Fuente: Elaborado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.*

El cuadro no. 29 hace referencia solo a los automóviles que fueron vendidos en el mercado mexicano, que son importados de dicho país, sin embargo este número de unidades no son las únicas que fueron importadas, pues la compañía debe de importar una cantidad mayor a la que se muestra en el cuadro, para que no se queden sin unidad alguna de estos modelos, pero la importación bruta de esta empresa no se da a conocer, de manera que por eso se hace referencia a las unidades vendidas de estas importaciones.

Ahora bien, haciendo referencia al cuadro anterior, en él se puede observar que la venta de estos vehículos importados no ha llevado un ritmo constante, si no que en algunos modelos su venta ha sido disminuida, o en otros casos ésta ha aumentado, esto va a influir de manera importante en el incremento o disminución de las unidades importadas, ya que dependiendo de

cómo se comporte la venta en el país y la aceptación de cada modelo en el gusto de los consumidores, se va a decidir si la importación de dichos modelos incrementa o disminuye.

En el caso de los modelos de la marca Volkswagen (cuadro no.29), los años donde estas ventas tuvieron un mejor desempeño resultaron ser el 2008 y 2009, donde se vendieron casi todos los tipos de modelos excepto dos, mientras que en los otros años eran más modelos los que no llegaban a ser vendidos, lo que demuestra es que al pasar el tiempo los diferentes modelos de esta marca han logrado entrar en el gusto de los consumidores mexicanos, lo que puede llevar a que las importaciones de más tipos de modelos se incrementen; sin embargo, un elemento a destacar en esta dinámica, es que si bien para estos años se vendían casi todos los tipos de modelos, la cantidad que se vendió disminuyó en gran cantidad a comparación de los años anteriores, por lo que se puede decir que si bien el gusto de los consumidores mexicanos se diversificó con respecto a los modelos de esta marca, puede que para estos años también se haya diversificado hacia modelos de otras marcas, ya que las ventas totales de estos automóviles disminuyeron, sumando a ello la situación en la que se encontraba el país, el cual se veía afectado por la crisis de Estados Unidos.

En relación a la marca Audi, la cual es manejada por la empresa Volkswagen de México aquí en el país, se dedica a la importación de estos automóviles para posteriormente poder comercializarlos, de manera de los 50 modelos que se manejan todos son importados y de éstos 41 modelos provienen de Alemania (ver cuadro no. 30).

Cuadro no. 30

Venta de modelos Audi importados de Alemania  
(2000-2009)

<b>Modelo</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Sportback	--	--	--	--	11	654	678	584	552	433
S3	--	141	83	47	12	--	--	--	--	--
S3 2.0	--	--	--	--	--	--	--	139	64	57

A4 1 8T	878	774	1,655	1,321	1,374	1,014	814	548	968	736
A4 1.8 Cabrio	--	--	--	154	107	74	3	--	14	--
A4 AVANT 1.8T	--	18	--	--	--	--	--	--	--	--
A4 2.8	--	38	3	--	--	--	--	--	--	--
A4 2.0	--	--	--	--	--	592	785	876	502	510
A4 2.0 CABRIO	--	--	--	--	--	--	75	59	--	5
A4 3.0	--	--	177	106	127	8	--	--	--	--
A4 3.0 Cabrio	--	--	38	40	25	5	--	--	--	--
A4 3.2	--	--	--	--	--	78	35	17	231	31
RS4 4.2	--	--	--	--	--	--	33	13	5	--
S4 3.0 BITURBO	--	--	3	10	80	--	--	--	--	--
S4 2.7 BITURBO	--	30	--	--	117	--	--	--	--	--
S4 3.0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
S4 4.2	--	--	--	--	--	53	27	12	3	10
S4 CABRIO 4.2	--	--	--	--	--	--	3	4	1	--
A5 2.0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	58
A5 2.0T SPORTBACK	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
A5 CABRIO	--	--	--	--	--	--	--	--	--	24
S5 4.2	--	--	--	--	--	--	--	4	68	58
A6 2.8	277	188	2	--	--	--	--	79	116	79
A6 2.7 BITURBO	--	149	193	172	--	13	1	--	--	--
A6 3.2	--	--	--	--	--	147	408	305	135	30
S6	--	45	18	19	2	--	2	19	4	--
RS6	--	--	--	26	21	4	--	--	--	--
RS6 AVANT	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2
RS6 SEDAN	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5
All Road	--	79	28	26	14	--	--	--	--	--
A8 3.7	23	4	1	1	--	--	--	--	--	--
A8 4.2	--	5	2	47	60	49	55	32	23	11
S8	1	13	7	2	--	--	--	16	14	12
R8	--	--	--	--	--	--	--	14	77	26
IT Coupé	356	242	184	110	121	90	53	362	252	93
IT COUPE 2.0	--	--	--	--	--	--	132	--	7	42
ITS COUPE	--	--	--	--	--	--	--	--	--	47
ITS ROADSTER	122	125	76	33	36	4	2	73	69	1
Q5 2.0T	--	--	--	--	--	--	--	--	--	614
Q5 3.0 TDI	--	--	--	--	--	--	--	--	--	161
Q5 3.2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	102
TOTAL	1,657	1,851	2,470	2,114	2,107	2,785	3,106	3,156	3,105	3,147

Fuente: Elaborado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.

A diferencia de los modelos de la marca Volkswagen, la dinámica de ésta es muy diferente, primero que nada los modelos Audi que se comercializan aquí en el país son más que los de Volkswagen, además de que los modelos que se importan de Alemania son muchos más por parte de Audi, mientras que de Volkswagen provienen de más naciones.

Si bien existe mucha más variedad en México por parte de los modelos Audi, la cantidad que ha sido vendida no se compara con los de Volkswagen, ya que las ventas totales de Audi en el mercado mexicano son alrededor de 5,000 unidades como máximo por año, mientras que las ventas de la marca Volkswagen se ubican en 80,000 unidades como mínimo por año, solo de los modelos importados, pues al sumarle las ventas de los modelos nacionales se incrementan bastante, ya que mínimo se venden 50,000 unidades por año, es decir Audi no representa ni una décima parte de las ventas totales de Volkswagen.

Dentro de la dinámica de los modelos Audi, tan como indican los datos del cuadro no. 30, existen modelos donde su venta ha sido totalmente nula, tal es el caso de los modelos S4 3.0 y el A5 2.0T SPORTBACK, y a pesar que durante el periodo 2000-2009 no se vendió ninguna unidad, el automóvil se siguió importando, hecho por el cual aún figura en este cuadro aunque no haya tenido venta alguna, mientras que en el caso contrario solo tres modelos, A4 1.8T, IT Coupé y ITS ROADSTER, han sido los que se vendieron todos los años, sin embargo no se notó crecimiento alguno, sino que su comportamiento ha sido variado así como ha disminuido, ha aumentado.

En cuanto a la marca Porsche, ésta cuenta con menos modelos en territorio mexicano, ya que gracias a las características de sus automóviles se dirigen a cierta clase de consumidores, es decir que no toda la población puede acceder a ellos tan fácilmente, además de que al ser un automóvil deportivo y de lujo, no toda la gente desea o puede acceder a ellos.



Porsche cuenta con siete modelos en nuestro país, de los cuales los siete son importados de Alemania (ver cuadro no. 31), para poder ser distribuidos y comercializados por la empresa Volkswagen de México.

Cuadro no. 31

Venta de modelos Porsche importados de Alemania  
(2000-2009)

Modelo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Boxter	--	107	177	237	90	118	234	74	65	61
911 Carrera	--	52	75	138	63	101	102	99	94	81
911 GT3	9	3	2	0	10	14	4	21	41	11
911 Turbo	--	23	28	45	23	0	31	45	48	24
CAYMAN	--	--	--	--	--	--	20	110	93	74
PANAMERA	--	--	--	--	--	--	--	--	--	22
Cayene	--	--	--	252	266	280	285	424	414	262
TOTAL	9	185	282	672	452	513	676	773	755	535

Fuente: Elaborado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.

En el cuadro no. 31 por ejemplo, las ventas de la marca Porsche no se comparan ni en lo más mínimo con las de Volkswagen y con Audi, esto puede ser por las características de cada una de ellas, ya que la Volkswagen es más accesible que las otras dos, mientras que Audi y Porsche si bien las dos son lujosas y su precio puede llegar a ser similar, la primera tiene mucho mayor aceptación entre la población mexicana que la otra, mientras que los consumidores de Porsche muchas veces se distinguen por ser coleccionistas o que le gustan el automovilismo como deporte.

Por lo que, al ser reducida la venta, la importación de estos van a ser igual, mucho menor que las demás marcas alemanas que pertenecen a esta empresa, además de que al ser importadas pocas unidades la empresa Volkswagen de México solo cuenta con seis concesionarios Porsche para comercializarla en todo el país.

De manera que en relación a las importaciones de la empresa, si bien la mayor parte de las unidades vendidas son importadas de varias naciones, el país que sobresale en esta dinámica es Alemania, ya que al ser marcas alemanas muchas veces se importan de dicho país.

### 3.1.1.7. Disminución de las ventas internas

A través del tiempo, la rama automotriz en nuestra nación se ha convertido en uno de los sectores más dinámicos, logrando que la población se haya convertido en un gran consumidor de estos productos, gracias a las facilidades que ha dado tanto el gobierno como las mismas empresas automotrices, ya sea a través del programa de Renovación vehicular o deschatarrización, bajando precios o dando facilidades de pagos, entre otros.

De manera que en los últimos años, la venta en el mercado interno de los modelos comercializados por Volkswagen de México se ha mantenido, aunque a veces ha variado, es decir no se ha mantenido en un solo nivel, las bajas que ha tenido no han sido extremas. Ver cuadro no. 32.

Cuadro no. 32

Venta en mercado interno de Volkswagen de México

	Volkswagen		Audi	Porsche	Total
	Nacionales	Importados	Importados	Importados	
2000	83,395	85,716	2,392	9	171,512
2001	85,803	165,323	3,082	185	254,393
2002	66,129	159,782	3,625	282	229,818
2003	114,143	322,810	2,866	672	440,491
2004	60,816	170,449	3,610	452	235,327
2005	58,450	149,081	3,912	513	211,956
2006	65,605	136,388	4,451	676	207,120
2007	73,915	133,240	4,900	773	212,828
2008	68,750	119,400	5,238	755	194,143
2009	53,311	97,506	4,870	535	158,222

Fuente: Realizado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.

El cuadro no. 32, toma principalmente las marcas alemanas que comercializa dicha empresa, es decir la Volkswagen, Audi y Porsche; ahora bien las ventas que han tenido las tres marcas de manera general ha sido variada, manteniéndose entre 150,000 a 250,000 unidades vendidas, a excepción del 2003, donde las ventas se vieron elevadas a 440,00 unidades, 200,000 unidades más de lo que se había estado manejando en el periodo 2000-2009, esto se debe principalmente a un incremento en las ventas de la marca Volkswagen, lo cual deja ver la importancia de la marca dentro de las ventas totales, pues ésta va a influir directamente en la dirección en la que se encuentran las ventas de la empresa; sin embargo el comportamiento de cada una de las marcas es diferente entre ellas mismas y con respecto a las ventas totales de la empresa.

En el caso de la marca Volkswagen, su comportamiento ha sido constante, y si bien no ha sido un crecimiento se ha mantenido en sus ventas, a excepción del 2003 donde la venta tanto de vehículos producidos en el país como los importados crecieron, dando como resultado el crecimiento de las ventas totales, mientras que en los últimos años 2008 y 2009, las ventas se vieron disminuidas, sobre todo el 2009 el cual fue el año con menos ventas del periodo 2000-2009, aunque no fue una disminución drástica, si representó el año con menos ventas; en relación a las ventas totales de la empresa, son muy similares, se podría decir que van de la mano, debido a la gran presencia de la marca dentro de la compañía y la importancia de la marca dentro de territorio mexicano.

Mientras que las ventas de la marca Audi y de Porsche, se han caracterizado por un crecimiento durante el periodo 2000-2009, es decir las dos han incrementado sus ventas, lo que quiere decir que estas empresas nuevas en territorio mexicano a comparación de Volkswagen, están logrando introducir en el gusto de los compradores, encontrando cada vez más un nicho de mercado.

En general, las ventas de la compañía incluyendo las de su marca como de las demás que comercializa, han logrado que la empresa Volkswagen de

México sea una de las empresas automotrices más importantes del país, y una de las que mayormente se consume a nivel nacional, lo cual trae consigo más producción y mayor empleo dentro de la empresa.

### 3.1.1.8. Crecimiento de las exportaciones

En el caso de las exportaciones, al igual que en el rubro de la producción solo se van a dar por parte de la marca Volkswagen, pues al ser la única de éstas que produce en territorio mexicano, solo ella puede exportar sus productos hacia otras naciones.

Como se pudo apreciar en el rubro de la producción, la empresa produce para mercado interno 9 modelos, de los cuales solo se producen siete para mercado externo, es decir para ser exportados. Sin embargo esto no quiere decir que todo lo que se produzca con éste fin, se va a exportar (ver cuadro no. 33).

Cuadro no. 33

Producción para mercado externo y exportaciones de Volkswagen

Año	Producción para mercado externo	Exportaciones
2000	340,054	338,825
2001	295,600	299,562
2002	262,424	263,207
2003	233,549	232,887
2004	163,706	162,214
2005	242,496	239,259
2006	282,027	283,564
2007	332,106	331,453
2008	378,288	382,755
2009	272,051	271,391

Fuente: Realizada con datos de la AMIA. AMIA, Producción para mercado interno y para exportación de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.

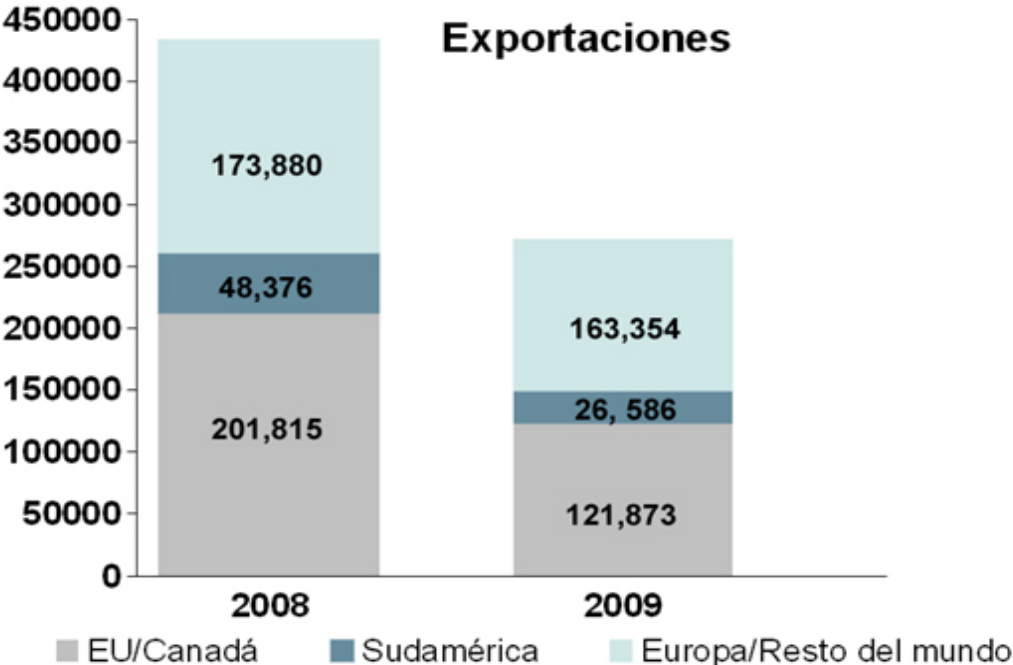
Como se puede observar en el cuadro anterior, no todo lo que se produce para el mercado externo va a ser exportado, ya que algunas veces si bien casi

todas las unidades producidas son exportadas no se llega a exportar el total producido, mientras que en otros casos como lo fueron el año 2001, 2002, 2006 y 2008 se exporto el total de los automóviles producidos con este fin además de otros automóviles, es decir lo que se exportó en dichos años sobrepasó a lo que se pretendía exportar.

En relación a los mercados a donde se dirige, se ha tenido como destino principal América del Norte (ver gráfica no. 16), sin embargo en el 2009, estas se vieron superadas por las exportaciones con dirección a Europa y el resto del mundo. A pesar de ello, la región de América del Norte sigue siendo la que percibe la mayor parte de las exportaciones de esta planta, pues se cuentan solamente a Canadá y a Estados Unidos, mientras que la otra región de Europa y el resto del mundo, es mucho más amplia que ésta.

Gráfica No. 16

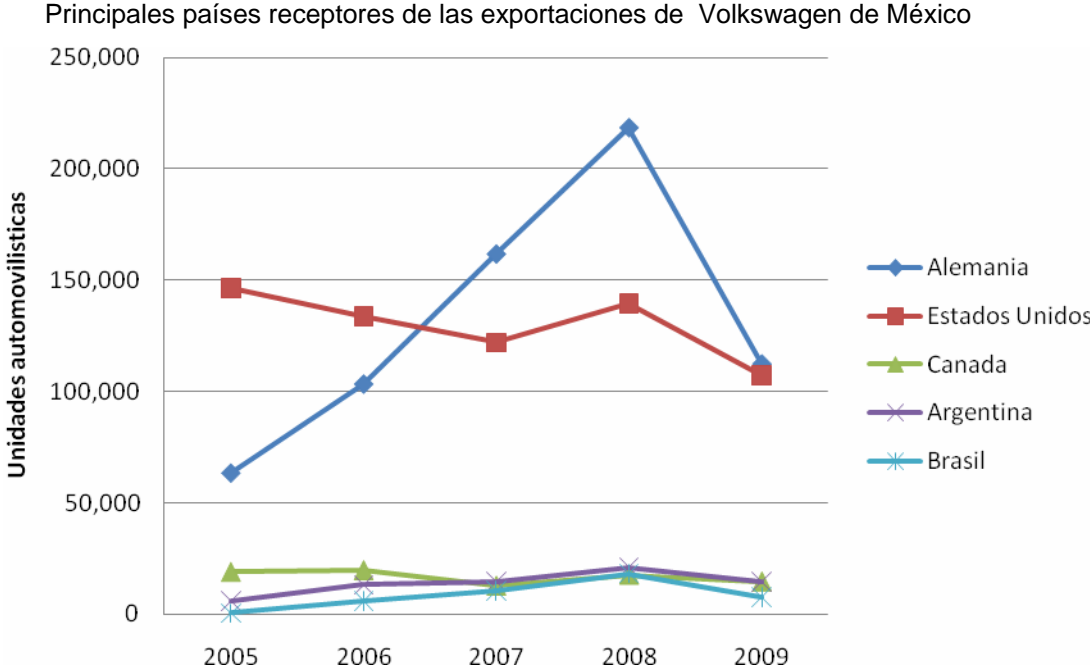
Exportaciones de Volkswagen de México



Fuente: Página oficial de Volkswagen de México, Datos Estadísticos, [http://mx.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx/empresa/enviroment/datos\\_estadisticos.html](http://mx.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx/empresa/enviroment/datos_estadisticos.html) Consultada el 9 de Septiembre del 2009.

En el gráfico anterior, se toma solamente tres áreas que son Europa y el resto del mundo, Sudamérica y América del Norte como destino de exportación, las cuales son muy amplias, al menos Europa y el resto del mundo ya que son una gran variedad de países, de manera que es necesario el poder evaluar los principales países que tienen como destino dichas exportaciones. (ver gráfica no. 17)

Grafica no. 17



Fuente: Realizado con datos de AMIA. AMIA, Exportaciones, país de destino, modelo, 2000-2009. México, Mayo 2010.

En esta gráfica, se muestran los cinco países principales, a los cuales se dirigen las exportaciones de Volkswagen México, los cuales son Alemania, Estados Unidos, Canadá, Argentina y Brasil, durante el periodo de 2005 al 2009. Si bien estos países son los que perciben la mayoría de las exportaciones, es importante observar que son dos países, Alemania y Estados Unidos, los que reciben el mayor porcentaje, ejemplo de ello es que para el 2008 año en que se lograron exportar 382,755 unidades, de este 100% el 93.55 % en total se va hacia estas naciones, del cual se dirige a Alemania el 57.08% y a Estados Unidos

el 36.46%; aunque no en todos los años se ha llevado esta tendencia de que Alemania sea la que perciba más, si ha sido constante en el caso de que las dos naciones reciban, tal es el caso del año 2005, pues en dicho año tal y como se muestra en la gráfica, en este periodo Alemania recibió menos unidades, aun así entre las dos naciones se recibe el 87.58%.

De manera que el papel que tienen estas dos naciones en el rubro de las exportaciones, hace que sean de suma importancia, además de que en el caso de Estados Unidos el que éste perciba una mayor parte, va a afectar para que se considere a la región de América del Norte (EE.UU. y Canadá) como la que percibe la mayor parte de nuestras exportaciones de dicha empresa, además de que por otro lado, éstas se contabilizan en las exportaciones totales dirigidas a Estados Unidos haciendo que se incrementan, y contribuyendo a que la dependencia que tiene nuestro país con EE.UU. respecto a las exportaciones se incremente.

En el caso de Alemania, a pesar de que este país es el que más recibe las exportaciones de la empresa, la región de Europa no es catalogada como las principales áreas hacia donde se dirigen estos automóviles, por lo que es tomada junto con otras regiones, de ahí la clasificación de Europa y el resto del mundo. El hecho de que ésta nación sea la que mas percibe y otras naciones europeas no estén dentro de las principales importadoras de Volkswagen México, se debe a que como dicha empresa es una filial del Grupo Volkswagen con sede en Alemania, este país se va a encargar de importar estos modelos de México, para que puedan ser comercializados por toda Europa.

Cabe señalar, que la importación que realiza EE.UU. a la de Alemania es diferente, pues la segunda es una relación comercial intraempresa, es decir es entre la filial con su casa matriz en dicho país, mientras que el primero , realiza las importaciones para poder abastecer el mercado estadounidense, ya que esta empresa es la única del Grupo Volkswagen que se encuentra en América del

Norte, de manera que se encarga de abastecer esta zona, sin embargo, esto no quiere decir que es la única, ya que las demás filiales de la empresa también exportan algunos de sus modelos hacia esta región.

Otro país que es importante resaltar es Brasil, ya que éste figura entre los 5 principales países a donde se dirigen nuestras exportaciones, siendo que en esta nación se ubica una de las plantas de Volkswagen más grandes e importantes del mundo, esto se debe a que cada una de las empresas fabrica ciertos modelos que difieren de cada una de ellas, de manera que una sola empresa ubicada en un país, no puede abastecer todo el mercado con sus productos fabricados ahí mismo.

En el caso de México, durante el período de 2005 a 2009 fabricó 9 modelos, de los cuales solamente 7 fueron exportados, cabe señalar, que no todos los modelos se exportaron todos los años, si no que variaron, sin embargo al ver las estadísticas, un dato sobresaliente es que las exportaciones que se dirigen hacia Alemania y hacia Estados Unidos, son muy parecidas, pues en ciertos años el mismo modelo no se exportaba hacia las dos naciones, o en caso contrario en el 2007 estas dos naciones fueron las únicas que recibieron el modelo Bora Variant; además de que son estas dos naciones que son las que reciben casi todos los modelos que se exportaron en dicho periodo, a excepción de un solo modelo que es el Jetta 4 puertas, el cual no se exportó a estos países en todos los años menos en el 2007.

De esta forma se puede observar la importancia que tienen Estados Unidos y Alemania a nivel mundial en las exportaciones de Volkswagen México, tanto en la cantidad de unidades que les son exportadas, como la cantidad de modelos que le son exportados.



### **3.1.2. Bayerische Motoren Werke (BMW)**

El origen de la empresa Bayerische Motoren Werke (BMW), se da en Alemania, ésta se da desde la constitución de la empresa Bayerische Flugzeug-Werke (BFW), fundada el 7 de marzo de 1916, la cual va a incorporar la planta de Otto-Werke. El 27 de julio de 1917, Rapp-Motorenwerk cambia su denominación por la de Bayerische Motoren Werke GmbH (BMW GmbH) con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial la empresa empieza a crecer rápidamente, construyendo una planta al lado del aeródromo de Múnich y de esta manera sigue construyendo motores para la aviación de guerra hasta 1918. En este mismo año, la empresa cambia de condición, es decir, de ser sociedad limitada, pasa a ser sociedad anónima, llamándose BMW AG.

Al terminar la guerra, se prohíbe la construcción de motores de aviación, de manera que en 1922 vende la producción de motores y la denominación BMW a Bayerische Flugzeug-Werke (BFW), por lo que la fecha de fundación de esta empresa va a pasar a ser la nueva fecha de fundación de Bayerische Motoren Werke AG.

En 1928 BMW compra la planta de producción de automóviles de Eisenach, donde se produce el "Dixi 3/15 PS", convirtiéndose de esta manera en un fabricante de automóviles, la empresa continua con el desarrollo de este automóvil, que un año después sale a la venta con el nombre de BMW 3/15 PS DA 2, con la adaptación de este auto, la planta crea el primer automóvil propio el 3/20 PS.

En 1934, BMW AG separa la producción de motores de aviación, la cual va a quedar a cargo de BMW Flugmotoren GmbH, dos años más tarde, tanto la AG como la GmbH fundan conjuntamente Flugmotoren fabrik Eisenach GmbH, las iniciales BMW se incorporan a su nombre en 1939. Poco antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial BMW absorbe Bramo (Brandenburgische Motorenwerke

GmbH) e incorpora la planta de Spandau a BMW AG, con la denominación de BMW Flugmotorenwerke Brandenburg GmbH.

Para 1944, la planta de Múnich queda destruida a causa de las incursiones aéreas, sin embargo la planta que se tenía en Allach queda intacta, y es en esta planta donde la BMW en 1945 recibe la autorización para comenzar a reparar automóviles del ejército norteamericano. En el caso de la fabricación de automóviles BMW, ésta se continúa en la planta de Eisenach pero se fabrican para uso soviético, en 1951 se crea la marca Eisenacher Motorenwerke (EMW).

En 1945, los militares estadounidenses ordenan desmantelar las plantas de BMW en Múnich y Allach, lo cual privó a BMW del control de sus propiedades en Múnich hasta 1949, mientras que en la otra planta, la supervisión estadounidense duró hasta 1955.

Uno de los logros importantes de la empresa fuera de la aviación y el sector automovilístico, fue la creación de la primera motocicleta de BMW, cuyos planos de diseño se lograron en 1947, esta motocicleta tuvo un gran éxito en un país dañado por la guerra y sus secuelas. Además de que en 1950, cerca del 18% de todas las máquinas de BMW tenían como destino la exportación.

La reestructuración de la BMW después de la guerra se logra, además de que conserva su independencia, tras rechazar un paquete de reconversión a corto plazo, propuesto por Daimler-Benz. En la década de los años sesenta, la planta de Múnich alcanza su capacidad de producción, por lo que la empresa proyecta la creación de otra fábrica, pero en su lugar como la empresa en crisis Hans Glas GmbH con sus fábricas de Dingolfing y Landshurt, con el tiempo la primera se convierte en la mayor planta de BMW.

Por otro lado, en la década de los setentas, con la llegada de Eberhard von Kuenheim como nuevo presidente del consejo de administración, se da la

transformación de una empresa nacional con renombre europeo a una marca global con prestigio internacional. La empresa logra constituir una nueva filial de BMW con la denominación de BMW Kredi GmbH, la cual se encuentra destinada a financiar las actividades de la sociedad matriz y de los concesionarios de coches.

De igual manera en esta década, la empresa logra su expansión a través de la creación de su primera planta de producción en el exterior, la cual se ubica en Sudáfrica. En 1973, se empieza a sustituir a los importadores de BMW en el extranjero por filiales propias, logrando que Francia sea el primer país donde se produce el traspaso, de esta manera se pretendía garantizar la productividad.

Por otro lado, la empresa se empieza a especializar en ciertos aspectos como: BMW funda Motorsport GmbH en Múnich, la cual proporciona orientación profesional para sus actividades deportivas, desarrollando su propio coche de carreras, y los motores de competición de la empresa tienen un gran éxito en los circuitos de Formula Dos; se funda el BMW Technik GmbH, en el cual trabajan los mejores diseñadores, ingenieros y técnicos de BMW con el objetivo de concebir nuevos planes e ideas para los automóviles de la marca BMW; se crea un centro de ingeniería e investigación (FIZ).

En los noventas, la empresa toma carácter global, al inaugurar en 1995 una planta en EE.UU. Compra el grupo británico Rover, que contiene las marcas Rover, Land Rover, MINI y MG. Así mismo adquiere los derechos del nombre del Rolls-Royce, aunque BMW acuerda no utilizar la marca para sí misma hasta 2003, pone en marcha sus planes para producir nuevos modelos y construir una nueva fábrica de Rolls-Royce. Cabe señalar, que la compra de Rover no fue viable para BMW, por lo que se vende Rover y MG, y más tarde Land Rover, conservando la marca MINI<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> BMW, *Historia de BMW.* Dirección electrónica: [http://www.publispain.com/bmw/historia\\_del\\_bmw.htm](http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm) Consultada el 15 de Junio del 2010, a las 3 pm.

Uno de los acontecimientos importantes de la empresa, fue la inauguración de la nueva planta de motores de Hams Hall, la cual es considerada una de las más modernas de mundo.

La llegada de BMW a México se da en 1994, convirtiéndose en la filial no. 16, iniciando su producción un año después. BMW de México es una sociedad anónima 55% propiedad del Grupo BMW y 45% del Grupo Bavaria (capital mexicano); tiene una planta de ensamble, la cual se encuentra en el Estado de México, en Lerma y se dedica al ensamble de automóviles de lujo y de automóviles blindados. La empresa llega al país en medio de las peores crisis financieras de nuestra nación, cuando el peso se devaluó. Sin embargo, la empresa logró colocarse en el gusto de la población mexicana, de manera que tuvo un gran crecimiento en sus ventas.

La incursión de esta empresa en México, fue promovida por el interés de un concesionario mexicano de origen alemán, el cual participa como socio minoritario; en un principio el establecimiento de la planta era en una fase exploratoria, ya que la planta que se ubica en Estados Unidos ha sido y es la encargada de abastecer al mercado norteamericano, sin embargo la empresa ha ido creciendo debido al gran éxito que ha obtenido desde que llegó al país a la fecha.

### **3.1.2.1. MINI**

La marca MINI actualmente pertenece al Grupo BMW, sin embargo su origen se da fuera de ésta. Su diseñador fue Sir Alec Issignois, ingeniero turco, el cual trabajaba para la BMC (British Motor Corporation), como Jefe de Diseño por Leonard Lord (presidente de la BMC, en ese momento). Al llegar la crisis de Suez, Leonard Lord ve la necesidad de crear un automóvil compacto para la compañía,

dejándole a Issignois dicha tarea, este automóvil debía tener capacidad para 4 pasajeros adultos y su equipaje.

En 1959 se lanza el MORRIS MINI MINOR, después se llamaría MORRIS MINI, el cual era una versión del diseño MORRIS MINOR, producido anteriormente por este mismo ingeniero, solo que con las características que se le habían pedido. Era un automóvil con una gran estabilidad para todo tipo de terreno, sin embargo por su motor, era poco viable para las competencias automovilísticas, de manera que había gente interesada en modificarlo, una de ellas fue John Cooper, campeón mundial de carreras de Fórmula 1, él veía gran potencial en el auto para las competencias.

Cooper e Issignois hablaron de la posibilidad de construir un MINI con un rendimiento alto y que fuera competitivo, y así en 1961 nace el MINI COOPER, gracias a algunas modificaciones sobre el rendimiento del motor, los automóviles lograron uno de los primeros lugares en carreras como Rallye de Monte Carlo con Mäkinen, Aaltonen y Hopkirk. Para los años sesentas, ganan más de 25 rallyes de primera línea, así como rallyes nacionales y en pista.

En 1971 los COOPER salen de producción, pero en 1980 la British Layland Motor Corporation cambia su nombre a Austin Morris Group, así que a los Minis se les da el nombre de AUTIN MINI, pero 8 años después la empresa vuelve a cambiar de nombre y se denomina Rover Group, produciéndose los nuevos Minis conocidos como ROVER MINI, y un año después regresa el COOPER.

En el 2000 el MINI fue discontinuado, pero cuando BMW compra la compañía Rover Group, lanza el BMW MINI COOPER, el cual es un diseño fabricado por Frank Stephenson, inspirado en el MINI original<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> -----, *La historia del MINI.* Dirección electrónica: <http://autosclasicos.espaciolatino.com/historias/mini.htm> Consultada el 24 de Mayo del 2010, a las 5 pm.

A partir de esta etapa, el automóvil no se vende bajo la marca de BMW, sino de manera independiente, es decir a través de una red independiente de concesionarios a lo largo del mundo, estos concesionarios se distinguen porque han tenido una cooperación duradera con el Grupo BMW como concesionarios de BMW. Este automóvil se fabrica en la planta del Grupo BMW situada en Oxford, Inglaterra.

En el caso de la marca MINI en México, ésta es comercializada a través de BMW Group México, la cual cuenta con catorce distribuidores que ofrecen tanto la distribución de la marca BMW como de la MINI.

### 3.1.2.2. Reducción de la producción

Dentro de este grupo, la empresa que se dedica a la producción de sus automóviles en territorio mexicano, es BMW, la cual cuenta con una planta de ensamble en Lerma, Estado de México, donde se da a la tarea de ensamblar los automóviles de los modelos de la serie 3 y 5, es decir no va a ser una producción como tal sino solo ensamble (ver cuadro no.34).

Cuadro no. 34

Producción de BMW México  
(2000-2004)

Modelo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Serie 3	1,385	989	1,046	308	--	--	--	--	--	--
Serie 5	209	12	--	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	1,594	1,001	1,046	308	--	--	--	--	--	--

*Fuente: Realizado con datos de la AMIA. AMIA, Producción para mercado interno y para exportación de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.*

Como se aprecia en este cuadro, el ensamble de estas series no fue constante, sino que solo se dio durante los primeros cuatro años, y se dejó de ensamblar dichos automóviles. Así mismo el número de automóviles que se ensamblaron dentro del país, durante dicho periodo es muy reducido, ya que no pasa de las 1,500 unidades, y en el caso de la serie 5 es mucho menor que la

otra, resultando que de los primeros cuatro años solo dos se ensamblaran y en un año solo fueran 12 unidades, tan solo la décima parte de los automóviles ensamblados de la serie 3 en el mismo año.

Si se compara esta empresa con Volkswagen, la cual también produce automóviles dentro de nuestro país, realmente no existe comparación alguna, ya que las unidades ensambladas por parte de la BMW no son ni siquiera el 1% de lo que produce la Volkswagen, además de que esta empresa si tuvo producción durante todo el periodo mientras que BMW no y de igual manera mientras que Volkswagen divide su producción en mercado externo y en mercado interno, la otra solo ensambla automóviles para el mercado interno.

Uno de las causas que va a influir en los elementos ya antes mencionados es principalmente la ubicación de las fábricas o plantas que producen o ensamblan estas marcas de automóviles dentro de Norteamérica, ya que la mayoría o todas estas grandes empresas buscan llegar al mercado estadounidense, en el caso de la planta de Volkswagen ubicada en México es la única filial del grupo en América del Norte, de ahí la importancia de ésta, pues se ocupa del mercado y la demanda estadounidense y canadiense, así mismo a partir del TLCAN y sus especificaciones, los automóviles construidos en el país tienen más facilidad para entrar a EE.UU.

En el caso de BMW, la planta que se ubica en México es de menor importancia debido a que la planta que se encarga de todo el mercado norteamericano, sobre todo del estadounidense, es la que se encuentra en Estados Unidos, por lo que para BMW México no va a ser tan necesario el ensamblar o producir automóviles en nuestro territorio, ya que al no tener como destino dicho país, no es necesario que cierto porcentaje de los automóviles sean construidos aquí en México, pues como el destino es el mercado interno no importa que sean importados.

### 3.1.2.3. Aumento de las importaciones

BMW de México es una de las empresas alemanas que más importa, ya que son mínimos los automóviles que son ensamblados en nuestra nación, además de que esta empresa comercializa los automóviles de la marca MINI, los cuales todos son importados.

En el caso la marca BMW, de cincuenta y seis modelos comercializados en México, cincuenta y uno de ellos son importados, y de esos, cuarenta y cuatro provienen de Alemania (ver cuadro no. 35), lo que hace que los cinco de ellos sean ensamblados en nuestro país, sin embargo cabe mencionar que estos cinco modelos también han llegado a ser importados de esa misma nación, de manera que estos se van a catalogar dentro de la producción como importación de la empresa.

Así mismo, esta empresa se va a dedicar a la importación y distribución de la marca MINI, la cual maneja 6 modelos en nuestra nación, los cuales todos son importados y solo uno de ellos proviene de Alemania. (ver cuadro no. 35)

Cuadro no. 35

Venta de modelos BMW y MINI importados de Alemania  
(2000-2009)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Modelos BMW</b>										
<b>323iA/4p</b>	1,860	88	0	--	--	--	--	--	--	--
<b>325iA/4p</b>	--	845	901	595	39	3	--	--	--	--
<b>328iA/4p</b>	--	11	0	--	--	--	--	--	--	--
<b>528iA</b>	344	3	0	--	--	--	--	--	--	--
<b>540iA</b>	--	37	2	--	--	--	--	--	--	--
120i	--	--	--	--	215	966	1,017	928	843	278
120i 3p	--	--	--	--	--	--	--	--	--	305
125i COUPE	--	--	--	--	--	--	--	--	142	233
130i	--	--	--	--	--	14	79	49	29	4
130i 3p	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7
135i COUPE	--	--	--	--	--	--	--	--	154	228



323ti Coupe	1,048	18	1,568	--	--	--	--	--	--	--
320iA	--	1,695	104	1,216	921	--	--	--	--	--
320 Touring	--	--	--	24	--	371	--	--	--	--
325iA	--	74	12	48	320	1,130	2,108	2,150	1,733	1,518
325i Cabrio	--	--	--	--	--	--	--	153	131	84
325i COUPE	--	--	--	--	--	--	130	215	179	139
328iA/4p	--	1	0	--	--	--	--	--	--	--
330iA	--	469	368	192	204	422	326	--	--	--
325i/2p	--	177	425	286	123	71	36	2	--	--
328i/2p	--	8	0	--	--	--	--	--	--	--
330i/2p	--	492	220	176	79	37	5	25	--	--
325 Ci Cabrio	--	--	--	--	82	65	36	3	--	--
330 Ci Cabrio	--	--	--	--	57	24	15	4	--	--
335i	--	--	--	--	--	--	--	368	289	209
335i CABRIO	--	--	--	--	--	--	--	144	142	88
335i COUPE	--	--	--	--	--	--	106	330	261	153
Z3	--	332	199	1	--	--	--	--	--	--
M3	--	64	78	58	25	10	4	35	81	25
M3 Cabrio	--	--	--	--	8	4	--	--	12	13
M3 SEDAN	--	--	--	--	--	--	--	--	27	18
525iA	40	230	214	145	--	222	373	341	287	169
530iA	--	450	268	442	605	374	287	286	237	147
540iA	--	146	84	67	20	1	--	--	--	--
545iA	--	--	--	45	160	89	--	--	--	--
550i	--	--	--	--	--	26	140	118	107	59
M5	--	--	3	--	--	42	31	10	5	7
645Ci	--	--	--	--	60	58	--	--	--	--
645Ci Cabrio	--	--	--	--	18	23	1	--	--	--
650i	--	--	--	--	--	11	35	27	21	14
650Ci	--	--	--	--	--	5	20	9	3	2
M6	--	--	--	--	--	13	19	12	9	5
740iLA	63	60	9	--	--	--	--	--	--	7
745iLA	--	--	--	94	69	16	--	--	--	--
750iLA	--	11	105	--	--	58	62	58	47	56
760LiA	--	--	--	22	20	13	12	13	16	2
Z8	3	8	6	--	--	--	--	--	--	--
X3	--	--	--	--	836	1,047	1,222	1,187	781	456
<b>Modelos MINI</b>										
COOPER S JCW	--	--	--	--	--	--	--	--	28	99
<b>TOTAL</b>	<b>3,358</b>	<b>5,219</b>	<b>4,566</b>	<b>3,411</b>	<b>3,861</b>	<b>5,112</b>	<b>6,064</b>	<b>6,467</b>	<b>5,564</b>	<b>4,325</b>

Fuente: Realizado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010

En el Cuadro no. 35 se muestra la venta que tuvo la empresa de los modelos que han sido importados por nuestro país de Alemania, y a pesar de que estos datos representan solo las ventas en el mercado interno, de esta manera se puede mostrar cuales son los modelos que provienen de dicha nación, además de que al ver las ventas nos podemos dar una idea de cuantas unidades se importan, ya que esto va a depender del consumo y la aceptación de los modelos, sin embargo un dato que es importante resaltar es que si bien algunos modelos no han tenido grandes ventas siguen siendo importados, pues así la empresa tendría estos modelos a disposición del cliente.

Así mismo, se puede observar que 5 modelos de la marca BMW están marcados con negritas, esto se debe a que la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, los clasifica como modelos nacionales ya que estos son ensamblados en nuestro país, sin embargo se ubican en esta sección de importaciones porque algunas veces han llegado a ser importados de Alemania, ejemplo de ello es que como se puede ver en el cuadro no. 34 y 35, del año 2000 al 2003 algunas unidades de estos modelos fueron ensamblados en territorio mexicano y otras tantas importadas de Alemania, mientras que para el 2004 la empresa dejó de ensamblar los automóviles en nuestra nación, dedicándose solo a la importación de las dos marcas.

En relación a la importación, como había mencionado anteriormente de los cincuenta y seis modelos, cuarenta y nueve en total provienen de Alemania, ubicando a la empresa BMW como la segunda transnacional automotriz alemana que importa más modelos de su casa matriz, es decir Alemania, después de Mercedes Benz que importa la mayoría de sus modelos de esa misma nación, lo que va a provocar que la relación entre los dos países sea más estrecha en el área de importaciones realizadas por México.

En el caso de la marca MINI no se da la misma dinámica, pues de cinco modelos manejados en México solo uno es importado de Alemania, esto se debe a que dicha marca en un principio era de origen británico, por lo que en Alemania esta marca no tiene la misma presencia e importancia que BMW.

### 3.1.2.4. Incremento de las ventas internas

En el área de las ventas en el mercado interno del grupo BMW en México, estas se van a ver conformadas por todas las unidades tanto de la marca BMW o MINI que ha adquirido la población, sin importar de donde provengan, es decir si son importadas o ensambladas dentro de nuestro país, de manera que lo que se va a evaluar en esta sección son las ventas en total de BMW Group México. (ver cuadro no. 36)

Cuadro no. 36

#### Ventas de BMW Group México

<b>Año</b>	<b>BMW</b>	<b>MINI</b>	<b>Total</b>
2000	4,467	--	4,467
2001	7,100	--	7,100
2002	6,409	--	6,409
2003	4,461	3,437	7,898
2004	5,098	1,750	6,848
2005	6,270	1,902	8,172
2006	6,897	1,768	8,665
2007	7,832	2,070	9,902
2008	6,900	2,015	8,915
2009	5,529	1,786	7,315

*Fuente: Realizado con datos de AMIA. Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.*

Al observar las ventas en total de la empresa durante el periodo 2000-2009, han ido en crecimiento, pues si bien en el primer año fue de 4,467 unidades a partir de esa fecha han aumentado, dejando esta cantidad como la menor venta durante dicho periodo, teniendo un comportamiento regular, es decir moviéndose entre las mismas cantidades, si no exactamente igual si muy cercanas, sin embargo este aumento no es tan importante, ya que las ventas totales no han ido más allá de 10,000 unidades.

Un punto que es importante destacar de las ventas de esta compañía, es que las ventas más importantes de ésta pertenecen a la marca BMW, muestra de ello es que del 2000 al 2002 las ventas de ésta, eran las ventas totales del Grupo, además de que en el año 2007 donde se da la mayor venta del periodo, aunque se da la participación de la marca MINI, las ventas de BMW representan casi el 80% de las venta total. De manera que la marca MINI empieza a tomar importancia a partir del 2002, aunque si bien sus ventas no son de suma importancia para BMW Group México, poco a poco ha empezado a estar en el gusto de los consumidores, sin embargo no tiene la presencia que otras marcas alemanas.

En relación a las empresas del sector automotriz alemanas, BMW Group México se ubica en último lugar en cuestión de ventas, después de Volkswagen México y Daimler México, esto puede ser porque las otras compañías tienen varias marcas como subsidiarias, mientras que BMW solo tiene dos, es decir es la que menos marcas maneja.

Así mismo esta empresa además de ser la que menos ventas y producción tiene, es la única empresa alemana la cual no hace exportación alguna, de manera que todo lo que produce e importa es para el mercado mexicano, a diferencia de las otras empresas, ésta no tiene tanto interés en realizar estas operaciones debido a que el mercado estadounidense ya lo tiene cubierto con la presencia de una filial de BMW en dicho país, que se ocupa tanto de este mercado como el canadiense.

### **3.1.3. Daimler de México**

La empresa Daimler México pertenece a la empresa automovilística alemana Daimler AG, con sede en Stuttgart , Alemania, la cual apenas en 2007

pasa a llamarse de esta manera, debido a que antes Daimler-Chrysler, debido a una fusión entre estas empresas, sin embargo su historia u origen se da mucho antes que esta fusión.

La historia de Daimler, empieza con Gottlieb Daimler, ingeniero e inventor alemán, el cual trabaja para la empresa Deutz, junto con otro personaje importante dentro de la industria automovilística Nicolas Augusto Otto. En 1870 Daimler ayudó en la elaboración del motor de petróleo y se convierte en director de dicha empresa, sin embargo debido a diferencias personales entre estos dos personajes, Daimler sale de la fábrica, pues tenía un proyecto sobre un motor, tema que había sido expuesto varias veces pero no se le prestó atención, de manera que decide marcharse para poner en marcha su proyecto.

De manera que con sus ahorros, Daimler junto con Wilhelm Maybach estableció un taller cerca de Stuttgart, donde empezaron a trabajar su proyecto, teniendo como resultado el primer motor ligero de combustión interna, y en la etapa que seguía tenían que aplicarlo a un vehículo, decidiendo ponerlo a una bicicleta, logrando poner dicho motor en una motocicleta de 4 ruedas. Maybach fue el primero en estrenarlo, lo que lo hizo ser conocido como el primer motociclista y automovilista.

En 1886 Daimler compra un carruaje, el cual sería el primero en propulsarse por caballos obtenidos de la energía producida por un motor de combustión interna. Meses después de iniciar los trabajos de acoplamiento del nuevo motor, escuchó sobre Karl Benz, el cual había construido un triciclo con motor, al conocer esto, acelero su trabajo y para ese año nace el primer automóvil de la historia, un "Daimler".

Daimler y Benz, integraron sus trabajos de desarrollo privados en empresas propias con ayuda de financieros y asociados, en octubre de 1883

Benz fundó la empresa Benz &Co. y en noviembre de 1890 surge Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG).

Poco después la empresa de Daimler se fusiona con Benz, y en el año de 1998 se da la fusión con Chrysler Corp. Daimler-Chrysler fue la tercera empresa automovilística más grande del mundo. Sin embargo en 2007 se separa Chrysler, y la empresa se pasa a llamar Daimler AG.

En el caso de Daimler México, ésta nace en 2007, constituida como una sociedad que controla las acciones de las empresas del Grupo Daimler en México. Esta empresa tiene como objetivo concentrar las funciones corporativas para buscar eficiencias operativas y financieras, además de que brinda servicios legales, de tesorería, relaciones gubernamentales, comunicación corporativa e impuestos y aduanas<sup>52</sup>.

La empresa tiene como empresas subsidiarias a Daimler Financial Services México, Daimler Vehículos Comerciales México y Mercedes Benz México.

### **3.1.3.1. Daimler Vehículos Comerciales México**

La empresa Daimler Vehículos Comerciales México, si bien es una subsidiaria de Daimler México, en nuestro país, la historia de esta empresa precede a la de Daimler México. La presencia de la compañía se da en 1985, cuando el consorcio Daimler-Benz adquiere el 49% de las acciones de la Fábrica de Autotransportes Mexicana (FAMSA), porcentaje que en 1989 va a incrementar a un 80%, de manera que la razón social cambia.

---

<sup>52</sup> Página Oficial de Daimler México. Dirección URL: <http://www.daimler.com.mx/> Consultada el 7 de Febrero, a las 4:40 pm.

En 1991, la empresa se da a conocer como Mercedes-Benz México y se lanza al mercado una línea de camiones y chasis HPN así como autobuses foráneos O-371 de Mercedes Benz y tractocamiones Freightliner. Para fabricar estos autobuses Mercedes-Benz, se inaugura la planta de García, en el Estado de Nuevo León.

En 1995 Daimler-Benz adquiere el 20% restante de las acciones de FAMSA, y dos años después se crea un nuevo y moderno Centro de Distribución de Partes en la Cd. de San Luis Potosí. Para el año 2000 se establece un convenio de cooperación entre Mercedes-Benz México y Marcopolo, para la fabricación de autobuses completos en la Planta García.

El 1 de Enero del 2004, Mercedes-Benz México cambia de razón social a Daimler-Chrysler Vehículos Comerciales México, resultado de un proceso de integración que se dio con la fusión de Daimler-Benz y Chrysler Corporation en 1998. Sin embargo, en 2007 el consorcio Daimler-Chrysler pone fin a su convenio, a través de la venta de las acciones de Chrysler a Grupo CERBERUS.

Con este proceso, la empresa adquiere una nueva razón social DAIMLER, y en México la empresa Daimler-Chrysler Vehículos Comerciales México pasa a ser Daimler Vehículos Comerciales México<sup>53</sup>.

Esta empresa actualmente cuenta con tres plantas de producción de vehículos comerciales y un Centro Internacional de Distribución de Partes, en San Luis Potosí. Sus plantas se ubican en Santiago Tianguistenco, Estado de México; en Saltillo, Coahuila, donde se fabrican camiones y tractocamiones de la marca Freightliner; en Monterrey, Nuevo León, la cual se encarga de ensamblar autobuses Mercedes-Benz. Así mismo esta empresa importa y comercializa las vanes Vito y Sprinter, de la familia Mercedes-Benz.

---

<sup>53</sup> Página Oficial de Daimler Vehículos Comerciales México. Dirección URL:<http://www.dvc mex/dvcv/> Consultada el 3 de Abril del 2010, a las 3: 20 pm

### **3.1.3.1.1 Freightliner**

La empresa Freightliner tiene su origen a finales de los años 30's, en Estados Unidos, cuando Leland James (fundador de Consolidated Freightways) decide construir camiones más fuertes, ligeros y económicos que los que había en el mercado.

En 1981, la empresa se convierte en la primera subsidiaria en América del grupo alemán Daimler-Benz AG, con el soporte de este grupo la empresa continua con sus investigaciones e innovaciones , logrando que para 1991 bajo a través de Mercedes-Benz México inicia su expansión de producto, así mismo en este año empieza a exportar camiones tanto a México como a Sudamérica.

En 1997, se pone en funcionamiento un centro de Distribución de Partes en la ciudad de San Luis Potosí y para 2009 inaugura su segunda planta de fabricación de vehículos comerciales en México, la cual se ubica en Saltillo Coahuila<sup>54</sup>.

### **3.1.3.2. Mercedes-Benz México**

La marca alemana Mercedes-Benz tiene una tradición de más de 100 años, que tuvo sus inicios con la entrega del primer Mercedes por parte de la Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG), actualmente la marca es una de las marcas automovilísticas de más éxito y de las más reconocidas en todo el mundo.

El origen de la empresa nace con Karl Benz y Daimler, Benz creó en 1878 un motor de combustión interna de dos tiempos y después de cuatro tiempos, en 1885, sobre la plataforma de un vehículo Daimler, construye el triciclo, por el cual

---

<sup>54</sup> Página Oficial de Freightliner. Dirección URL: <http://www.freightliner.com.mx/> Consultada el 10 de Marzo del 2010, a las 4 pm.



se hizo famoso. En 1893 Benz presentó un primer automóvil de cuatro ruedas con la marca Benz, si bien su empresa había sido importante, ésta quedó relegada por negarse a incorporar los adelantos de Daimler y Maybach, además de que la situación económica en esa década no era muy buena, lo que lo llevo a que en 1926 se fusionara con la Daimler Motoren Gesselchaft, formando así Daimler-Benz AG, la cual fue base para la Mercedes-Benz.

En cuanto al origen de la marca tiene su origen con un hombre de negocios austriaco Emil Jellinek, el cual encargó varios automóviles a la recién empresa DMG, de manera que para el año de 1899 la empresa suministró diez vehículos a este personaje, y un año después era un total de veintinueve, estos automóviles eran diferentes, pues cada vez los pedía más rápidos y potentes. En 1899 empezó a inscribir estos automóviles a carreras con el seudónimo de Mercedes, nombre de su hija, no lo utilizaba como nombre de marca, sino como de piloto o de equipo.

Para 1900, DMG y Jellinek llegaron a un acuerdo sobre la distribución de los automóviles y motores Daimler, pues se decide desarrollar un nuevo motor con el nombre de Daimler-Mercedes. Los pedidos de Jellinek hacían que la fábrica de Daimler produjera a pleno rendimiento, logrando que para 1902 se registrara el nombre Mercedes como marca de fábrica<sup>55</sup>.

En el caso de la marca en México, su historia es la misma que Daimler Vehículos Comerciales, sin embargo también se encuentra la empresa, Mercedes-Benz México, la cual de igual manera que Daimler Vehículos Comerciales, es una subsidiaria de Daimler México.

---

<sup>55</sup> Mercedes-Benz, *Historia de Mercedes-Benz*. Dirección electrónica: <http://mercedesbenz.publispain.com/historia.htm> Consultada el 28 de Mayo, a las 5 pm

Esta empresa es la encargada de la importación y comercialización de la amplia gama de autos Maybach, Mercedes Benz y smart en el país, a través de una red de distribuidores en todo el país y servicio postventa.

#### **3.1.3.2.1. Smart**

El origen de la marca MCC Smart (Micro Compact Car Swatch Mercedes Art) es de los más recientes, pues nace a partir de una asociación del tipo “joint venture” entre las empresas Swatch y Mercedes-Benz, la cual fue fundada en 1994, con el fin de producir automóviles económicos que fueran para uso urbano, el cual se distingue por ser uno de los autos más pequeños.

Ésta es una marca subsidiaria del Grupo Daimler, la cual en 2002 pasó a llamarse Smart GmbH. En muchos países, como en el nuestro es importada y comercializada por la empresa Mercedes-Benz<sup>56</sup>.

#### **3.1.3.2.2. Maybach**

Otra marca que de igual manera es importada y comercializada en nuestro territorio por Mercedes-Benz es Maybach, la cual sus orígenes datan de la época de Daimler, pues Wilhelm Maybach su fundador fue el que apoyó a Daimler en poner su primer taller y posteriormente el director técnico de Daimler-Motoren-Gesellschaft. Esta empresa alemana fue fundada en 1909, la cual se ha dedicado a fabricar automóviles de lujo.

Al igual que muchas empresas, durante la Segunda Guerra Mundial su producción y diseños fueron para fines militares, principalmente vehículos

---

<sup>56</sup> -----, *SMART Historia*. Dirección electrónica: <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-SMART.htm> Consultada el 16 de Marzo, a las 5:40 pm

militares alemanes. En 1969 Daimler-Benz adquirió la mayoría de las acciones de la empresa, seis años después Maybach-Motorenbau fue fusionado con la rama de motores pesados Daimler-Benz para formar la nueva compañía Maybach Mercedes-Benz Motorenbau GmbH.

Para principios del 2000, se restablece Maybach como una firma bajo la dirección de Mercedes-Benz. Actualmente su sede se ubica en Stuttgart, y es propiedad del Grupo Daimler<sup>57</sup>.

### 3.1.3.3. Alza de la producción

La empresa Daimler de México a pesar de que maneja camiones, tractocamiones y automóviles, solo la subsidiaria Daimler Vehículos Comerciales de México (DVCM) se dedica a la producción de camiones, tractocamiones, autobuses y vanes de las marcas Mercedes-Benz y Freightliner, en sus fábricas ubicadas en el Estado de México, Coahuila y Nuevo León.

En relación a la producción de DVCM, según la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT), ésta se ubica como una de las principales empresas que más produce este tipo de vehículos autotransportes, esto se debe principalmente a que dentro de ella se tiene como subsidiarias tanto a Freightliner como a Mercedes-Benz (ver cuadro no. 34)

Cuadro no. 34

Producción de de vehículos de autotransporte  
de Daimler Vehículos Comerciales de México  
(2000-2009)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Daimler Vehículos Comerciales	12,875	10,591	14,901	16,547	22,585	27,821	29,591	31,017	30,331	27,851
Freightliner	8,758	5,827	10,769	12,316	18,114	21,551	23,916	25,662	24,185	24,993

<sup>57</sup> -----, *Maybach Historia*. Dirección electrónica: <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-MAYBACH.htm> Consultada el 16 de Marzo, a las 4 pm.

Mercedes-Benz	4,117	4,764	4,132	4,231	4,471	6,270	5,675	5,355	6,146	2,918
TOTAL	25,750	21,182	29,802	33,094	44,934	55,642	59,182	62,034	69,662	55,762

*Fuente: Realizado con datos de ANPACT.ANPACT, Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, Edición 2010, México 2010*

Como se puede apreciar, la empresa subsidiaria que fabrica más vehículos autotransportes en territorio mexicano es Freightliner, esto se debe a que dicha empresa se dedica más a la producción y comercialización de este tipo de automóviles, mientras que la otra se dedica más a comercializar automóviles de lujo en territorio mexicano, los cuales son importados, lo que deja que se fabriquen en menor medida los autobuses y vanes de esta marca.

La producción en general de DVCM durante este periodo, dentro de las once empresas productoras, ésta se ubicó como segundo productor en México de autobuses, camiones y tractocamiones después de la empresa International, sin embargo esto no fue constante durante todo el periodo, ya que algunos años la empresa DVCM se ubicaba en primer lugar.

### **3.1.3.4. Fluctuaciones de las importaciones**

Daimler de México, se dedica a la comercialización de las marcas alemanas ya antes mencionadas, sin embargo la empresa que se va a dedicar a la importación de sus productos es la Mercedes-Benz, de tal manera que va a importar tanto las de la marca Mercedes-Benz como la de Smart. Sin embargo Daimler Vehículos Comerciales también importa algunos modelos, los cuales corresponden a la marca Mercedes-Benz Vanes.

DVCM produce varios de sus modelos en territorio mexicano, sin embargo importa cinco modelos, y todos ellos provienen de Alemania, principalmente porque su casa matriz se ubica en dicho país. (ver cuadro no 35)

Cuadro no. 35

Venta de modelos Mercedes-Benz Vanes importados de Alemania  
(2000-2009)

<b>Modelo</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Cargo Van	--	--	--	920	1,074	1,206	201	986	603	39
Cab Chassis	--	--	--	830	1,265	1,114	1,050	858	912	459
VITO CARGA	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15
VITO PASAJE	--	--	--	--	--	--	--	--	--	19
Wagon	--	--	--	42	45	85	73	173	175	106
<b>TOTAL</b>	--	--	--	<b>1,792</b>	<b>2,384</b>	<b>1,405</b>	<b>1,324</b>	<b>2,017</b>	<b>1,690</b>	<b>638</b>

*Fuente: Realizado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.*

Aunque muchos de estos modelos no fueron vendidos durante el período 2000-2009, o sus compras fueron mínimas, los modelos se siguieron importando durante todo el periodo, este cuadro solo es una muestra de los modelos que se importaron, pues si bien las cantidades que se marcan son las vendidas, de manera que siempre se importan más unidades para que exista una reserva de estos modelos por si se llegaron a vender todos, pero algo que es muy claro es que dependiendo de la aceptación de los modelos, es decir de sus ventas, va a obedecer la importación de estas mismas.

En el caso de Mercedes-Benz de México, esta subsidiaria de las marcas alemanas que maneja va a importar todos los automóviles que manejan Mercedes-Benz y Smart. En relación a la marca Mercedes-Benz en México, se manejan cuarenta y nueve modelos en total, de los cuales cuarenta y cuatro son importados de Alemania. (ver cuadro no. 36)

Cuadro no. 36

Venta de modelos Mercedes-Benz Vanes importados de Alemania  
(2000-2009)

<b>Modelos</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
B200	--	--	--	--	--	346	645	552	469	304
AMG	--	24	8	36	39	75	35	38	68	75
c-200k	88	636	921	1,327	21	--	--	--	--	270

C 200 KT	--	21	50	23	--	--	--	--	--	--
c-230-k	187	--	--	651	1595	1,318	--	--	--	--
c-240	188	538	33	--	--	--	--	--	--	--
c-280	6	--	--	--	--	393	1,594	2,318	2,578	1,544
c-320	123	152	444	566	296	109	--	--	--	--
C 350	--	--	--	--	--	75	211	333	263	174
C 320T	--	6	13	25	--	--	--	--	--	--
E-320	205	225	271	630	391	--	--	--	--	--
E 430	79	92	116	7	--	--	--	--	--	--
E 280	--	--	--	--	--	--	--	277	156	91
E 350	--	--	--	--	--	465	486	325	264	330
E 350 COUPE	--	--	--	--	--	--	--	--	--	81
E 500	--	--	--	386	205	198	173	134	112	94
E 500 COUPE	--	--	--	--	--	--	--	--	--	13
S 430	15	18	9	22	9	--	--	--	--	--
S 500	--	--	--	--	--	111	126	147	94	65
S 500L	63	47	46	93	54	--	25	--	--	--
S600L	14	19	15	50	21	--	--	--	--	--
CL 200K	--	25	38	85	3	--	--	--	--	--
CL 230K	--	132	92	174	65	16	--	--	--	--
Clk 320	73	60	57	118	47	28	--	--	--	--
CLK 350	--	--	--	--	--	5	40	26	21	--
CLK 430	--	--	--	6	--	--	--	--	--	--
CLK 500	--	--	--	53	12	12	8	7	3	--
CLK 280	--	--	--	--	--	--	--	40	35	21
CLK 280C	--	--	--	--	--	--	--	15	10	3
CLK 320c	--	--	--	--	18	8	--	--	--	--
CLK 350	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15
CLK 350c	--	--	--	--	--	15	12	7	9	1
CLK 500	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1
CLK 500c	--	--	--	--	4	3	5	3	1	--
CL 500	15	13	9	17	9	1	2	34	19	11
CL 600	3	1	--	5	2	--	--	--	--	--
CLS 500	--	--	--	--	19	96	174	144	114	69
SLK 230K	159	185	153	189	211	--	--	--	--	--
SLK 320	--	--	--	9	24	--	--	--	--	--

SLK 200K	--	--	--	--	--	159	227	241	180	129
SLK 350	--	--	--	--	--	100	120	81	68	39
SL 500	11	2	26	51	24	15	--	21	17	13
SL 600	0	1	2	--	--	--	--	--	--	--
SI 60 AMG	6	--	--	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	1,235	2,197	2,303	4,523	3,069	3,548	3,883	4,743	4,481	3,343

*Fuente: Realizado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.*

De esta marca es importante observar que de cuarenta y nueve modelos que se manejan en territorio mexicano, solo cinco de ellos son importados de otra nación que no sea Alemania, es decir que esta marca no solo tiene su casa matriz en esta nación, sino que es de suma importancia, de manera que fabrica casi todos los modelos en su país, restando importancia a las otras plantas que existen en otras naciones, ejemplo de ello es que de la marca Mercedes-Benz en territorio mexicano solo se fabrican vanes es decir ningún automóvil es fabricado en todo el país y en otros más.

Así mismo, esta es la marca que más modelos maneja en nuestro país ganándole a Volkswagen, una de las empresas transnacionales más importantes a nivel nacional, es decir que las importaciones de esta son mayores que algunas otras marcas alemanas, sin embargo en este sentido Volkswagen de México sigue siendo la principal empresa alemana ubicada en nuestra nación que más importa, no solo por el hecho de que integra a las marcas alemanas Porsche y Audi, sino que por sí sola es la mayor importadora. No obstante, es importante resaltar el papel de la marca Mercedes-Benz, no solo por este hecho de manejar más modelos que las demás, sino que se ubica en segundo lugar como importadora y sobre todo de Alemania.

En cuanto a la marca alemana Smart, ésta es importada y comercializada por Mercedes-Benz de México, y se maneja en territorio nacional cuatro modelos, de los cuales dos provienen de Alemania. (ver cuadro no. 37)

Cuadro no. 37

Venta de modelos Mercedes-Benz Vanes importados de Alemania  
(2000-2009)

Modelo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Roadster	--	--	--	152	140	86	--	--	--	--
Forfour	--	--	--	--	41	197	217	39	1	--
TOTAL	--	--	--	152	181	283	217	39	1	--

*Fuente: Realizado con datos de AMIA. AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.*

Esta es una de las marcas alemanas que menos modelos tiene en México, al igual que su consumo es mínimo, sin embargo esto no ha repercutido en que se dejen de importar estas unidades, ya que como se puede observar en el cuadro no. 37 las ventas no son muchas, sin embargo para que pueda existir la venta de estos modelos, es necesario que se importen unidades para que existan reservas sea cual sea la demanda.

Como se puede apreciar la importación que se da por parte de Daimler México se ubica en segundo lugar entre las empresas alemanas ubicadas en México, después de Volkswagen de México y antes de BMW de México, contando con las operaciones de sus subsidiarias, y se ubica en primer lugar como importadora de una gran variedad de modelos de automóviles construidos en Alemania, es decir que casi todos los modelos que maneja en territorio nacional provienen de dicha nación, lo cual hace que en ese sentido sea más estrecha la relación en este rubro con dicho país.

### 3.1.3.5. Comportamiento de las ventas internas

Las ventas generales de Daimler México, se van a conformar de las ventas de Daimler Vehículos Comerciales de México y Mercedes-Benz México, con las subsidiarias de cada una, es decir, por un lado Freightliner y camiones,



tractoacamiones y vanes de la marca Mercedes-Benz, y por el otro Mercedes-Benz y Smart. Ver cuadro no. 38

Cuadro no. 38

Venta de Daimler México

Año	Daimler Vehículos Comerciales de México		Mercedes-Benz México		Total
	Freightliner	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz	Smart	
2000	5,976	5,338	2,887	--	14,201
2001	4,744	5,233	3,779	--	13,756
2002	3,223	4,234	3,311	--	10,768
2003	3,917	4,519	6,330	282	15,048
2004	4,144	5,133	3,830	403	13,510
2005	5,420	5,523	4,548	522	16,013
2006	6,399	5,616	4,898	589	17,502
2007	7,831	5,863	5,753	554	20,001
2008	7,611	6,030	5,528	787	19,956
2009	3,849	2,964	4,701	678	12,192

Fuente: Realizado con datos de AMIA y ANPACT.

AMIA, Venta en mercado interno de empresas Alemanas establecidas en México, 2000-2009. México, Mayo 2010.

ANPACT, Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, Edición 2010, México 2010

Como se puede ver en el cuadro no. 38, las ventas de DVCM son mucho mayores que la de Mercedes-Benz México, lo cual se puede deber principalmente a que la primera se dedica a la comercialización de vehículos para uso público, principalmente transporte, lo que lleva a que su consumo sea mucho mayor a los de Mercedes-Benz, pues uno de los elementos que ha influido es que uno de los sectores que ha renovado y ha incrementado el gobierno de México, es el transporte público, ejemplo de ello, es que actualmente podemos encontrar muchos automóviles de esta subsidiaria como transporte, recientemente usados en las nuevas líneas del Metrobus que se usan en la Ciudad de México.

En el caso de los automóviles de Mercedes-Benz su venta es menor debido a que ellos se encuentran con una mayor competencia, ya que si bien sus autos son de lujo, lo que hace más difícil el acceso a ellos, otras marcas de igual manera alemanas como Audi y BMW construyen automóviles de lujo, lo que hace que el consumidor tenga más opciones si es que está interesado en un auto de

este tipo, mientras que en los autotransportes no existe tanta competencia. Además de que la marca Smart, como se puede ver en el cuadro no es tan popular o el consumo de ella no es tan alto como las demás, ejemplo de ello es que es la única marca que durante los primeros años del periodo 2000-2009 no tuvo consumo alguno de sus unidades.

Ahora bien, al ver las ventas generales de Daimler México durante dicho periodo, si bien todas se ubican entre los 10,000 y 20,000 unidades vendidas, no logra las ventas totales de Volkswagen de México, las cuales se ubican entre las 100,000 y 200,000 unidades, es decir Daimler apenas si vende el 10% de las unidades que son adquiridas por los clientes de Volkswagen. Sin embargo, Daimler se ubica arriba de BMW Group México, la cual en el mismo periodo no vendió más de 10,000 unidades, lo cual representa alrededor del 50% de lo de Daimler.

### 3.1.3.6. Incremento en las exportaciones

En este rubro vamos a encontrar una menor actividad por parte de la empresa Daimler México, esto se debe a que estas operaciones solo se van a ver realizadas por parte de una de las subsidiarias de esta empresa, la cual es Daimler Vehículos Comerciales de México (ver cuadro no. 39), las cuales son importantes ya que son contadas en las exportaciones de nuestro país.

Cuadro no. 39

#### Exportaciones de Daimler México (2000-2009)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Freightliner	4,087	2,113	6,986	9,035	13,870	15,733	18,267	15,807	17,137	23,365
Mercedes-Benz	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>4,177</b>	<b>2,113</b>	<b>6,986</b>	<b>9,035</b>	<b>13,870</b>	<b>15,733</b>	<b>18,267</b>	<b>15,807</b>	<b>17,137</b>	<b>23,365</b>

Fuente: Realizado con datos de ANPACT. ANPACT, Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, Edición 2010, México 2010

Como se observa en el cuadro anterior, el papel que tienen las dos subsidiarias de DVCM es muy diferente entre ellas, pues el desarrollo que tiene Freightliner no se comprara para nada con el de Mercedes-Benz, la cual no tuvo exportación alguna durante el periodo 2000-2009, a excepción del 2000, de manera que las exportaciones totales de Daimler México se deben a las actividades de Freightliner, la principal exportadora del grupo.

Por otro lado, si se comparan las exportaciones de esta empresa con las de la Volkswagen de México son mínimas, pues representan alrededor del 10% o menos de las unidades exportadas por dicha empresa, ya que como hemos visto anteriormente Volkswagen de México hace grandes exportaciones de 200,000 unidades como mínimo; sin embargo, aunque las exportaciones de Daimler son mucho menores, entran dentro de las exportaciones del sector automotriz por parte de nuestro país, lo cual ha ayudado a incrementar la capacidad exportadora de México.

### **3.2. Perspectivas del crecimiento de esas empresas dentro y fuera del mercado mexicano**

Para poder evaluar la dinámica que podrían tener estas empresas tanto dentro y fuera de nuestro país, es necesario ver como ha sido el comportamiento de éstas al menos durante la última década, o bien de la década noventas hacia acá, esto debido a que durante los noventas se realizaron Tratados de Libre Comercio, los cuales ampliaron y facilitaron la actividad comercial del país con sus respectivos socios.

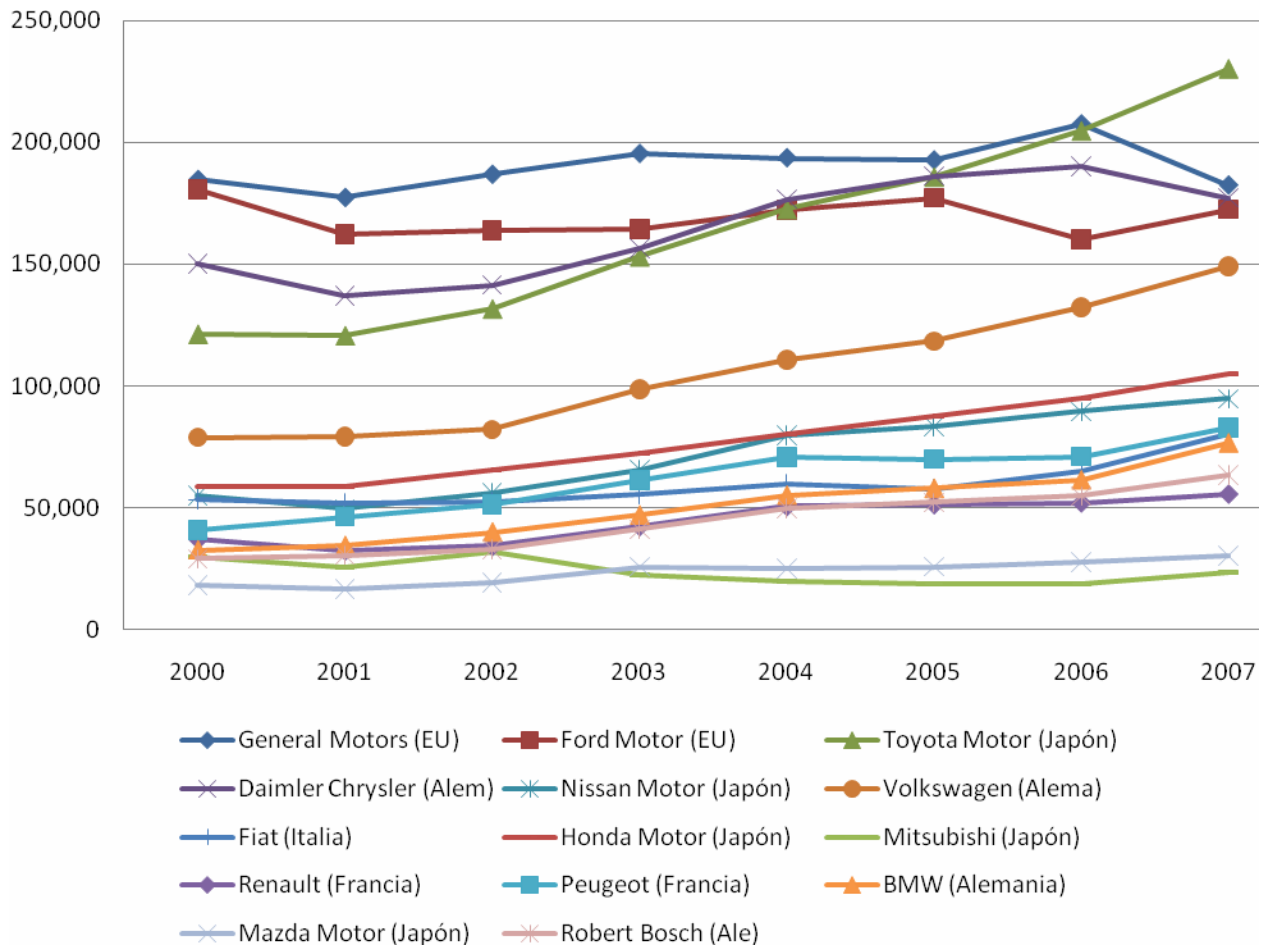
Para ver el comportamiento de cada consorcio es necesario hacer referencia a la conducta de la industria automotriz en su totalidad y como ha sido la dinámica de las diferentes empresas automotrices sean o no alemanas,

pues si bien es necesario comparar los consorcios alemanes entre ellos, también lo es con los que no son originarios de esta nación.

Uno de los factores que puede darnos una idea de la perspectiva de crecimiento de estas empresas, es el comportamiento global de éstas, a través de los ingresos globales que reciben estos consorcios (ver gráfica no. 18), pues de los ingresos que tenga cada empresa va a depender de como éstas puedan ampliar sus actividades tanto al interior de su país de origen como en el exterior.

Gráfica no. 18

Industria Automotriz Internacional. Ingresos globales por Consorcio  
2000-2007 (millones de dólares)



Fuente: Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio. "Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITI/VW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla", Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

Como se puede observar en la gráfica anterior el sector automotriz en México se encuentra conformado por catorce consorcios automotrices, de los cuales solamente una, Robert Bosch, se dedica a la comercialización de autopartes, mientras que todas las demás su fin es el automóvil terminado. La dinámica de los ingresos globales que han recibido todos estos ha sido muy variada, pero en general se puede decir que han ido en aumento, por lo que se deduce que dichos ingresos incrementaron debido a que sus actividades de dichos consorcios aumentaron y como esto es de manera general, el sector automotriz a nivel mundial se ha ampliado, y sus actividades han incrementado en muchas naciones.

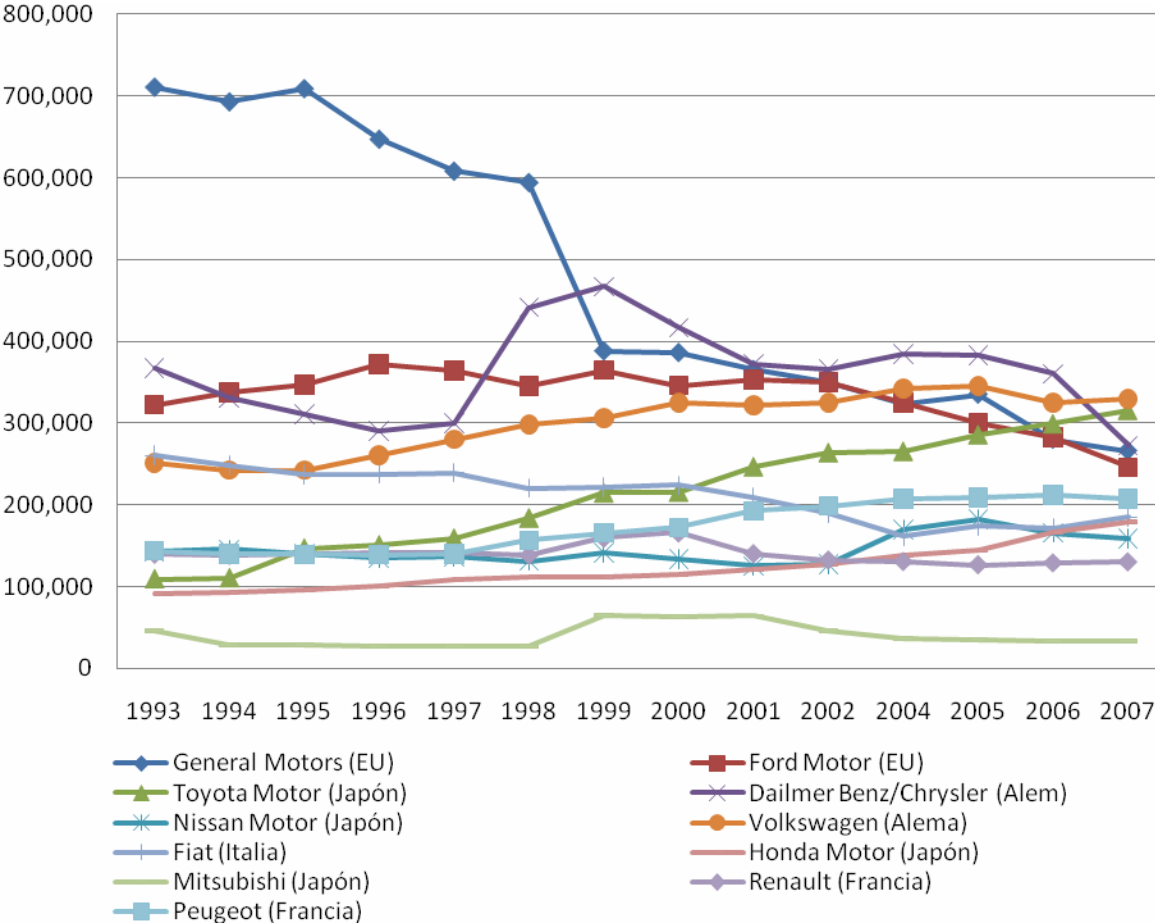
Ahora bien, en relación a los consorcios alemanes insertos en la rama automotriz, los cuales ya hemos visto con anterioridad, solo dos de ellas han logrado ubicarse dentro de los cinco primeros consorcios que reciben, Daimler en tercer lugar y VW en el quinto, mientras que BMW se ubicó en la décima posición; aunque estas posiciones las han mantenido durante el periodo 2000-2007 la dinámica de ellas cambio, es decir los ingresos que estas recibían aumentaron, pero a partir del 2002 se ve un incremento mayor a lo que se había estado teniendo, aunque en el 2007 Daimler tiene una pequeña disminución sigue quedando en dicho lugar.

Así mismo, como se puede ver en la gráfica los cinco primeros lugares al principio de dicho periodo terminaron siendo los mismo al final de este, sin embargo los únicos que mantuvieron sus lugares fueron los consorcios alemanes, ya que General Motors y Ford que se encontraban en primer y segundo lugar respectivamente fueron desbancados por Toyota y por Daimler. Un punto importante a señalar en esta dinámica es que Daimler se encontraba unida a Chrysler, hecho por el cual la magnitud de sus ingresos eran superiores, pues se contaba con las ganancias de dicha marca, la cual se separó hasta el 2007.

Y tal como se ha mencionado con anterioridad al incrementarse los ingresos globales recibidos por estos consorcios va a aumentar sus actividades a nivel internacional, es decir no solo en sus países de origen, esto va a llevar a que si las actividades de estos incrementan tienen que aumentar otros elementos que forman parte de dichas actividades, ejemplo de ello, el empleo que producen dichas empresas (ver gráfica no. 19), pues es esencial para poder concentrar mayor mano de obra para así ampliar sus actividades alrededor del mundo y seguir generando mayores ingresos.

Gráfica no. 19

Industria Automotriz Internacional.  
Empleo 1993-2007



Fuente: Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio. "Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITIAVW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla", Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

En el aspecto del empleo que brindan estos consorcios a nivel internacional es de suma importancia, pues se está hablando de unos 100,000 empleos como mínimo y llegando a un máximo de 700,000 como fue el caso de General Motors en 1993. Estos empleos cuentan desde los niveles más bajos hasta los más altos dentro de esos consorcios, ya sean fabricantes, ensambladores o bien altos ejecutivos, los empleos que brindan estas compañías pueden ser muy variados ya que se va desde la fabricación de los automóviles, la distribución y la comercialización de estos; sin embargo un punto a resaltar es que la industria automotriz a nivel internacional y en su conjunto, es uno de los sectores que mayores ingresos genera, de las más dinámicas y por lo tanto una gran generadora de empleos en todos los países.

Como se puede observar en la gráfica no. 19, la cual señala los empleos que estos consorcios han dado durante el período 1993-2007, no se encuentran todos los consorcios que en la gráfica no. 18 se habían señalado, es decir faltan tanto BMW (Alemania) como Mazda Motor (Japón), por lo tanto si se habla del empleo en general que produce ésta industria faltarían las cifras que generan estas dos empresas, las cuales si bien no son de las más importantes a nivel mundial, sus actividades son reconocidas en gran parte del mundo y por lo tanto esenciales en la industria automotriz.

Ahora bien, si tomamos en cuenta solo los consorcios plasmados en la gráfica referente a los empleos, se puede observar que dentro de los 5 primeros consorcios que más generan empleos, se ubican: en primer lugar se ubica General Motors, la cual a principios de este período logró generar alrededor de 700,000 empleos, sin embargo a partir de ese año empezó a disminuir los empleos, teniendo una caída muy fuerte en el año 1999 pues fue de casi 300,000 empleos, logrando que para el 2007 los empleos bajaran entre 200,000 y 300,000 lo que lo llevó a ubicarse en este mismo año hasta el cuarto lugar; durante este primer año en segundo lugar se ubicó el consorcio Daimler Benz/Chrysler de origen alemán, el cual si bien no empezó con grandes

creaciones de empleo como GM, empezó con más de 350,000 lo cual a lo largo del periodo logro mantenerse subiendo en 2008 a más de 400 y después descender hasta menos de 300 para el 2007, ubicándose en este año en la tercera posición.

En el caso de la empresa Ford esta se ubica en el 1993 en tercer lugar, generando menos de 350,000 empleos pero a partir del 2003 desciende llegando en el 2007 a menos de 300,000, lo que lo baja hasta la quinta posición en este último año; en el cuarto lugar a principios de este periodo se ubicaba el consorcio Fiat la cual empezó con 250,000 trabajos y se mantuvo en lo que cabe bajando para finales del periodo hasta 200, quedando así fuera de los principales consorcios que generan más empleos; otra empresa que empezó que para 1993 empezó casi a la par de esta, un poco más abajo, fue Volkswagen, la cual a diferencia de todos los consorcios fue la que logró aumentarlos, logrando que para el 2007 los empleos que genera estuvieran alrededor de 350,000.

En relación al desempeño de las empresas alemanas, las cuales son el objeto de estudio en el presente trabajo, es importante resaltar la dinámica que tuvo durante este periodo el consorcio Volkswagen, pues fue el único de todos los que se muestran en la gráfica no. 19, que tuvo un incremento en casi todos los años, y que de haber generado en 1993 250,000 empleos logró aumentar 100,000 más para el 2007, ubicándose como la primera empresa que generó más empleos, lo cual implica que al crear más empleos fue necesario porque sus actividades se ampliaron o para ampliar dichas actividades.

En el caso de Daimler Benz/Chrysler, como ya había mencionado anteriormente, como generadora de empleos en dicho período se mantuvo, y se distinguió por tener una dinámica variada, es decir tuvo tanto bajas como incrementos, y si bien como ya se había mencionado de cómo empezó en 1993 al 2007 bajo una posición, la diferencia entre estos dos años solo radicó entre 50,000 y 100,000 es decir no fue una disminución extrema como el caso de GM.



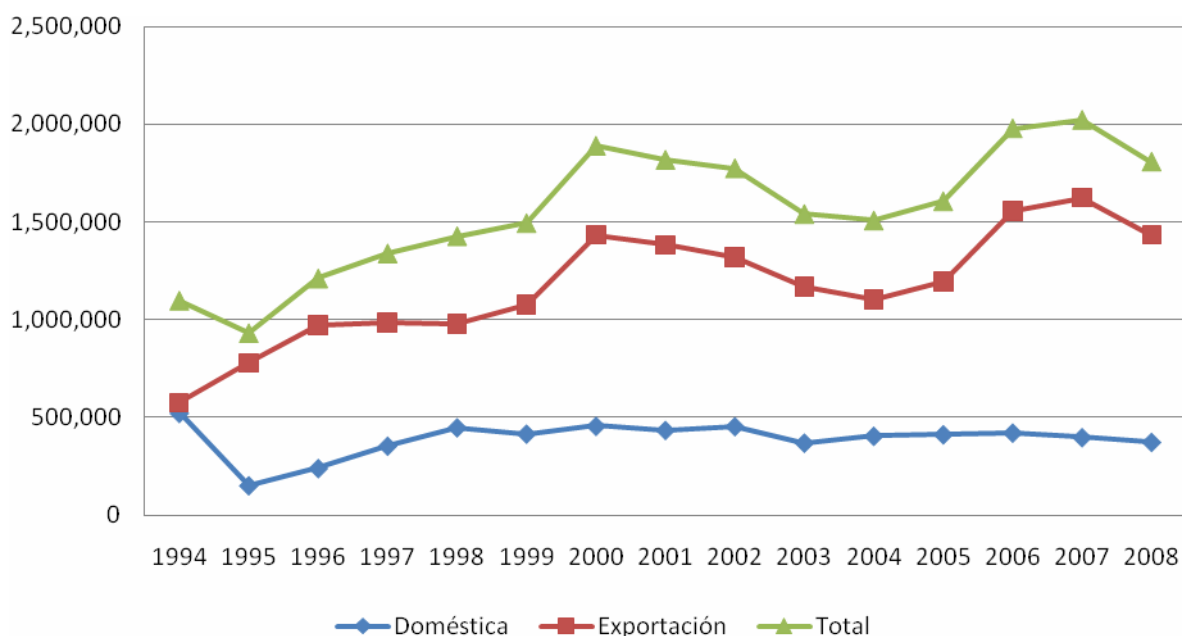
De manera que se puede decir que el papel de las empresas alemanas como generadoras de empleos ha sido muy importante, y tienen un gran peso en los empleos que genera el sector automotriz a nivel global, esto claro está sin contar a BMW, otra gran empresa alemana dentro de la industria automotriz.

Como se ha podido observar en estas dos gráficas, las cuales son a nivel global, tanto la empresa VW como Daimler se han ubicado entre los primeros 5 consorcios más importantes de la industria automotriz, mientras que BMW se ubica más abajo, sin embargo no por ello deja de ser importante. Uno de los elementos de mayor relevancia para poder ver el crecimiento de estas empresas a nivel internacional, son los ingresos globales que perciben y como se ha visto anteriormente las tres compañías han tenido una dinámica que va en crecimiento, es decir han ampliado sus actividades y con ello sus ingresos, de manera que mantienen un buen nivel de crecimiento, el cual por su comportamiento puede que continúe igual, es decir a la alza. Sin embargo, es importante resaltar que la dinámica de Daimler ha variado por la salida de Chrysler, por lo que al ser reciente esta salida (2007), sería necesario analizar más años para ver como ha sido su comportamiento. De manera que al suceder esto, la empresa Volkswagen se ha convertido en el consorcio alemán más importante de la industria automotriz en estos momentos.

Ahora bien, en el caso específico de la industria automotriz en México (ver gráfica no. 20) de igual manera que de manera global, esta ha tenido un incremento tanto en las actividades que realizan estos consorcios en el país como el consumo de estos productos.

Gráfica no. 20

Industria automotriz en México.  
Producción 1994-2008



Fuente: Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio. "Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITIAVW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla", Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

Las actividades de los consorcios pertenecientes al sector automotriz dentro de nuestro país tuvo un incremento, estas actividades son dos muy distintas, por una parte la comercialización de sus productos dentro del país y por otra la producción que realizan estas empresas dentro de territorio mexicano. En el caso de la producción para que esta sea analizada no debe de ser vista de manera general, pues las actividades de este ramo se divide en dos grandes rubros, lo que es la producción doméstica y la producción para exportación.

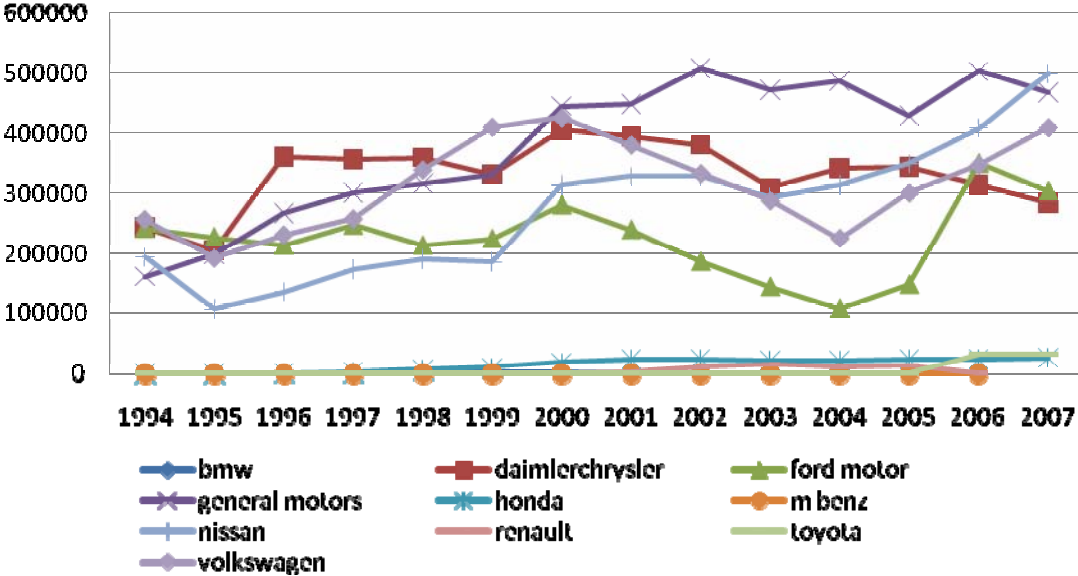
Como se puede ver en la gráfica no. 20 si bien las dos producciones han ido en aumento, la que cabe resaltar aquí es la que va con dirección a la exportación, ya que representa el doble y a veces hasta el triple de lo que se produce para el mercado doméstico, lo que implica que las exportaciones de

nuestro país incrementen. Una de las razones por las cuales la producción de este tipo incrementa, es porque muchas de los consorcios que se dedican a la producción en nuestro país tienen como destino final llegar a los Estados Unidos, si bien esto incrementa las exportaciones generales de nuestra nación, también incrementa la dependencia que tenemos hacia dicho país, pues es un elemento más que va a influir en que el 80% de nuestras exportaciones tengan como destino nuestro vecino del norte.

En relación a la participación de cada una de las empresas en la producción que se realiza en nuestro país (ver gráfica no. 21), las principales empresas que tienen mayor producción o realizan casi toda la producción son: Volkswagen, Daimler/Chrysler, Ford, Nissan y GM.

Gráfica no. 21

Producción anual por empresa 1994-2007 (unidades)



Fuente: Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio. "Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITIAVW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla", Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

En el caso de las empresas alemanas que son VW y Daimler, han tenido una dinámica muy variada, tanto alzas como bajas, sin embargo de manera general se puede decir que han tenido un incremento en su producción, mucho

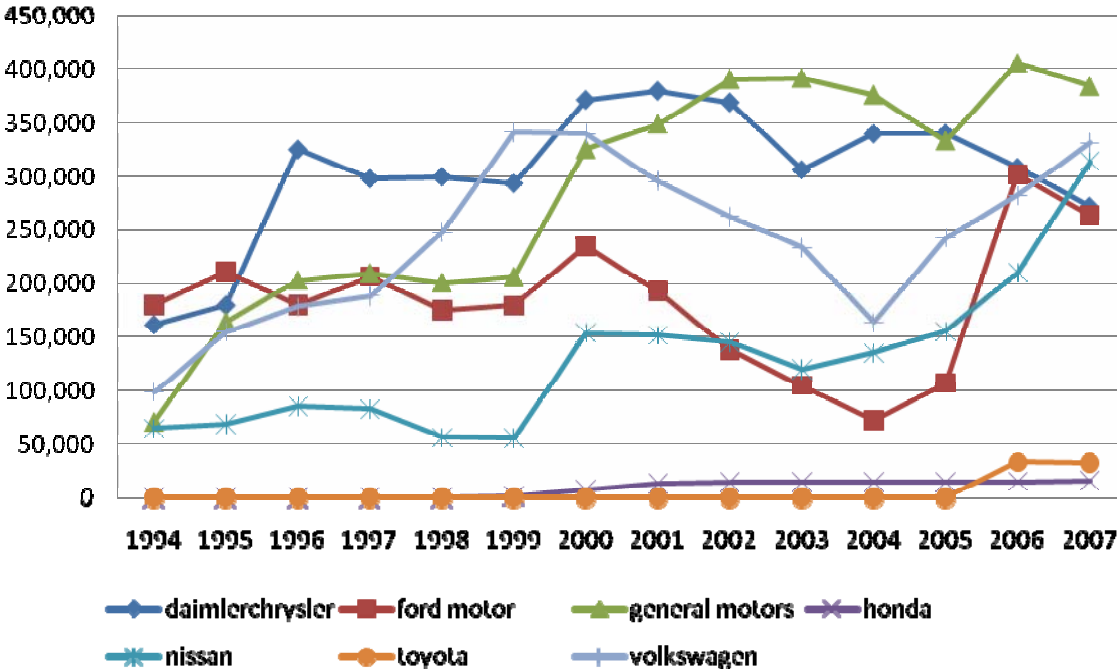
más en el caso de VW, la cual en 1994 fue la primera empresa automotriz productora, aunque esta producción aumento, otras empresas también lo hicieron lo que llevó a que se ubicara en tercer lugar como productora; sin embargo su producción sigue siendo importante para el país pues al incrementar necesita mayor mano de obra y con esto se dan creaciones de empleos.

Mientras que en el caso de Mercedes Benz su producción es mínima de manera que sus actividades se basan más en la importación de sus productos para así poder comercializarlos, igual que BMW.

Como se había visto en la producción total de la industria automotriz, la que tiene mayor importancia es la que tiene como destino la exportación, de manera que en la gráfica no. 22 se verá la producción para exportación que han realizado todas las empresas ubicadas en el país.

Gráfica no. 22

Producción de exportación, 1994-2007 (unidades)



Fuente: Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio. "Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITIAVW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla", Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

En el caso de Volkswagen al principio del periodo 1994-2007, se ubica en tercer lugar, pero a lo largo de dicho periodo esta producción aumentó de manera que logro ubicarse en segundo lugar para el 2007. Mientras que en el caso de Daimler/Chrysler esta producción ha sido mucho mayor, pues como se observa en la gráfica muchas ocasiones se ubicó en los primeros lugares, sin embargo para el 2007 disminuye ubicándolo en cuarto lugar, en este aspecto es importante señalar que a finales de este mismo año se separa Chrysler, por lo que la dinámica de dicha empresa cambia y no es tan importante como solía serlo.

Como se ha podido apreciar del análisis realizado de estas empresas alemanas Daimler, BMW y VW, la de mayor importancia es Volkswagen, esto se debe a que es el consorcio alemán con más años en territorio mexicano, lo que hace que se encuentre mejor establecida y tenga mayor peso en la industria automotriz mexicana, además de que sus actividades se han ampliado por lo que ha tenido un crecimiento constante, el cual podría llegar a incrementar aún más, ya que no solo tiene como mercado a nuestro país, sino a toda América del norte, ya que es la única planta de este consorcio que se ubica en dicha región, logrando tener un mercado más amplio, al cual para poder satisfacer parte de la demanda de dicha región es necesario ampliar sus actividades.

En el caso de Daimler, al separarse Chrysler si bien sus operaciones disminuyeron no dejan de ser importantes, y aun continua con una dinámica en crecimiento. BMW no ha tenido el mismo desarrollo, pues sus actividades son mucho menores y más recientes que las dos empresas anteriormente señaladas, sin embargo ha logrado tener buena aceptación entre los consumidores mexicanos.

Resumiendo podemos decir que, estas empresas (tanto dentro y fuera del país) han logrado extender sus actividades por lo que se muestra un crecimiento a nivel internacional y con ello dentro del país, en el cual cada vez son más

consumidos sus productos, además de ser exportados (en algunos casos). Si bien como ya se había tratado, el que estas empresas exporten más, beneficia a nuestro país al incrementar las exportaciones, lo cual se va a ver reflejado en la Balanza Comercial, documento donde se registran las operaciones comerciales, de servicios y de movimientos de capitales realizadas por los residentes de un país con el resto del mundo, lo cual nos va a dar una idea de cómo se ubica la nación a nivel internacional.

A nivel interno, estas empresas donde van a afectar de una mayor manera es en el caso de los empleos, pues toda empresa transnacional es una gran generadora de empleos, sin embargo es necesario ver qué tipo de empleos son estos, pues muchas veces las maquiladoras si bien estas crean muchos empleos estos en cierta manera son explotadores, puesto que los salarios y prestaciones que brindan son muy bajos, pero debido a la necesidad de las personas por trabajar y no encontrar en otros lugares, tienen que tomar dichos empleos.

En el caso del sector automotriz, en la Gráfica no. 23, muestra como se encontraban los salarios y las prestaciones en las Plantas ensambladoras del sector automotriz en nuestro país, durante el 2004 y 2005, de manera que se van a señalar todas las empresas automotrices que tienen plantas en territorio mexicano y que se dedican ya sea a la fabricación o ensamble de automóviles.

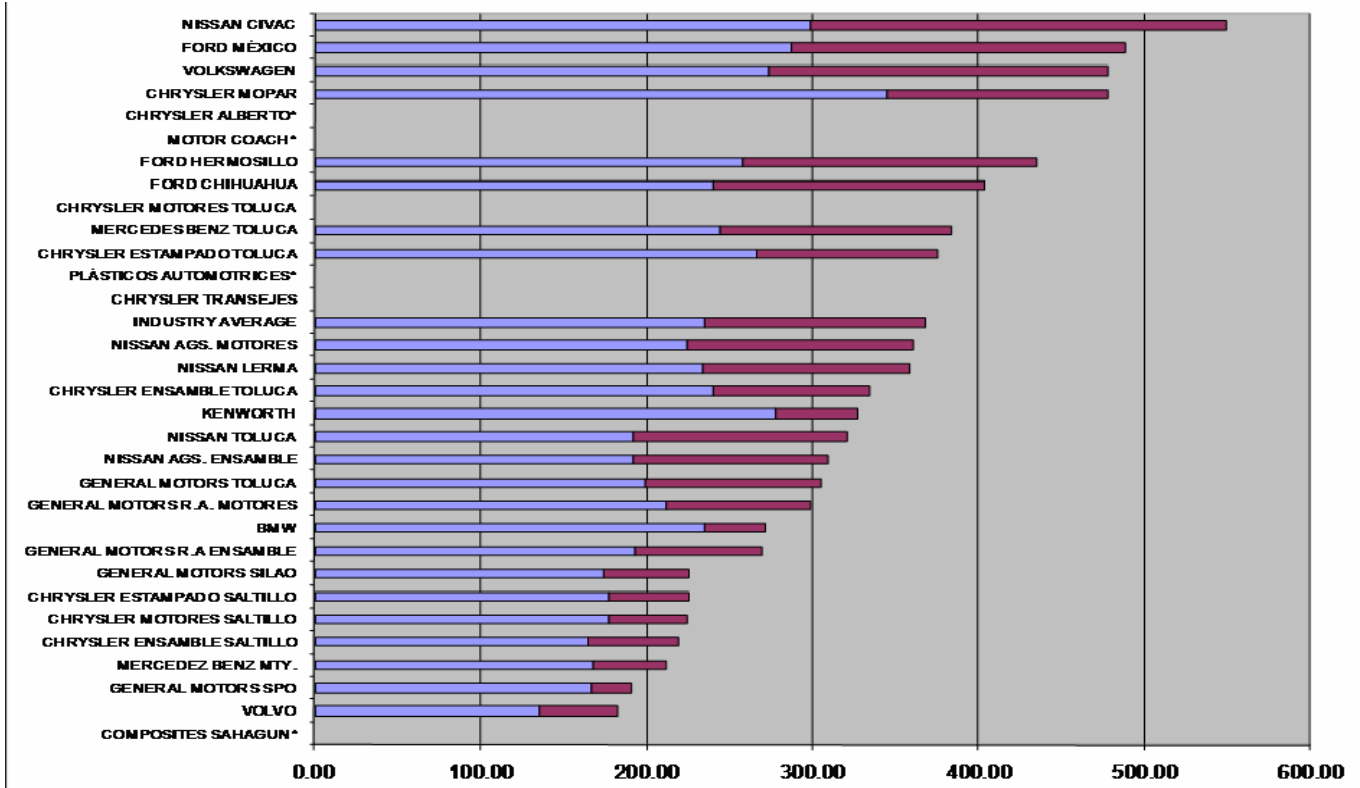
Estos son salarios diarios, es decir la cantidad que se muestra en dicha gráfica va a mostrar cuantos pesos diarios reciben los trabajadores sea cual sea su empleo, así mismo para poder evaluar estos tipos de trabajos creados por las distintas empresas automovilísticas es necesario tomar en cuenta: que todas estas son empresas de clase mundial y la otra es en qué situación se encontraba el salario mínimo en México para ese momento.

Para el 2004 y 2005 el salario mínimo en nuestro país se encontraba de la siguiente manera: 2004, en la zona A era de \$45.24, zona B de \$43.73 y zona C

de \$42.11; mientras que para el 2005, zona A de \$46.80, zona B de \$45.35 y zona C de \$44.05<sup>58</sup>.

Grafica no. 23

La carrera hacia abajo. Salarios y Prestaciones en las Plantas Ensambladoras 2004, 2005



Fuente: Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio. "Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITI/VW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla", Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

Como se puede apreciar en la gráfica anterior, en general los salarios se ubican arriba de los 100 pesos, de todos los consorcios automotrices ubicados en México, los cuales no pasan de 15, muchos de ellos tienen más de una planta ensambladora en el país, teniendo en total 26 plantas de este tipo dentro del territorio nacional. La planta que proporciona el menor salario es Volvo, sin embargo aunque éste es mucho menor a los que dan los demás consorcios es

<sup>58</sup> Ver Servicio de Administración Tributaria, *Cuadro histórico de los salarios mínimos*. Dirección electrónica: [http://www.sat.gob.mx/sitio\\_internet/asistencia\\_contribuyente/informacion\\_frecuente/salarios\\_minimos/45\\_7369.html](http://www.sat.gob.mx/sitio_internet/asistencia_contribuyente/informacion_frecuente/salarios_minimos/45_7369.html). Consultada el 16 de Agosto del 2010, a las 5 pm.

más del doble del salario mínimo que se tenía en el 2004 y 2005, pues se daban más de 100 pesos diarios; mientras que la planta que da los mayores salarios es la Nissan Civac, consorcio japonés, el cual el salario se ubica alrededor de los \$300, pero si se calcula junto con las prestaciones que brinda, estos se ubican más allá de los 500 pesos.

En el caso de los consorcios alemanes, de los tres consorcios en total existen cuatro plantas de ensamble en todo el país. En el caso de BMW, tiene una planta, la cual como se ha visto anteriormente no es de suma importancia, ya que actualmente solo se dedica a la importación de sus productos, dejando de fuera el ensamble de dichos automóviles, sin embargo dentro de estas 26 plantas, ésta se ubicó en sitio de 18 en relación a los salarios y prestaciones que brinda, en relación al salario que dio en este periodo era arriba de los \$200 diarios y junto con las prestaciones se ubicaba tan solo arriba de los \$250, de manera que aunque esta planta no tenga mucha actividad, los salarios que brinda a sus empleados son altos en relación a lo que se daba como salario mínimo en esa época.

En el caso de Mercedes-Benz, es el consorcio alemán que cuenta con más de una planta, las cuales se ubican en Monterrey y en Toluca, en el caso de la primera planta, los salarios que brindó en esta fecha eran superiores a los \$150 pero con prestaciones se encontraban arriba de los 200 pesos; mientras que en el caso de la planta de Toluca, sus salarios son superiores a la de Monterrey, pues daba salarios arriba de \$200 y con las prestaciones se sumaba más de \$350. Esta diferencia entre plantas del mismo consorcio radica en las actividades que se realicen en cada una de ellas, de manera que se podría decir que en el caso de Toluca sus actividades son mayores a la otra, de manera que su importancia es mucho mayor a nivel nacional y para dicha empresa.

La planta de Volkswagen que se ubica en Puebla, para este periodo se encontraba en la tercera posición referente a salarios y prestaciones, aunque



dicho consorcio solo cuenta con una planta, esta representa a la más importante de los consorcios automotrices alemanes en México y una de las primeras en la industria automotriz mexicana. Los salarios que esta empresa dio a sus empleados en los años 2004 y 2005 se ubicaban arriba de los \$250 diarios y junto a sus prestaciones se daba en total arriba de \$450.

De esta manera se podría decir que estas empresas contribuyen a la creación de empleos en el país, los cuales no son empleos que exploten al trabajador mexicano, como muchas veces llega a suceder con las maquiladoras de origen transnacional ubicadas principalmente en la frontera norte, sino todo lo contrario son empleos donde se pagan mínimo casi el triple del salario mínimo y en muchos consorcios de esta industria son muy bien pagados, esto se debe a la importancia que tiene la industria automotriz en nuestra nación, tanto internamente como en el área de las exportaciones.

## CONCLUSIONES

En las Relaciones Internacionales las relaciones comerciales que se dan entre varios países ha tenido como resultado que se dé una división internacional del trabajo en el mundo, haciendo que cada nación se especialice en lo que tiene una mejor oportunidad o un mejor desarrollo, de esta manera que el comercio internacional sea necesario entre todas las naciones del mundo y de ahí que sean una parte fundamental de las Relaciones Internacionales

Ahora bien, en la relación comercial entre México y Alemania, esta ha prevalecido a lo largo del tiempo, logrando fortalecerse aunque no exenta de altibajos. Originalmente, existía un fuerte interés por parte de Alemania sobre los recursos naturales o materias primas mexicanas. En la actualidad, ha cambiado diversificándose, y cambiando este interés hacia productos terminados (es decir, las manufacturas son las que prevalecen en el intercambio comercial entre México y Alemania).

México pertenece a dos regiones, por un lado a América Latina, debido a las similitudes como el idioma y una historia en común, entre otros, que nos hace que seamos afines en algunos elementos, por otro lado pertenece a América del Norte, esto por la ubicación geográfica del país y por el TLCAN, el cual representa el acuerdo comercial más importante para nuestra nación, esto trae consigo que los vínculos entre nuestro país con esa región, sobre todo Estados Unidos, sean muy intensos en el área económica. Además de que representa el primer acuerdo de libre comercio que México suscribe con una región y el primer TLC<sup>59</sup> que realizó nuestro país.

En el caso de Alemania este país forma parte de la Unión Europea, y desde antes de la creación de este bloque, dicho país siempre había sido uno de los actores más importantes a nivel mundial y regional. Actualmente Alemania

---

<sup>59</sup> Tratado de libre comercio

representa una pieza fundamental de la UE tanto por su peso político como económico.

El Tratado de Libre Comercio Unión Europea- México, representa el primer Tratado que suscribe la UE con un país latinoamericano. Este tiene como objetivo crear una zona de libre comercio que cumpla con las normas establecidas por la OMC, es decir se intenta facilitar el comercio entre México y los miembros de dicho bloque. Este Tratado ha traído consigo que el comercio que tenemos con este bloque haya incrementado, cabe señalar el hecho de que haya sido suscrito apenas hace diez años, lo hace más reciente que el TLCAN, el cual fue el primer tlc que realiza México y a través del cual se realizan un mayor número de operaciones con los países que lo integran, de manera que estos elementos además de la cercanía geográfica con los EE.UU. han tenido cierta influencia en que el TLCUEM no haya logrado hacerle frente al TLCAN, sin embargo esto no resta la importancia que tiene dicho tratado para México y para la UE.

Primordial importancia merece el hacer referencia a la Unión Europea, toda vez que este bloque económico cuenta además con un número significativo de Estados miembros (veintisiete), lo que hace que tanto la oferta como la demanda de sus productos sea muy variada. Otro elemento importante en esta relación es que es que la mayor parte de los aranceles se encuentran eliminados los aranceles. Todo esto muestra que el TLCUEM representa una gran oportunidad para poder diversificar su comercio exterior, aprovechando nichos que han sido explorados y que han tenido una buena aceptación. Ejemplo de ello, es que en un estudio realizado por Bancomext<sup>60</sup> sobre la relación comercial entre México y Alemania, se señalan algunos casos que han tenido éxito y nichos que ya han sido tomados, como son: chimeneas, joyería de plata, muebles rústicos y de jardín, velas decoradas, espárragos, limón, miel de agave, tequila y el desarrollo de proveedores de segundo nivel para la industria automotriz.

---

<sup>60</sup> Bancomext, *Alemania*. Dirección electrónica:  
<http://www.bancomext.com/Bancomext/aplicaciones/directivos/documentos/Alemania%202004.pdf>,  
Consultada el 31 de Marzo del 2009, 5pm

Existen muy diversos campos en los cuales un número importante de productos mexicanos podrían tener una gran aceptación, en el mercado europeo. México también realiza muy diversas cuyo objetivo es que los empresarios mexicanos exporten hacia dicha región y se acerquen para informarse mejor y así poder realizar un intercambio comercial más intenso. Además existen otras instituciones dentro del país que apoyan a estos actores (multinacionales, pymes, etc.) con el fin de fomentar la relación con Alemania, tal es el caso de CAMEXA (Cámara México-Alemana de Comercio e Industria) y la Asociación empresarial para América Latina (Lateinamerika Verein e. V.). Por lo que, si los empresarios mexicanos ampliaran su visión hacia otros territorios se lograría diversificar nuestro comercio y de esta manera se podría reducir la estrecha relación que tiene nuestro país con EE.UU. en materia de comercio exterior, nación a la cual se destina alrededor del 80% de nuestras exportaciones.

En la relación entre Alemania y México, si bien cada uno de estos países pertenecen a dos bloques regionales económicos muy importantes y por lo tanto la mayoría de sus actividades se concentran hacia esos socios, en el caso de México es el TLCAN a través del cual se tiene una estrecha relación con Estados Unidos; mientras que Alemania realiza la mayor parte de sus actividades comerciales con los integrantes de la Unión Europea ampliada. Sin embargo, estos dos países son primordiales en esta relación, ya que si cada una pertenece a esas dos regiones importantes, el comercio entre ellas resulta significativo, pues es una forma de que sus actividades entren a dichas regiones.

Alemania representa para nuestro país, la nación con la que más se realizan intercambios comerciales dentro de la UE, mientras que a nivel mundial esta nación se ubica como nuestro tercer socio comercial tanto en importaciones como en exportaciones. Aunque lo que se comercializa con dicha nación no representa ni la mitad de lo que se comercializa con Estados Unidos, sigue siendo importante porque representa uno de los principales socios comerciales de

nuestro país y tiene interés de llegar al mercado interno y acomodarse en el gusto del consumidor mexicano, lo que a nosotros como compradores nos va a ampliar el mercado y nos hace que sea más fácil tener acceso a estos productos que antes no se podían encontrar dentro del país.

En el caso de México, como socio comercial de Alemania, ocupa el lugar cuarenta, esto se debe a que antes que México están todos los miembros de la UE, así como otros países como EE.UU. u otras naciones industrializadas, pero no por esto se resta importancia a nuestro país; mientras que dentro de la región de Latinoamérica, la importancia de México adquiere una mayor relevancia. Es el segundo socio comercial siendo superado por Brasil.

La cercanía geográfica de México con Estados Unidos (uno de los mercados más grandes del mundo y la potencia mundial) pero sobre todo por el TLCAN, lo han convertido en una plataforma de exportaciones hacia dicho mercado. El TLCAN le ha brindado a México una serie de facilidades a productos fabricados dentro de los países que integran el TLCAN.

De manera que la relación comercial existente entre estas dos naciones es asimétrica, debido a que el intercambio que se realiza por parte de Alemania hacia México es mucho mayor, es decir muestra nación importa más de este país que de lo que exportamos hacia el mercado germano, provocando con ello un déficit comercial en la balanza comercial de México con Alemania.

Este tipo de relación no solo se va dar en las operaciones comerciales (importación / exportación), sino también en el caso de la IED, ya que de igual manera las que tiene nuestro país en aquella nación son escasas, mientras que en el caso de la Inversión que tiene Alemania en México es muy variada, además de que cuenta con empresas que tienen muchísimos años aquí, tal es el caso de Volkswagen. Los orígenes de esta empresa en territorio mexicano datan de alrededor de medio siglo.

En la relación comercial (importaciones / exportaciones / IED) entre estas dos naciones el sector que se encuentra más beneficiado es el manufacturero, el cual percibe más del 70% de la IED alemana. Dentro de este sector, la rama en la cual se realizan más operaciones de este tipo va a ser en la industria automotriz.

De los productos intercambiados de ambos lados son los mismos, los cuales pertenecen a la industria automotriz, ya sean automóviles terminados o partes de estos mismos, aunque llegan a variar estos productos se coinciden en muchos de ellos. Este tipo de intercambio es una relación comercial intrafirma debido a que la industria automotriz mexicana se conforma de todas las empresas transnacionales de diferentes países que se ubican en México.

En el caso de Alemania, ésta cuenta con tres consorcios automotrices en territorio mexicano, los cuales manejan varias marcas alemanas o no alemanas en el mercado mexicano, además de que realizan diferentes operaciones en el país. Estos consorcios son: Volkswagen, Daimler y BMW. Los cuales ya cuentan con una historia dentro de México, por lo que es necesario analizar su proceso histórico y su evolución, para así poder entender la dinámica que maneja cada una de ellas.

La industria automotriz representa una pieza clave dentro de la economía mexicana, pues al existir varias empresas en territorio mexicano se perciben grandes flujos de inversión, además de ser un gran productor de empleos, y es uno de los principales exportadores del país. Todo esto ha llevado a que el gobierno tome a esta industria como un sector estratégico para el desarrollo, por lo que en los diferentes TLC's que realiza con otras naciones esa industria ha sido beneficiada en las negociaciones internacionales, con el objetivo de que el país pueda alcanzar escalas de producción internacionales y así poder competir a nivel mundial, de esta manera México se ha ubicado dentro de los 15 principales países en la producción de vehículos a nivel mundial. Ejemplo de ello,

es que el TLCUEM ha servido para establecer un marco normativo que regule la IED y fortalezca el desarrollo de la industria automotriz.

Es importante observar cómo a pesar de que México no cuenta con una industria automotriz que sea de origen mexicano, la producción que se realiza en nuestro país es tan importante que podemos entrar en la dinámica de producción a nivel mundial, estando junto a países industrializadas que siempre han sido productores de automóviles

En el caso de los consorcios alemanes estos tienen operaciones tanto de producción, exportación e importación, sin embargo son muy diferentes entre cada una. BMW en relación a las operaciones que realiza en territorio mexicano es la más pequeña, ya que esta se dedica solamente al mercado interno y si en algún tiempo tenía producción se ha reducido para que al día de hoy sea nula, haciendo que las importaciones aumenten, como estos automóviles importados provienen de Alemania esto va a influir en que el déficit que tenemos con esta nación incremente.

Si la empresa decidiera continuar con la producción de automóviles, esto beneficiaría al país, ya que se reducirían las importaciones, además de que el acceso a estos automóviles podría ser más fácil para la población mexicana pues son más caros los automóviles que son importados, al igual que si se llegan a descomponer sus componentes que tienen que ser traídos incrementan su costo. Si bien la empresa no tiene tanto interés en producir, ya que esta panta no es de suma importancia para ellos, sin embargo si quisieran exportar podrían aprovechar algunos tlc's que tiene el país con países de Sudamérica y Centroamérica, además de que todo esto beneficiaría la balanza comercial que tenemos con Alemania, reduciendo el déficit y se atraería más IED de este país.

En el caso de los otros dos consorcios es importante su labor en nuestra nación ya que realizan tanto producción, exportación e importación. Sin

embargo la empresa que cabe señalar aquí es Volkswagen porque es la que realiza todas estas operaciones en mayor cantidad, puede influir el hecho de que es la más antigua de las empresas alemanas en territorio mexicano, o que sea la única planta en América del Norte, y por lo tanto no solo atiende al mercado mexicano sino al de toda esta región.

Esta es una de las empresas que mayor beneficio trae al país ya que al realizar todas estas operaciones en territorio mexicano se van a crear más empleos y con ello va a venir contrataciones de empleados mexicanos, empleos los cuales son bien remunerados a diferencia de algunas maquiladoras que explotan al trabajador. Otro elemento que nos beneficia es que las operaciones que tienen como objetivo la exportación han aumentado, lo cual va a influir en que las exportaciones generales de México se incrementen, reflejándose en nuestra balanza comercial. Sin embargo, una parte significativa de estas exportaciones tienen como destino los EE.UU., lo que provoca que el comercio que tenemos hacia esa nación crezca y por lo tanto se continúe esa dependencia económica que se tiene hacia dicha nación.

El hecho de que este país establezca algunas de sus empresas para realizar operaciones se debe a que México tiene ciertos elementos que le son atractivos, como son la posición geográfica, la cual se ha convertido en una posición estratégica por el contacto y cercanía que tiene con Estados Unidos y con los países de Latinoamérica; la mano de obra barata, la cual si es comparada con otros países resulta más barata, aunque no sean tan explotados en estas compañías; las facilidades que da el gobierno para que estas compañías se establezcan en territorio mexicano, y los Tratados de Libre Comercio suscritos por México con varias naciones.

Si bien la relación comercial en este sector trae un beneficio importante para la economía mexicana, influyendo en la creación de empleos a través de la industria automotriz. Adicionalmente también significa para México el poder



participar a nivel mundial como productor de automóviles, intercambio de tecnología, etc. Es necesario sin embargo que el gobierno de México y sus empresarios vean más allá de las relaciones comerciales que hoy en día ya se tienen y que traten de expandir sus operaciones, es decir diversificar nuestro comercio, porque el hecho de que más del 80% de este tenga como destino a Estados Unidos, hace que nuestra economía dependa de esta, haciendo que con cualquier crisis que suceda a nivel interno de dicha nación va a verse perjudicado México.

Un elemento fundamental es que debe de existir una fuerte participación del gobierno mexicano para atraer este tipo de inversión o realizar negociaciones con estos consorcios extranjeros ya establecidos en México, para que estos amplíen y fortalezcan sus operaciones dentro de nuestra nación. Ejemplo de ello podría ser el que BMW retomara la producción de sus automóviles en nuestro territorio, logrando que las importaciones provenientes de Alemania disminuyeran y se crearían más empleos.

Además de que la posición geográfica que tiene México es importante, ya que resulta más sencillo exportar hacia aquellas naciones de Centroamérica y Sudamérica con las que se tiene algún TLC, o así mismo con la región de América del Norte, sobre todo buscar una mayor exportación hacia Canadá y así disminuir aquellas que van dirigidas hacia los Estados Unidos.

De manera que es necesario hacer uso de las diferentes herramientas que da Alemania, como son ferias o los diferentes institutos ubicados en nuestro país, para que podamos exportar hacia esa nación, lo cual representa una gran oportunidad, pues es uno de los países más importantes a nivel mundial, es una de las principales economías, y de igual manera es uno de los mayores exportadores del mundo. Además de que pertenece a la UE, región con la cual tenemos el TLCUEM, el cual si es aprovechado de una mejor manera puede resultar beneficioso para el país, ya que se diversificaría nuestro comercio

exterior, y no solo se fortalecería la relación comercial que se tiene con Alemania, sino con todos los miembros de la Unión Europea.

## BIBLIOGRAFIA

- Alba Vega, Carlos (Coord.), *México y Alemania. Dos países en transición*, Colmex, México, 1996, 215 pp.
- Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C., *Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte Edición 2010*, ANPACT, México, 2010.
- Atlas Bancomext
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Instituto de Relaciones Europeo-Latinoamericanas (IRELA), *Inversión extranjera directa en América Latina: la perspectiva de los principales inversores*, IRELA, Madrid, 1998, 300 pp.
- Bernecker, Walther L., *Alemania y México en el siglo XIX*, México D.F., UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 2005, 212 pp.
- Bieber, León E. (Coord.), *Las relaciones germano-mexicanas. Desde el aporte de los Hermanos hasta el presente*, Colmex, UNAM, México, 2001, 439 pp.
- Cedeño Mora, Verónica, *Las relaciones entre México y Alemania en el contexto global*, UNAM, FCPyS, 2007, 153 pp.
- Juárez González, María Guadalupe, *La industria automotriz en México*, UNAM, FCPyS, 2004, 171 pp.
- Juárez Núñez, Huberto; Salgado Cortes, Amellali; Rodríguez, Luis Antonio, *Seminario Taller: El consorcio VW y las necesidades nacionales. Los Retos del SITIAVW. Situación de la Industria automotriz en México y Puebla*,

Centro de Estudios para el Desarrollo Económico y Social. Facultad de Economía. BUAP. 27-28 de Noviembre, Puebla, México.

- Morales Pérez, Eduardo (Coord.), *Las Relaciones de México con la Unión Europea: retos y oportunidades*, El Colegio Mexiquense, Estado de México, 2003, 473 pp.
- Ongay Pérez, Luis Manuel, *Las relaciones internacionales entre México y Alemania de 1920 a 1942: de la incomprensión al entendimiento*, UNAM, 1976.
- Piñón Antillón, Rosa María (Coord.), *El acuerdo global entre México y la Unión Europea: balance y perspectivas*, ECSA, UNAM, México, 2005, 390 pp.
- -----, *México y Alemania: perspectivas para el año 2000: informe final de la Comisión México-Alemania 2000*, Comisión México-Alemania 2000, Ed. Hamburg: Ibero-Amerika Verein: Institut for Iberoamerika-Kunde, diciembre 2003, 156 pp.

## CIBEROGRAFIA

- Aguirre Reveles, Rodolfo; Pérez Rocha, Manuel, *El TLCUEM a siete años: un caso más de "espejitos por oro"*, México, 2007, 4 pp. Dirección electrónica: [http://www.bilaterals.org/article.php3?id\\_article=7409](http://www.bilaterals.org/article.php3?id_article=7409)  
Consultada el 13 de Febrero del 2009, a las 6 pm.
- Bancomext, *Alemania*. Dirección electrónica: <http://www.bancomext.com/Bancomext/aplicaciones/directivos/documentos/Alemania%202004.pdf> Consultado el 22 de Marzo del 2010, a las 6:20 pm

- Bancomext, *Relaciones Económicas Unión Europea México*, 2005. Dirección electrónica: [http://www.bancomext.com/.../RelacionesEconomicasUE-Mexico\\_FcoGlez\\_Jul2005.pdf](http://www.bancomext.com/.../RelacionesEconomicasUE-Mexico_FcoGlez_Jul2005.pdf) Consultada el 17 de Febrero de 2010, a las 9:09 pm
- BMW, *Historia de BMW*. Dirección electrónica: [http://www.publispain.com/bmw/historia\\_del\\_bmw.htm](http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm) Consultada el 15 de Junio del 2010, a las 3 pm.
- Cámara de Diputados, Unidad de Estudios de Finanzas Publicas, *Tratado de Libre Comercio México-UE*, México, Febrero 2000. Dirección electrónica: <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0062000.pdf> Consultada el 17 de Febrero del 2010, a las 10:53 pm
- Carillo, Jorge; González López, Sergio, *Relaciones cliente-proveedor de empresas automotrices alemanas en México*, El Colegio de la Frontera Norte ETATS UNIS, Universidad Autónoma del Estado de México, México. Dirección electrónica: <http://www.gerprisa.univ-evry.fr/ancien-gerprisa/actes/25/25-6.pdf> Consultada el 15 de Noviembre del 2009, a las 4:50 pm.
- CEPAL, *Industria Automotriz: Inversiones y Estrategias Empresariales en América Latina y el Caribe*. Dirección electrónica: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/4262/indice.htm>, Consultado el 1 de abril del 2009, 2 pm.
- CEPAL, *Inversión Extranjera en América Latina y el Caribe: Informe 1998*, Dirección electrónica:

<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/4262/mexesp.pdf>, Consultada el 31 de Marzo del 2009, 4 pm

- Dussel, Peters, *La inversión extranjera en México*, CEPAL, Santiago Chile, Octubre 2000, 103 pp. Dirección electrónica: [www.economia.gob.mx/.../cipi Inversion Extranjera en Mexico.pdf](http://www.economia.gob.mx/.../cipi_Inversion_Extranjera_en_Mexico.pdf)
- Embajada Alemana en la Ciudad de México, *Qué empresas hay en México?* Dirección electrónica: [http://www.mexiko.diplo.de/Vertretung/mexiko/es/FAQ/Economia/Seit\\_3.htm](http://www.mexiko.diplo.de/Vertretung/mexiko/es/FAQ/Economia/Seit_3.htm)  
| Consultado el 25 de Febrero del 2009, a las 5 pm.
- Embajada Alemana en la Ciudad de México, *Volkswagen Bank inicia operaciones de banca directa en México*. Dirección electrónica: <http://www.mexiko.diplo.de/Vertretun/mexiko/es/05/Wirtschaft.html>  
Consultada el 23 de Febrero del 2009, a las 7 pm.
- Guevara González, *La inversión extranjera directa en México 1994-2000*, dentro de Análisis Económico, segundo semestre, año/vol. XVI, núm. 033, UNAM, México, 2001, 149-187 pp. Dirección electrónica: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=41303306>  
Consultado el 9 de Octubre del 2009, 4 pm.
- Mercedes-Benz, *Historia de Mercedes-Benz*. Dirección electrónica: <http://mercedesbenz.publispain.com/historia.htm> Consultada el 28 de Mayo, a las 5 pm
- Página Oficial de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Dirección URL: Consultada el 10 de Octubre del 2009, 5 pm. Dirección electrónica: [www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx) Consultada el 9 de Septiembre del 2009, 5 pm.

- Página Oficial de automotriz.net. Dirección electrónica: [www.automotriz.net](http://www.automotriz.net) Consultada el 11 de Octubre, 6 pm.
- Página Oficial de Bentley. Dirección electrónica: [http://www.bentleymotors.com/world\\_of\\_bentley/about\\_bentley/](http://www.bentleymotors.com/world_of_bentley/about_bentley/) Consultada el 3 de Mayo del 2010, a las 7 pm
- Página Oficial de BMW. Dirección electrónica: <http://bmw.com.mx/promo/060703.htm> Consultada el 29 de Mayo del 2010, a las 7 pm
- Página Oficial de la Cámara Mexicano-Alemana de Comercio e Industria (CAMEXA). Dirección electrónica: <http://mexiko.ahk.de/index.php> Consultada el 30 de Marzo del 2009, 5 pm.
- Página Oficial de Daimler México. Dirección electrónica: <http://www.daimler.com.mx/> Consultada el 7 de Febrero, a las 4:40 pm.
- Página Oficial de Daimler Vehículos Comerciales México. Dirección electrónica: <http://www.dvcmex/dcvc/> Consultada el 3 de Abril del 2010, a las 3: 20 pm
- Página Oficial de la Embajada Alemana en México. Dirección electrónica: <http://www.mexiko.diplo.de/Vertretung/mexiko/es/Startseite.html> Consultada el 28 de Agosto del 2009, 3:30 pm.
- Página Oficial de Freightliner. Dirección electrónica: <http://www.freightliner.com.mx/> Consultada el 10 de Marzo del 2010, a las 4 pm.

- Página Oficial de German Centre for Industry and Trade México. Dirección electrónica: <http://www.germancentre.com.mx> Consultada el 23 de Agosto del 2009, a las 8 pm.
- Página Oficial de Mercedes-Benz México. Dirección electrónica: <http://www.mercedes-benz.com.mx/> Consultada el 20 de Mayo del 2010, a las 3 pm.
- Página Oficial del Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM), México. Dirección electrónica: [www.sisam.com.mx](http://www.sisam.com.mx) Consultada el 10 de Octubre del 2009, 3 pm.
- Página Oficial de la Secretaría de Economía. Dirección electrónica: [www.economia.gob.mx](http://www.economia.gob.mx) Consultado 28 de Agosto 2009, 3 pm.
- Página Oficial de Volkswagen. Dirección electrónica: [http://mx.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx.html](http://mx.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx.html) Consultada el 9 de Septiembre del 2009, a las 5 pm
- Porsche, *Historia de Porsche*. Dirección electrónica: <http://www.publispain.com/porsche/historia.htm> Consultada el 22 de Abril del 2010, a las 7 pm
- Promexico, *Alemania. Síntesis de la Relación Comercial México-Alemania*, 2008. Dirección electrónica: <http://www.promexico.gob.mx/work/sites/Promexico/.../ALEMANIA.pdf> Consultada el 24 de Marzo del 2010, a las 7:01 pm
- SEAT, *Historia de SEAT*, Dirección electrónica: [www.historiaseat.com](http://www.historiaseat.com) Consultada el 3 de Abril del 2010, a las 6 pm



- Secretaría de Economía, *Principales resultados del TLCUEM en el comercio y la inversión entre México y la UE*. Dirección electrónica: [http://www.sice.oas/org/TPD/MEX\\_EU/Studies/Resultados\\_s.pdf](http://www.sice.oas/org/TPD/MEX_EU/Studies/Resultados_s.pdf)  
Consultada el 6 de Marzo del 2010, a las 11:35 am.
- Secretaría de Economía, Subsecretaría de Negociaciones de Comercio Internacional, *Balanza Comercial de México con Alemania*, SNCI, México. Dirección electrónica: [http://www.economia-snci.gob.mx/sphp\\_pages/estadisticas/mexicomay/A4bc\\_e.htm](http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/mexicomay/A4bc_e.htm) Consultada el 24 de Mayo del 2010, a las 7 pm
- Secretaría de Economía, Subsecretaría de Negociaciones de Comercio Internacional, *Exportaciones totales de México*, SNCI, México. Dirección electrónica: [http://www.economia-snci.gob.mx/sphp\\_pages/estadisticas/cuad\\_resumen/expmx\\_e.htm](http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/expmx_e.htm)  
Consultada el 24 de Mayo del 2010, a las 7 pm
- Secretaría de Economía, Subsecretaría de Negociaciones de Comercio Internacional, *Importaciones totales de México*, SNCI, México. Dirección electrónica: [http://www.economia-snci.gob.mx/sphp\\_pages/estadisticas/cuad\\_resumen/impmx\\_e.htm](http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/impmx_e.htm)  
Consultada el 24 de Mayo del 2010, a las 7 pm
- Secretaría de Economía con datos de comercio del Banco de México y Eurostat, *Alemania. En el TLC México- Unión Europea*, Mayo 2009. Dirección electrónica: <http://www.economia-bruselas.gob.mx> Consultada el 17 de Febrero del 2010, a las 9:50 pm.
- Servicio de Administración Tributaria, *Cuadro histórico de los salarios mínimos*. Dirección electrónica: [http://www.sat.gob.mx/sitio\\_internet/asistencia\\_contribuyente/informacion\\_fr](http://www.sat.gob.mx/sitio_internet/asistencia_contribuyente/informacion_fr)

[ecuate/salarios\\_minimos/45\\_7369.html](#). Consultada el 16 de Agosto del 2010, a las 5 pm.

- Secretaría de Relaciones Exteriores, Las relaciones diplomáticas entre México y Alemania. Dirección electrónica: <http://portal.sre.gob.mx/alemania/pdf/trata2.pdf> Consultada el 20 de Agosto del 2009, a las 4:16 pm.
- Secretaría de Relaciones Exteriores, Embajada de México en Alemania, *Lista de importantes empresas alemanas con filiales en México*. Dirección electrónica: <http://portal.sre.gob.mx/alemania/index.php?option=displaypage&Itemid=139&op=page&SubMenu=> Consultado el 22 de Marzo del 2010, a las 6 pm
- Vicencio Miranda, Arturo, *La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas*, 2007. Dirección electrónica: <http://contaduriayadministracionunam.com.mx/articulo-3-60-8.html> Consultada el 17 de Abril del 2010, a las 3:54 pm
- Vidal Gregorio, *Comercio exterior, inversión extranjera y grandes empresas en México*, 2000, Dirección electrónica: <http://www.iberomex.com/articulos/Bancomext/comexygrandesempresas.pdf>, Consultada el 31 de Marzo del 2009, 4:30 pm
- Vieyra, Antonio, *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación*, UNAM, México, Dirección electrónica: <http://www.unizar.es/eueez/cahe/vieyra.pdf>, Consultada el 30 de Marzo del 2009, 4 pm.

- Volkswagen, *Historia de Volkswagen en México*. Dirección electrónica: [http://mx.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx/empresa/enviroment/Historia.html](http://mx.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx/empresa/enviroment/Historia.html) Consultada el 4 de Abril del 2010, a las 3 pm.
- Volkswagen, *Volkswagen de México*, Dirección electrónica: [http://www.volkswagen.com/vwcms/master\\_public/virtualmaster/es\\_mx/empresa/enviroment.html](http://www.volkswagen.com/vwcms/master_public/virtualmaster/es_mx/empresa/enviroment.html) Consultada el 12 de Abril del 2010, a las 5 pm
- Volkswagen de México, *Programa de Certificados bursátiles*, 26 de junio del 2003. Dirección electrónica: [http://www.volkswagen.com/etc/medialib/vwcms/virtualmaster/mx/volkswagen\\_en\\_la\\_bmv.Par.0001.File.pdf](http://www.volkswagen.com/etc/medialib/vwcms/virtualmaster/mx/volkswagen_en_la_bmv.Par.0001.File.pdf) Consultada el 9 de Abril del 2010, a las 7 pm.
- -----, *Armadoras establecidas en México*, Marzo 2005. Dirección electrónica: [http://www.metalmecanica.com/mm/secciones/MM/ES/MAIN/IN/INFORMES\\_ESPECIALES/HIJA INFORME ESPECIAL/doc\\_24405\\_HTML.html?idDocumento=24405](http://www.metalmecanica.com/mm/secciones/MM/ES/MAIN/IN/INFORMES_ESPECIALES/HIJA INFORME ESPECIAL/doc_24405_HTML.html?idDocumento=24405) Consultada el 25 de Abril del 2010, a las 6:20 pm
- -----, *Historia de Bentley*. Dirección electrónica: <http://www.autos-clasicos.net/historia/historia-bentley.php> Consultada el 22 de Abril, a las 5 pm
- -----, *Capítulo II La industria automotriz en México y el TLCAN*. Dirección electrónica: [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/docuentos/...a.../capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/docuentos/...a.../capitulo2.pdf) Consultada el 4 de Agosto del 2010, a las 2:19 pm

- -----, *Capítulo III Audi, Historia de la empresa*. Dirección electrónica: [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/...a.../capitulo3.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/...a.../capitulo3.pdf)  
Consultada el 17 de Abril del 2010, a las 7:48 pm
- -----, *Historia del Volkswagen*. Dirección electrónica: <http://www.avwc.org/castella/historiavw.htm> Consultada el 18 de Marzo del 2010, a las 7 pm.
- -----, *Inversión Extranjera Directa Alemana en México 1991 al 2001*.  
Dirección electrónica: [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lri/gomez\\_h\\_aa/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/gomez_h_aa/capitulo2.pdf), Consultada el 31 de Marzo del 2009, 5:30 pm
- -----, *La historia del MINI*. Dirección electrónica: <http://autosclasicos.espaciolatino.com/historias/mini.htm> Consultada el 24 de Mayo del 2010, a las 5 pm.
- -----, *Maybach Historia*. Dirección electrónica: <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-MAYBACH.htm> Consultada el 16 de Marzo, a las 4 pm.
- -----, *Reanudan VW y Porsche negociaciones*, Periódico El Financiero.  
Dirección electrónica: <http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/contentmgr.cfm?docId=190479&obclipo=1&orderby=docid&sortby=ASC> Consultada el 19 de Mayo del 2009, a las 8 pm.
- -----, *SMART Historia*. Dirección electrónica: <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-SMART.htm> Consultada el 16 de Marzo, a las 5:40 pm.