



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
RELACIONES INTERNACIONALES

**“CHINA Y MÉXICO COMO CENTROS DE ATRACCIÓN
DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA:
EL CASO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ (2000-2009)”**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES
PRESENTA
MABEL ÁLVAREZ SÁNCHEZ
ASESOR: DR. GERARDO MARTÍNEZ VARA



México, Distrito Federal 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.

*"Si se siembra la semilla con fe y se cuida con perseverancia,
sólo será cuestión de tiempo recoger sus frutos."*

Thomas Carlyle

Obtener un título profesional fue una de mis metas más importantes y no hubiera sido posible sin personas que son clave en mi vida, a quien dedico este esfuerzo con el que finalmente alcanzo mi objetivo.

Agradezco a mis padres porque estoy segura que sin su apoyo este momento no hubiera sido posible. Son el motor de mi vida.

Papá, gracias porque ante todo siempre aseguraste mi educación y porque a tu manera y con tu forma de amar me impulsaste también a vencer cada uno de mis retos.

A mi mamá gracias por tu tiempo, por tu confianza y fortaleza que en todo momento me has brindado, por el amor y paciencia con la que siempre me has guiado.

A mis hermanos que son el mejor regalo que mi papás me pudieron haber dado; Carlos, siempre has sido mi mejor ejemplo a seguir y Odette eres la mejor compañera de vida, gracias por tu apoyo y paciencia.

A ti Juan agradezco tu amistad, apoyo y amor incondicional que siempre me has brindado.

Y por supuesto agradezco a mi asesor el Dr. Gerardo Martínez Vara por su disponibilidad y su valiosa orientación en el desarrollo de la presente investigación.

El apoyo y amor de cada uno de ustedes me dieron la fortaleza para perseverar en esta meta.

Contenido.

Prefacio	8
Introducción	10
Capítulo I. La IED en el Marco de la Economía Global	15
1.1 Tendencias y comportamiento de la IED a nivel mundial	19
1.1.1 Expansión e incremento de las Empresas Transnacionales	19
1.1.2 Cambios Normativos Nacionales	22
1.1.3 Fondos Soberanos de Inversión	24
1.2 La IED y los principales receptores del mundo en desarrollo	32
1.3 China y México ante la Economía Global	37
1.3.1 La economía mexicana ante la apertura económica	38
1.3.2 El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio	47
1.4 El impacto de la IED en la economía china y en la economía mexicana.	56
1.4.1 China.	58
1.4.2 México.	65
Capítulo II. Principales factores de atracción de la IED: México frente a China	73
2.1 Marco Normativo que regula la entrada y participación de la IED en China y en México	76
2.2 Apertura Comercial en México y en China	99
2.3 Mano de Obra y Mercado doméstico en China y en México	110
2.4 Desarrollo tecnológico y científico en México y en China	117
2.5 Infraestructura del Transporte	128
2.5.1 Infraestructura del Transporte en China	129
2.5.2 Infraestructura del Transporte en México	149
2.6 Origen y distribución sectorial de la IED en México y en China	182
Capítulo III. El caso de la Industria Automotriz.	190
3.1 Antecedentes de la Industria Automotriz de China.	192
3.2 Antecedentes y cambios más importantes de la Industria Automotriz de México.	196
3.3 México frente a China como centros de producción de vehículos.	203
3.4 Tendencias e impacto de la IED en la Industria automotriz china y mexicana	223
Conclusiones.	230
Fuentes.	245

Cuadros

Cuadro 1. Cambios Reglamentarios Nacionales 1992-2008.	22
Cuadro 2. Flujos de IED, por regiones y países seleccionados, 1995-2009. Flujos de entrada de IED.	29
Cuadro 3. Flujos de IED, por regiones y países seleccionados, 1995-2009. Flujos de salida de IED.	30
Cuadro 4. Balanza Comercial de México: Resumen (Millones de dólares)	43
Cuadro 5. Principales Empresas nacionales adquiridas.	71
Cuadro 6. Flujos de IED a China y a México 2001 – 2009.	74
Cuadro 7. Clasificación general de proyectos de inversión por categorías	84
Cuadro 8. APPRIs suscritos por México.	100
Cuadro 9. Participación de países latinoamericanos en la producción mundial de artículos.	119
Cuadro 10. Top 500, principales países en el RMUW, 2009.	121
Cuadro 11. Solicitud y Concesión de Patentes, (2005).	122
Cuadro 12. Longitud de la Red Carretera.	129
Cuadro 13. Tráfico de mercancías por carretera.	130
Cuadro 14. Tráfico de mercancías en los puertos chinos.	132
Cuadro 15. Transporte de mercancías por ferrocarril.	137
Cuadro 16. Oferta ferroviaria de China.	138
Cuadro 17. Oferta de Infraestructura Aérea.	143
Cuadro 18. Tráfico de mercancías aéreo.	143
Cuadro 19. Calendario de compromisos de China con la OMC.	147
Cuadro 20. Longitud de vías férreas por entidad federativa.	163
Cuadro 21. Vías Férreas existentes en México.	164
Cuadro 22. Carga doméstica internacional transportada en México por medio aéreo 1999 – 2003 (toneladas).	172
Cuadro 23. Movimiento de carga aérea en los aeropuertos nacionales en el 2003.	174
Cuadro 24. Cuadro comparativo de la infraestructura del transporte (calidad y capacidad y/o extensión).	180
Cuadro 25. 10 principales fuentes de IED para China en el 2009.	187
Cuadro 26. Decretos emitidos por el gobierno nacional.	201
Cuadro 27. Balanza comercial de México para diversas industrias 2003	209
Cuadro 28. Salarios mínimos mensuales, 1986-2004.	212
Cuadro 29. Factores de Atracción.	219
Cuadro 30. Joints Ventures en el Sector Automotriz de China.	221

Gráficas.

Grafica 1. Flujos de IED de los fondos soberanos, 1987 – 2007.	26
Grafica 2. Producto interno Bruto de China y México 2000-2009.	64
Grafica 3. Tasa de impuestos corporativos.	98
Grafica 4. Número de pagos de impuestos.	98
Grafica 5. Número de Tratados de Libre Comercio.	102
Grafica 6. Número de procedimientos y días que se requieren para abrir una Empresa.	103
Grafica 7. Número de documentos que se requieren para la exportación e importación.	104
Grafica 8. Evolución de los sueldos en México y China.	115
Grafica 9. Tasa de crecimiento en el número de artículos científicos.	120
Grafica 10. Rendimiento de los puertos más importantes de China.	136
Grafica 11. Inversión Pública y Privada.	152
Grafica 12. Evolución del estado físico de la red carretera federal en buenas condiciones.	152
Grafica 13. Automóviles movilizados por vía marítima 1997-2006.	160
Grafica 14. Kilómetros de Red Ferroviaria por cada mil kilómetros cuadrados de territorio.	165
Grafica 15. Carga transportada por la red ferroviaria de México.	166
Grafica 16. Longitud de la Red férrea de México.	166
Grafica 17. Infraestructura aérea de México.	171
Grafica 18. Principales destinos de exportaciones.	173
Grafica 19. Extensión y/o capacidad de la red de transporte carretero y portuario.	177
Grafica 20. Extensión y/o capacidad de la Red ferroviaria y aérea.	178
Grafica 21. Calidad en la infraestructura del transporte.	179
Grafica 22. Inversión en Infraestructura (porcentaje del PIB).	181
Grafica 23. La IED recibida por sector de destino en China (Enero-agosto 2009).	182
Grafica 24. Inversión extranjera recibida en México por sector económico, 2000 al 2009.	183
Grafica 25. Participación de China y México en las importaciones manufactureras totales de Estados Unidos, 1993-2003 (%)	185
Grafica 26. Principales países fuente de IED destinada a China.	186
Grafica 27. IED en México por principales países de origen, 2000-2009.	188
Grafica 28. Participación en la producción mundial de automóviles de los principales países productores, 2008.	191
Grafica 29. Ventas al mercado interno de México anualizadas.	216
Grafica 30. Países seleccionados: vehículos por habitante, 2009 (Vehículos por cada 1000 habitantes).	218
Grafica 31. México: Inversión Extranjera Directa en el Sector Automotriz, 1999- 2008.	220
Grafica 32. Principales países productores de vehículos 1997 -2009 (millones de unidades anuales).	222
Grafica 33. Principales de países productores de vehículos, 2000-2009 (en millones de unidades).	226
Grafica 34. Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz en México, por países, 2000-2009.	227

Mapas.

Mapa 1. Cobertura de la Red carretera de China.	131
Mapa 2. Principales Puertos de China.	133
Mapa 3. Red ferroviaria de China.	139
Mapa 4. Pasos Fronterizos por Ferrocarril.	141
Mapa 5. Aeropuertos en China.	144
Mapa 6. Red carretera de México.	150
Mapa 7. Principales corredores del sistema carretero nacional.	151
Mapa 8. Puertos de México.	153
Mapa 9. Red férrea de México.	162
Mapa 10. Infraestructura férrea hasta el 2006.	167
Mapa 11. Aeropuertos en México 2006.	170

Prefacio.

El desarrollo de la presente investigación es resultado de una preocupación particular por el acontecer presente, pero sobretodo futuro, de la economía mexicana, la cual, forma parte del contexto de Economía Global, en el que lo que ocurre en un extremo del mundo necesariamente tiene implicaciones en el otro extremo; tal como sucede con el exponencial crecimiento de la economía China, el cual debido a la particularidad con la que se ha presentado, ha captado la atención del mundo, sobre todo si se considera que China fue un país que por mucho tiempo se identificó con la ideología socialista acompañada de un modelo económico altamente proteccionista; modelo que dio un giro significativo al asumir ciertas características del modelo capitalista, pero sin alinearse por completo a este, ya que adopta un modelo propio y único, mismo que le ha permitido la particularidad del crecimiento que hoy en día caracteriza a la economía china, país que ha logrado sobresalir en el mundo en desarrollo e incluso participar de forma determinante dentro del acontecer económico internacional.

Ante tal situación es que surge el interés por identificar las implicaciones de tal acontecimiento para la economía mexicana en particular, con la intención implícita de invitar al lector a reflexionar, una vez que se haya identificado el escenario actual y la magnitud del impacto de dicho crecimiento de la economía china en particular respecto a la captación de flujos de IED, respecto de la alternativa de nuestro país ante tal acontecimiento económico.

Durante el proceso de tal investigación el principal obstáculo a enfrentar fue el acceso a datos referentes a la economía china, principalmente a datos precisos acerca de la participación de la IED en la misma; sin embargo, fue posible sortear tal obstáculo a través de la consideración de datos equivalentes. A tal situación se sumó el reto de contextualizar los datos presentados, es decir, mostrarlos siempre dentro de su justa dimensión, debido a las diferencias que de hecho ya existen entre ambas naciones.

Las principales fuentes a considerar fueron páginas oficiales, documentos emitidos por la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái y el Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), además de las consulta de libros para el desarrollo principalmente de la parte histórica de esta investigación.

Introducción.

En el siglo XXI un hecho que es evidente e imposible de ignorar debido a sus alcances es el crecimiento y desarrollo económico de China, resultado de todo un proceso, ya que, este se ha ido forjando desde principios de los años ochenta.

Dicho acontecimiento ha sido de tal magnitud que ha tenido implicaciones en el resto de las economías del mundo, puesto que, en el marco del contexto de Economía Global, resulta imposible escapar a sus alcances.

Al respecto uno de los elementos clave es la Política Económica que sustenta a las Políticas Públicas que, además de incluir una serie de reformas al interior, ha implementado un modelo económico en el que se incluye cierto grado de apertura al exterior, acompañado de una importante participación del Estado en cuanto al control y dirección de tal apertura, a través de la cual este país ha incrementado y diversificado su actividad comercial, tal tendencia se fortaleció una vez que China finalmente ingresó a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el 2001. Dicho modelo también ha permitido y contribuido en una mayor captación de Inversión Extranjera Directa (IED), por lo que el modelo económico que China ha adoptado se ha reflejado en una mayor e importante participación de este país dentro de la Economía Global; por lo tanto, tal acontecimiento ha trastocado el resto de las economías del mundo.

Por su parte México no ha sido la excepción y entre los efectos que ha tenido el crecimiento económico de China, ha sido el desplazamiento de la economía mexicana, particularmente en lo que respecta a la captación de flujos de IED; escenario en el cual destacan tanto México como China por su nivel de captación; sin embargo, con el ingreso de China a la OMC este país se consolida como el principal receptor de dicha inversión, no sólo dentro de la región de Asia, ya que, de igual forma se ha posicionado dentro del mundo en desarrollo, en el cual también se ubica México.

Tal tendencia se debe a una serie de factores en los que ambos países coinciden en ofrecer a la IED y que a su vez resultan atractivos para la misma; entre los factores más relevantes se encuentran: las políticas legislativas que regulan la entrada y participación de la IED dentro de las economías receptoras, el grado de apertura comercial, el desarrollo científico y tecnológico, la oferta de infraestructura en particular la infraestructura del transporte-, la mano de obra y el mercado doméstico.

Las condiciones que cada país ofrece a las Empresas Transnacionales (ETN's) y por lo tanto a la IED por medio de cada uno de estos factores resultan atractivas; sin embargo, estos focos de atracción que brinda México tienden a perder su efecto ante sus homólogos en China.

Por lo que China ha incrementado sus flujos captados de IED, logrando captar durante el periodo del 2001 al 2009, 567,830 millones de dólares frente a los 197,834 millones de dólares captados por la economía mexicana, lo que representa tan solo el 34.8% del total que ha captado la economía China en 9 años; sin embargo, México fue el principal país receptor de la misma en América Latina, por lo tanto, aunque entre tales economías existen grandes diferencias, lo cierto es que ambos países destacan, tanto en América Latina como en Asia respectivamente por sus niveles de captación de IED, la cual, se ha constituido como un elemento importante para cada una de las economías mencionadas.

Una de las industrias donde es posible percatarse de dicha tendencia es la industria automotriz, la cual resulta ser una de las principales industrias para cada una de las dos economías que aquí se abordan, y en donde cada vez más Empresas, seducidas por las condiciones que ofrece China, han incrementado sus inversiones en este país, ya que representa una gran oportunidad para diversificar sus mercados, reducir sus costos tanto de producción como de distribución, aunado a la posibilidad de eficientar su producción mediante el aprovechamiento de la tecnología disponible.

Es precisamente este escenario en el que China se presenta como una “amenaza” para México, puesto que, para ambas economías, la IED resulta ser un recurso de gran trascendencia, debido a que tal inversión conlleva la posibilidad de contribuir en la creación de oportunidades de empleo e incremento de la productividad, eficiencia y modernización de la industria donde participa, además de representar un vehículo para la transferencia de tecnología; aunque cabe señalar que dichos efectos se presentan en mayor o menor medida, o incluso en ocasiones no se presentan en la economía receptora de tal inversión, ya que, las implicaciones de la participación de la IED están determinadas en gran parte por las políticas nacionales que regulan la entrada del capital extranjero, que al mismo tiempo delimitan su participación en la economía a la que se destina.

Por lo anterior la presente investigación parte de un contexto de Economía Global caracterizado por un modelo económico predominante, el modelo neoliberal, en cuya etapa se presenta un importante desarrollo tecnológico y científico, incremento y desarrollo de los medios de comunicación y de transporte, la tendencia a la eliminación de barreras arancelarias y el fraccionamiento del proceso de producción conocido como *World Factory*, entre otras características, que en conjunto han favorecido al incremento en los flujos de capitales a nivel mundial.

Ante tal panorama que se presenta principalmente para México, es que resulta trascendente analizar los factores y condiciones que ofrecen la economía china y la mexicana a la IED, e identificar las condiciones en las que este capital ingresa, ya que a su vez determinan el aprovechamiento de tal inversión en las economías nacionales, para finalmente identificar el grado en el que China resulta una “amenaza o una oportunidad” para la economía mexicana.

En consecuencia, la hipótesis central de la presente investigación, asume el crecimiento económico de China y su tendencia a la apertura económica y comercial, como un factor de competencia e incluso de amenaza para la economía mexicana principalmente por lo que respecta a la captación de flujos de IED, no sólo debido a que comparten factores altamente atractivos para la IED sino también porque en muchos de ellos China tiene ventaja sobre sus homólogos en la economía mexicana.

Con el objetivo de identificar el impacto de la participación de China en la Economía Global, la presente investigación se integra de la siguiente manera:

En el Capítulo I se presenta en primera instancia el contexto que enmarca los flujos de IED a nivel mundial, además de identificar las principales tendencias y características de dicho contexto de Economía Global que favorecen a tales inversiones; asimismo, se presenta un panorama respecto a los principales países receptores de la IED a nivel mundial y en particular en el mundo en desarrollo, del cual China y México forman parte; finalmente en este primer Capítulo se aterriza en la estrategia de apertura económica empleada por cada una de las dos economías y el impacto que la IED ha significado en las mismas, con el objetivo de brindar al lector un panorama respecto del papel que ha jugado dicha inversión en la economía china y en la economía mexicana.

La hipótesis central que asume la apertura económica y comercial de China más como impacto negativo para la economía mexicana, implica que en factores que resultan atractivos para la IED tales como, marco legislativo, apertura comercial, desarrollo tecnológico y científico, infraestructura del transporte, mano de obra y mercado doméstico, China se presenta con una ventaja importante frente a los respectivos factores de la economía mexicana, para despejar tal conjetura en el Capítulo II se procede a identificar y analizar los principales factores de atracción de la IED de acuerdo con la perspectiva de las ETN's, las cuales se han posicionado como el

principal vehículo de dicha inversión, haciendo cada vez más dinámica la actividad comercial a nivel mundial.

Tal Capítulo concluye con un análisis acerca de las principales fuentes y el principal destino sectorial de la IED en ambas economías, con el objetivo de despejar la interrogante respecto a la “competencia” que los factores de atracción de China pudieran significar para la economía mexicana.

Es precisamente con dicha intención de analizar el impacto que la economía china ha tenido en la economía mexicana, en particular en la captación de flujos de IED, que en el Capítulo III se aborda el tema del impacto y la participación que los flujos de IED ha tenido en el sector automotriz en cada una de las economías, el cual en ambos casos resulta ser un sector de peso, situación que se comprueba en los primeros apartados de dicho Capítulo a través de la puntualización de los principales cambios y antecedentes que se han presentado en este sector en las respectivas economías; asimismo en el siguiente apartado se presenta un análisis del impacto que los factores de atracción de IED en China han tenido sobre sus homólogos en México, para concluir con un panorama de la situación actual de esta industria y la participación de la misma en la Economía Global, resultado en gran parte tanto del incremento o disminución en la captación de flujos de IED, como de la forma en que se determina la participación de la misma en el sector automotriz de cada una de las dos económicas aquí consideradas.

Por último abordó los resultados de la investigación expresados en las conclusiones, que no sólo ofrecen un referente de la situación actual sino también se incluyen las proyecciones factibles.

Capítulo I. La IED en el marco de la Economía Global.

El proceso de globalización no es propio de los últimos años, sin embargo, es en el último cuarto del siglo XX que dicho proceso cobra mayor intensidad y trascendencia para el mundo en general, trastocando cada una de las esferas en las que el hombre se mueve; la esfera política, social, cultural, ambiental, académica, laboral y por supuesto económica; en esta última dicho proceso ha re-delineado el orden económico mundial en el que se insertan a la Economía Global economías que cada vez tienen una mayor participación en el nuevo orden económico, las llamadas economías emergentes.¹

Si bien, la globalización es un proceso multidimensional, el desarrollo del presente trabajo se enmarca en el proceso de globalización específicamente en lo que concierne a la esfera económica, siendo ésta donde tal proceso encuentra un firme apoyo ideológico en el modelo económico neoliberal, cuyos teóricos más sobresalientes son David Hume y Adam Smith, la premisa de esta corriente de pensamiento económico es la no intervención del Estado en la economía, es decir, plantean que las fuerzas del libre mercado regularán por sí mismas las economías.

Los alcances que la globalización ha logrado se deben al contexto actual que enmarca a este proceso, me refiero al nivel de desarrollo tecnológico y científico alcanzado y a los efectos que este ha tenido en las comunicaciones y los transportes, permitiendo la reducción de las distancias y del tiempo, facilitando increíblemente el acceso a la información y la movilización tanto de capitales, bienes, firmas y de personas a lo largo y ancho del mundo; en este proceso se incrementan las relaciones entre los Estados mediante los intercambios de bienes y servicios, de flujos de capitales y de personas, aunado a esto el aumento de las transacciones comerciales a nivel mundial;²

¹ Término utilizado para referirse a aquellas economías en desarrollo que poseen grandes potenciales de crecimiento, aunque cabe mencionar que estas economías representan un mayor riesgo para la IED que las economías desarrolladas.

² José Antonio Ocampo; Juan Martín. *Globalización y desarrollo. Una reflexión desde América Latina y el Caribe*. Washington D.C y Bogotá Colombia, Ed. CEPAL. Alfaomega 2003 pp. 1-67

dichas relaciones trascienden en ocasiones a la conformación de bloques económicos regionales.

Otros de los aspectos que enmarcan la fase del proceso de globalización actual son la creciente presencia de Empresas Transnacionales (ENT's) y la conformación de monopolios, cuya estrategia de operación deriva en una nueva división del trabajo, especialización de las economías, el aprovechamiento de las ventajas competitivas y con ello la tendencia a la segmentación del proceso de producción a nivel mundial.

Tales condiciones son las que permiten ubicar el proceso de globalización en su fase actual de Economía Global, donde ya no existen fronteras ni nacionalidades tanto para los monopolios como para los capitales que se mueven alrededor del mundo en busca del máximo beneficio, aprovechando las ventajas que una y otra economía les ofrece.

Los principales actores de la Economía Global, por el dinamismo e importancia de su participación para mantener la continuidad y el desarrollo son los grandes monopolios e Instituciones Financieras Internacionales como el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI). Además de Organizaciones Internacionales como la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE); actores que se encargan de establecer directa o indirectamente las reglas del juego.

Es decir, en el caso de BM y el FMI ambos pretenden ,ya sea, mediante asesorías alentar a los países a la adopción de reformas normativas de carácter comercial y económico en pro del funcionamiento del actual sistema económico, o bien, mediante préstamos condicionados a la adopción de reformas en materia de política económica, que se destinan a proyectos de desarrollo que finalmente contribuyen al mejoramiento de las condiciones internas del país, pero el objetivo que subyace detrás de las acciones de este tipo de Instituciones es sin duda la preservación del sistema económico además del crecimiento y la expansión del comercio mundial .

Mientras que organizaciones como la OCDE y la OMC condicionan la integración a las mismas, a la adopción y/o el cumplimiento de una serie de estándares de carácter económico, comercial y social, que contribuyen al desarrollo de la Economía Global conformando un ambiente favorable para ésta entre los países miembro.

Estos actores en conjunto se encargan de mantener las condiciones necesarias a escala mundial para la operatividad de la Economía Global, conformando una compleja red de relaciones económicas, políticas, comerciales y sociales, de las cuales resultan beneficios asimétricos.

Los principales pilares de la Economía Global y que al mismo tiempo son resultado de la propia dinámica de la misma son: la exclusión, la integración y su carácter dominante.

El proceso de globalización tiene un carácter de exclusión en sí mismo, sobre todo en su fase actual de Economía Global, pues, deja fuera a todos aquellos que se resistan a realizar las modificaciones necesarias que permitan participar en “mejores” condiciones dentro de la misma; sin embargo, tal exclusión significa mantenerse al margen no sólo de la dinámica económica y comercial sino también de la modernización y del progreso, condiciones a las que todo Estado aspira.

No es que el participar en la Economía Global sea la panacea, el camino hacia el desarrollo, la prosperidad y el bienestar para las economías, sino que la Economía Global representa una “oportunidad” para tener acceso a dichas condiciones, aunque a diversos grados, ya que, el beneficio que las economías puedan obtener de su participación en ésta depende en gran parte de las capacidades y condiciones con las que cada actor se integre al juego, las cuales también determinan el dominio de unos sobre otros, profundizando la asimetría propia del sistema económico capitalista.

Por otra parte, el carácter de integración de este proceso, se presenta como un mecanismo que permite integrarse en la Economía Global en mejores condiciones y con ello obtener mayores beneficios de su participación, ya que pueden establecer aéreas de preferencia comercial, uniones aduaneras y mercados comunes, sólo por mencionar algunos; es por eso que la conformación de bloques económicos regionales ha sido tan recurrente en el contexto actual, ya que, dicha integración permite incrementar la acometividad como bloque.

Es así como la Economía Global ha trascendió las fronteras, por lo que los actores de ésta se mueven a nivel planetario en busca del máximo beneficio, un ejemplo de ello es la creciente presencia de “capitales globales”, los cuales pueden ser producto de transferencias de recursos financieros entre gobiernos de forma bilateral, o bien, multilateral cuando los préstamos provienen de Instituciones como el Banco Mundial ò el Fondo Monetario Internacional. Sin embargo, los flujos de capital “extranjero” también pueden provenir del sector privado, ya sea en forma de préstamos de Bancos extranjeros, Inversiones de Cartera ò Inversión Extranjera Directa, la cual, es el objeto de estudio de la presente investigación.³

La Inversión Extranjera Directa (IED) puede tomar dos formas; la llamada “Greenfield”, son aquellas inversiones que se realizan con miras a la creación de una nueva instalación, o a la utilización e incorporación de nuevas tecnologías de producción.

³ De acuerdo con James Petras, en su libro *Juicio a las Multinacionales, Inversión Extranjera e Imperialismo*, los préstamos de banco, son aquellos otorgados ya sea por bancos comerciales o por Instituciones como el FMI o BM; mientras que las inversiones de cartera se refiere a la compra de acciones, bonos, obligaciones y otros instrumentos financieros emitidos por el sector privado.

La otra forma de la IED es la conocida como “Brownfield”, son las inversiones que se realizan en forma de fusiones o adquisiciones, lo que implica la compra de activos de empresas nacionales que ya existen⁴

Por ser una de las características más sobresalientes y sobre todo, por su dinamismo en la Economía Global, a continuación se presenta un análisis de la IED en los últimos años y de las tendencias que han contribuido al incremento de tales flujos.

1.1 Tendencias y comportamiento de la IED a nivel mundial.

En la última década los flujos de Inversión Extranjera Directa (IED) han cobrado mayor relevancia, debido a que los montos de dichos flujos, tanto de entrada como de salida, han aumentado a nivel mundial como consecuencia de ciertas tendencias mundiales tales como son la expansión e incremento de Empresas Transnacionales (ENT's), el incremento del número de cambios normativos nacionales a favor de las inversiones extranjeras, y la creciente participación de los fondos soberanos de inversión en los flujos de la IED.

Cabe señalar que dichas tendencias contribuyen al incremento de tales flujos, ello a pesar de que la reciente crisis financiera, originada en Estados Unidos en el 2008 ha tenido repercusiones en cada una de ellas, mermando en diversos grados los flujos de IED a nivel mundial. Información que a continuación se detalla.

1.1.1 Expansión e incremento de las Empresas Transnacionales (ETN's)

La ideología neoliberal del modelo económico actual esencia de la Economía Global, aunado a los adelantos e innovaciones tecnológicas y científicas, no sólo en los medios de comunicación y transporte sino, también en el modo de producción, han modificado este último, ya que, en busca de reducir costos de producción, transporte y de acaparar nuevos mercados con el

⁴ James Petras; Henry Veltmeyer. *Juicio a las Multinacionales. La Inversión Extranjera e Imperialismo*, Madrid, Ed. Popular, 2007, Pp. 65

objetivo final de incrementar las utilidades, es que las ENT han optado por un modo de producción segmentada, misma que permite aprovechar las condiciones tanto sociales, políticas, laborales, geográficas, comerciales, naturales, culturales, científicas y tecnológicas que ofrecen otras economías.

Es decir, lo que se pretende es el aprovechamiento al máximo de las ventajas que ofrece cada economía, reduciendo los costos de producción y acrecentando las utilidades.

Lo anterior ha permitido contribuir significativamente a la movilidad de capitales a nivel mundial, traduciéndose en un incremento en el flujo de Inversión Extranjera Directa (IED), puesto que, las ENT suelen ser el principal medio de dicha inversión.

De acuerdo con el Informe sobre las *Inversiones en el mundo 2009. Empresas Transnacionales, producción agrícola y desarrollo* publicado por la UNCTAD; actualmente existen cerca de 82,000 ENT's en todo el mundo y 810,000 filiales en el extranjero, a las cuales el panorama económico global les ofrece diversas oportunidades para incrementar sus utilidades y con ello su dinamismo, lo cual se evidencia en el monto registrado de activos totales de las filiales en el extranjero que asciende a 69,771 miles de millones de dólares, mientras que hace 20 años, en el año 1990, tan sólo se registraron 5,938 miles de millones de dólares.⁵

Estas empresas se han incrementado al tiempo que diversifican su campo de acción, pues además de existir grandes ENT's petroleras o manufactureras, como General Electric, British Petroleum, Shell Group, Toyota y Ford Motor Company (que ocupan los primeros lugares a nivel mundial de las 25 principales empresas transnacionales no financieras); en la última década, el sector servicios e infraestructura se ha vuelto atractivo para las ENT's, de hecho

⁵UNCTAD, *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo*. [en línea], Naciones Unidas, UNCTAD, Nueva York y Ginebra, 2009, pp. 11-12, Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2009overview_sp.pdf [consultada: 5 de febrero de 2010].

en la lista del 2008 de las 100 principales ENT's 26 de ellas corresponden al sector servicios.

Asimismo, las ENT's han empleado mecanismos de acción y/o operación, tales como adquisiciones y fusiones transfronterizas, que favorecen al incremento de los flujos de IED, aunque en el 2008 el monto registrado por el valor de dichas transacciones experimentó una significativa reducción del 34.7%, es decir, paso de 1,031 miles de millones de dólares en el 2007 a 673 000 millones de dólares en el 2008.⁶

Tal reducción en las cifras no es más que producto de la crisis económica y financiera del 2008, cuyos efectos han sido de diversas magnitudes para los actores de la Economía Global, haciendo que los efectos a de tal crisis sobre los flujos de IED varíen de acuerdo a las regiones, incluso varían de país a país.

En el 2009, de acuerdo con el Informe de la UNCTAD titulado *World Investment Prospects Survey 2009-2011*, el 85% de las ENT's de todo el mundo señaló que la crisis económica había influido en las reducciones que las empresas habían hecho en sus planes de inversión, mientras que el 79% coincidió en identificar a la crisis económica como responsable directa de dichas reducciones, limitando así la capacidad y voluntad de las ENT's para llevar a cabo transacciones de IED.

Si bien el año 2008 no ha sido fácil para los diferentes actores de la Economía Global, el dinamismo y la importancia de las ENT's respecto a su contribución en los flujos de IED a nivel mundial sigue vigente, a pesar de las reducciones en las cifras presentadas.

⁶ *Ibíd.*

1.1.2 Cambios Normativos Nacionales

Otro de los factores que ha contribuido al incremento del flujo de la Inversión Extranjera Directa a nivel mundial es la tendencia a los cambios normativos nacionales, la mayoría de ellos a favor de una mayor apertura a la IED, de acuerdo con la encuesta anual que realiza la UNCTAD sobre los cambios introducidos en las leyes y reglamentos nacionales que podrían influir en la entrada y operaciones de las ETN's y por ende en los flujos de IED; de acuerdo a criterios de la UNCTAD que los clasifica en favorables y menos favorables, tal tendencia a favor se refleja en cuadro 1 que a continuación se presenta.

Cuadro 1.

Cambios Reglamentarios Nacionales 1992-2008

Año	N° de países que introdujeron cambios	N° de cambios reglamentarios	Más favorables	Menos favorables
1992	43	77	77	0
93	56	100	99	1
1994	49	110	108	2
1995	63	112	106	6
1996	66	114	98	16
1997	76	150	134	16
1998	60	145	136	9
1999	65	139	130	9
2000	70	150	147	3
2001	71	207	193	14
2002	72	246	234	12
2003	82	242	218	24
2004	103	270	234	36
2005	92	203	164	41
2006	91	177	142	35
2007	58	98	74	24

Fuente: Tomado del, *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo*. Naciones Unidas, UNTACD. Nueva York y Ginebra 2009, p. 15

Tales cifras indican que si bien en los últimos años es posible identificar cierto incremento en el número de cambios regulatorios menos favorables a la IED, es evidente que los dirigentes políticos continúan procurando ofrecer a las Inversiones Extranjeras un clima legislativo más favorable, ya que, desde 1992 al 2008 del total de los cambios reglamentarios realizados en este periodo el 89.7% favorecían a la IED, porcentaje que es indudablemente superior al 10.3% que correspondió a los cambios menos favorables realizados en el mismo periodo, pues de los 270 cambios regulatorios registrados en el 2004 (año en que se realizó un mayor número cambios) sólo 36 de ellos, que representa el 13.3 %, fueron menos favorables a la IED, frente a los 234 a favor de la IED, es decir, el 86.6% de tales modificaciones pretendían ofrecer mejores condiciones a la IED en ese mismo año, ofreciendo un marco legislativo menos restrictivo a las inversiones.

Gran parte de las restricciones impuestas a la IED fueron por motivos de seguridad nacional, ya que, los gobiernos tendieron a adoptar medidas de política restrictiva a las inversiones privadas, incluidas las inversiones extranjeras en determinados sectores, por ejemplo, en el 2006 gran parte de tales restricciones se centraron en las industrias extractivas, principalmente de América Latina (Bolivia, Ecuador, Venezuela)⁷, cuyos gobiernos coinciden en un perfil nacionalista.

⁷ UNCTAD, *Informe sobre Inversiones en el mundo. Las empresas transnacionales y el desafío de las infraestructuras 2008*, [en línea], Naciones Unidas, UNTACD, Nueva York y Ginebra, pág. 10.

Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2008overview_sp.pdf
[consultada: 7 de febrero de 2010]

Cabe señalar que el número de Acuerdos Internacionales de Inversión All, cuyo “objetivo es alentar las inversiones extranjeras en el interior o en el exterior mediante medidas específicas de las partes contratantes”,⁸ aumentó en el año 2008, ya que se celebraron 59 nuevos tratados bilaterales de inversión, sumando así un total de 2,676; lo mismo ocurrió con los tratados de doble tributación de los cuales se celebraron 75, ascendiendo a un total de 2,805 de dichos tratados.⁹

1.1.3 Fondos Soberanos de Inversión

De acuerdo con Simón Johnson, Consejero Económico y Director del Departamento de Estudios del Fondo Monetario Internacional FMI, los fondos soberanos de inversión son activos de un gobierno que están denominados en moneda extranjera, derivados de un superávit en cuenta corriente por haber acumulado más de lo que exigen sus necesidades inmediatas, por lo que es posible crear un fondo soberano para administrar ese excedente de dinero.

Tales fondos datan de 1950, creados por los gobiernos con el fin de adquirir activos en el extranjero y suelen caracterizarse por niveles de tolerancia de riesgos y objetivos de rendimiento más altos que los de las reservas oficiales tradicionales manejadas por las autoridades monetarias.

El volumen de los fondos soberanos ha crecido drásticamente en las últimas dos décadas, ya que, se estima que en 1990 estos activos ascendían a 500,000 millones de dólares aproximadamente, mientras que en el *Informe sobre Inversiones en el Mundo 2008*, se estima que los mismos ascienden a 5 billones de dólares¹⁰

⁸ Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, *Disposiciones de Promoción de Inversiones en los Acuerdos Internacionales de Inversión*, [en línea], UNCTAD, Nueva York y Ginebra, 2008. Pág. 5 Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/iteit20077_sp.pdf [consultada: 7 de febrero de 2010]

⁹ *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo. óp. cit., p. 16*

¹⁰ Simón Johnson, *El avance de los fondos soberanos de inversión*, Finanzas & Desarrollo, septiembre, 2007, Dirección URL: <http://imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2007/09/pdf/straight.pdf> [consultada: 8 de febrero de 2010]

En su artículo Simón Johnson señala que, si bien más de 20 países poseen fondos soberanos, estos tienden a concentrarse, ya que los cinco fondos más importantes manejan alrededor del 70% del total de los activos y más de la mitad corresponde a grandes exportadores de gas y de petróleo, por lo que la fuente de tales fondos son principalmente las exportaciones de dichas materias primas.

La trascendencia de los fondos soberanos de inversión en flujos de IED radica en que en los últimos años han sido el motor de cada vez un mayor número de grandes fusiones y adquisiciones transfronterizas, además de ser la fuente de importantes inyecciones de capital a instituciones financieras con problemas, destinadas principalmente en los países a desarrollo y recientemente a países desarrollados.

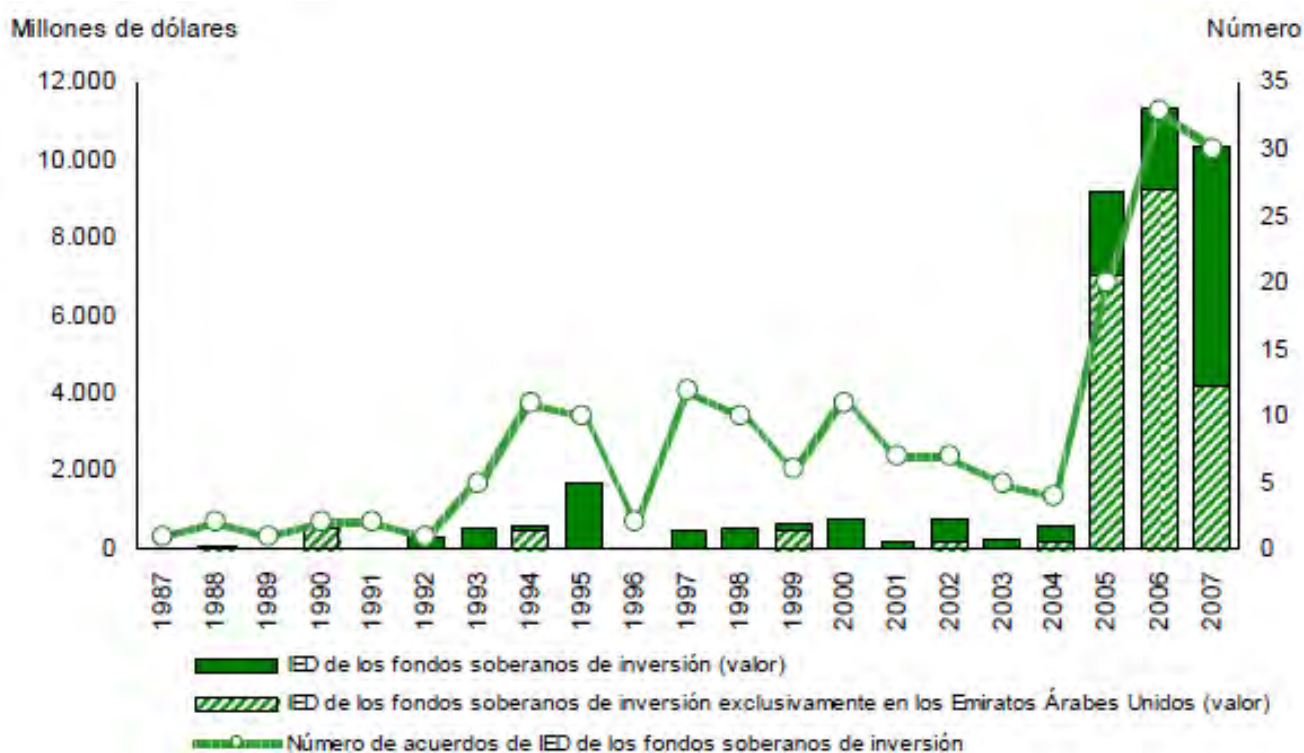
De acuerdo con un comunicado de prensa publicado por la UNCTAD titulado *“Las fusiones y adquisiciones realizadas por fondos soberanos de inversión empiezan a convertirse en un componente importante de la inversión extranjera directa”*, el número de fusiones y adquisiciones transfronterizas en las que han participado fondos soberanos han aumentado de una sola operación en 1987 a 30 en 2007.

Aunque las cantidades invertidas por los fondos soberanos de inversión en forma de IED son relativamente pequeñas, en los últimos tres años éstos han tenido una mayor participación en los flujos de IED, ya que, de los 39,000 millones dólares de los fondos soberanos invertidos en el extranjero en las últimas dos décadas, 31,000 millones de dólares se invirtieron en los últimos tres años en forma de IED.

El incremento de la participación de los fondos soberanos de inversión en forma de IED se refleja en el gráfico 1.

Gráfico.1

Flujos de IED de los fondos soberanos, 1987 – 2007



Fuente: Tomado de *Informe sobre Inversiones en el mundo. Las empresas transnacionales y el desafío de las infraestructuras 2008*, [en línea], Naciones Unidas, UNCTAD, Nueva York y Ginebra, pág. 10.
Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2008overview_sp.pdf
[consultada: 7 de febrero de 2010]

Nota: El gráfico presenta únicamente las fusiones y adquisiciones transfronterizas; se estima que las inversiones de los fondos soberanos de inversión en nuevas instalaciones son extremadamente limitadas.

Esta tendencia hacia el incremento de los fondos soberanos de inversión continúa en el 2008 a pesar de la reducción de los precios de productos básicos, lo que se traduce en una reducción en el capital que proviene de las exportaciones de dichos productos, mismo que constituye la principal fuente de financiamiento de los fondos soberanos de inversión; este incremento se tradujo en un aumento del 16% de las transacciones y adquisiciones transfronterizas en el 2008 realizadas por estos fondos. Por el contrario en el primer semestre del

2009 se han registrado grandes pérdidas en las inversiones de los fondos soberanos de inversión debido a la caída de los precios de las acciones en todo el mundo como parte de la crisis financiera, con lo cual se invirtió la tendencia y se tradujo en una reducción de la inversión de estos fondos en transacciones y adquisiciones transfronterizas, contribuyendo así a la reducción de los flujos de IED en el mundo.

Cabe destacar que el 75 % de la IED proveniente de fondos soberanos de inversión han tenido como destino los países desarrollados, concentrándose principalmente el sector servicios en particular en aquellos prestados a empresas. Mientras que las inversiones provenientes de dichos fondos destinados tanto a África como a América Latina han sido limitadas¹¹.

Si bien, tales tendencias en general han favorecido a los flujos de IED a nivel mundial, en el contexto actual de crisis financiera en el marco de la Economía Global, los flujos de IED también han sido trastocados por esta crisis y las tendencias que hasta el 2007 habían sido generalmente favorables, a partir del 2008 empiezan a presentar ciertas reducciones que a su vez se han reflejado en los flujos de IED que se destinan a las diversas regiones, aunque el comportamiento de dicha inversión ha variado en función de cada región.

A nivel mundial el año 2008 no fue muy favorable para la IED, puesto que, se registró una disminución del 14% respecto al 2007; es decir, de 1,978,800 millones de dólares pasó a 1,697,400 millones de dólares, por lo que el año 2008 representó el punto de quiebre de la tendencia al incremento de los flujos de entrada de IED a nivel mundial; profundizándose en el primer trimestre del 2009 con una reducción de los flujos de IED de un 44% comparado con el mismo periodo del año anterior.

¹¹*Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo op.cit., p. 10*

Respecto a los flujos de salida de IED mundiales, también se presentó una reducción en el año 2008, cuyos montos alcanzaron 1,857,700 millones de dólares, mientras que en el 2007 habían alcanzado una cifra record de 2,146,500 millones de dólares; los flujos de salida de la IED no han tenido la misma constancia hacia al incremento que los flujos de entrada, ya que en otros años también se han registrado reducciones, sin embargo en el 2008 fue la mayor reducción alcanzada hasta el momento.¹²

A continuación en los cuadros 2 y 3 se presentan las cifras de los flujos de IED por regiones: países desarrollados, países en desarrollo, economías en transición de Europa sudoriental y la Comunidad de Estados Independientes (CEI)¹³, cuyo comportamiento de la IED en cada una de ellas fue distinto.

¹² Cifras tomadas de: *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo*, p. 18

¹³ **Nota:** La CEI está compuesta por 10 de las antiguas 15 Repúblicas Soviéticas, con la excepción de los 3 estados bálticos: Estonia, Letonia y Lituania, que actualmente son miembros de la Unión Europea; Turkmenistán, que abandonó la organización el 26 de agosto del 2005 para convertirse en miembro asociado; y Georgia, que se retiró el 18 de agosto de 2009. Mongolia participa en algunas estructuras de la CEI como observador.

Cuadro. 2
Flujos de IED, por regiones y países seleccionados, 1995-2009
(En miles de millones de dólares y en porcentaje)
Flujos de entrada de IED

Región / economía	1995-2000 (media anual)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	*2009
Economías desarrolladas	534,9	361,3	414,2	613,1	972,8	1,358,6	962,3	566
Europa	323,3	279,8	227,7	506,1	631,7	899,6	518,3	-----
Unión Europea	310,0	259,4	223,3	498,4	590,3	842,3	503,5	-----
Japón	4,6	6,3	7,8	2,8	-6,5	22,5	24,4	-----
Estados Unidos	169,7	53,1	135,8	104,8	237,1	271,2	316,1	-----
Otros países desarrollados	37,2	22,0	42,8	-0,6	110,4	165,3	103,4	-----
Economías en desarrollo	188,3	184,0	290,4	329,3	433,8	529,3	620,7	478
África	9,0	20,9	22,1	38,2	57,1	69,2	87,6	59
América Latina y el Caribe	72,9	45,8	95,1	77,1	93,3	127,5	144,4	117
Asia y Oceanía	106,4	117,3	173,2	214,0	283,4	332,7	388,7	-----
Asia	105,9	116,9	172,9	213,8	282,1	331,4	387,8	-----
Asia occidental	3,3	11,3	20,5	43,6	67,6	77,6	90,3	68
Asia oriental	70,7	72,7	106,3	116,2	131,8	150,4	187,0	-----
China	41,8	53,5	60,6	72,4	72,7	83,5	108,3	-----
Asia meridional	3,9	8,2	10,7	14,4	27,8	34,0	50,7	-----
Asia sudoriental	28,0	24,7	35,5	39,6	55,0	69,5	59,9	-----
Oceanía	0,5	0,4	0,3	0,2	1,3	1,3	0,9	-----
Europa sudoriental y CEI (economías en transición)	7,3	19,9	30,3	30,9	54,5	90,9	114,4	70
Europa sudoriental	1,2	4,1	3,5	4,8	9,9	12,8	10,9	-----
CEI	6,1	15,8	26,8	26,1	44,7	78,1	103,5	-----
Total mundial (pro memoria: parte porcentual de los flujos mundiales de IED)	730,5	565,2	734,9	973,3	1,461,1	1,978,8	1,697,4	1,114
Economías desarrolladas	73,2	63,9	56,4	63,0	66,6	68,7	56,7	50,8
Economías en desarrollo	25,8	32,6	39,5	33,8	29,7	26,8	36,6	42,9
Europa sudoriental y CEI (economías en transición)	1,0	3,5	4,1	3,2	3,7	4,6	6,7	6,3

Fuente: Tomado del, *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo*. [En línea], Naciones Unidas, UNTACD, Nueva York y Ginebra, 2009, p.18, Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2009overview_sp.pdf [consultada: 5 de febrero de 2010].

*Los datos correspondientes 2009 fueron tomados de, *Informe sobre las inversiones en el mundo 2010. Panorama general. Invertir en una economía de bajo carbono*, [en línea], Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2010overview_sp.pdf. [Consultado: 10 enero de 2011], en este informe no se contemplan los datos ausentes en el cuadro

Cuadro. 3
Flujos de IED, por regiones y países seleccionados, 1995-2009
(En miles de millones de dólares y en porcentaje)
Flujos de salida de IED

Región/economía	1995-2000 (media anual)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	*2009
Economías desarrolladas	626,3	507,2	795,1	742,0	1,157,9	1,809,5	1,506,5	821
Europa	446,2	306,9	411,5	689,9	799,6	1,270,5	944,5	-----
Unión Europea	416,9	285,0	377,3	609,7	697,2	1,192,1	837,0	-----
Japón	25,1	28,8	31,0	45,8	50,3	73,5	128,0	-----
Estados Unidos	125,9	129,4	294,9	15,4	224,2	378,4	311,8	-----
Otros países desarrollados	29,2	42,1	57,7	-9,1	83,8	87,1	122,3	-----
Economías en desarrollo	74,5	45,5	120,4	122,7	215,3	285,5	292,7	229
África	2,4	1,3	2,1	2,3	7,2	10,6	9,3	5
América Latina y el Caribe	21,1	21,3	28,0	36,0	63,6	51,7	63,2	47
Asia y Oceanía	51,0	23,0	90,4	84,4	144,5	223,1	220,2	-----
Asia	51,0	22,9	90,3	84,3	144,4	223,1	220,1	-----
Asia occidental	0,9	-1,4	8,1	12,9	24,0	48,3	33,7	23
Asia oriental	39,6	17,4	62,9	49,8	82,3	111,2	136,2	-----
China	2,0	2,9	5,5	12,3	21,2	22,5	52,2	-----
Asia meridional	0,3	1,6	2,3	3,5	14,9	17,8	18,2	-----
Asia sudoriental	10,2	5,3	17,0	18,1	23,3	45,8	32,1	-----
Oceanía	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	-----
Europa sudoriental y CEI (economías en transición)	2,0	10,7	14,1	14,3	23,7	51,5	58,5	51
Europa sudoriental	0,1	0,1	0,4	0,3	0,4	1,4	0,6	-----
CEI	1,9	10,6	13,8	14,0	23,3	50,1	57,9	-----
Total mundial (pro memoria: parte porcentual de los flujos mundiales de IED)	702,8	563,4	929,6	879,0	1,396,9	2,146,5	1,857,7	1,101
Economías desarrolladas	89,1	90,0	85,5	84,4	82,9	84,3	81,1	74,5
Economías en desarrollo	10,6	8,1	13,0	14,0	15,4	13,3	15,8	20,8
Europa sudoriental y CEI (economías en transición)	0,3	1,9	1,5	1,6	1,7	2,4	3,1	4,6

Fuente: Tomado del, *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo*. [En línea], Naciones Unidas, UNTACD, Nueva York y Ginebra, 2009, p.18, Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2009overview_sp.pdf [consultada: 5 de febrero de 2010].

*Los datos correspondientes 2009 fueron tomados de, *Informe sobre las inversiones en el mundo 2010. Panorama general. Invertir en una economía de bajo carbono*, [en línea], Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2010overview_sp.pdf. [Consultado: 10 enero de 2011], en este informe no se contemplan los datos ausentes en el cuadro

Con base en estos cuadros y de acuerdo con el *Informe de sobre las Inversiones en el mundo 2009* realizado por la UNCTAD, el mundo desarrollado fue el primero en donde se empezaron a sentir los efectos de dicha crisis financiera, mismos que se reflejaron en una disminución tanto de los flujos de IED con destino a las economías desarrolladas y en aquellos flujos de IED que se originan en las mismas.

Los flujos de entrada de IED al mundo desarrollado disminuyeron en un 29% frente al histórico nivel alcanzado en el 2007 de 1,358,6000 millones de dólares, en el 2008 alcanzó 962,300 millones de dólares; como fuente de tales flujos el monto paso de 1,809,500 en el 2007 a 1,506,500 en el 2008.

La reducción de las flujos de IED en los países desarrollados se explica en gran parte por la reducción del 39%¹⁴ en el valor de las transacciones de las fusiones y adquisiciones transfronterizas debido al limitado y/o difícil acceso a los recursos financieros y un mayor costo de los mismos, aunado a un crecimiento económico más débil de tales economías.

Tal reducción fue generalizada para los países desarrollados con excepción de Estados Unidos y Japón, que mantuvieron hasta el 2008 su tendencia al incremento de los flujos de IED, con una reducción de 66,600 millones de dólares en los flujos de salida de IED procedentes de Estados Unidos, país que sin embargo se mantiene como principal receptor y fuente de IED.

En este sentido cabe señalar que a pesar de la reducción registrada en el mundo desarrollado, esta región sigue posicionada como el principal receptor y fuente de tales flujos, ya que, en conjunto las economías desarrolladas en el 2008 representaron el 56.7% y el 81.1% de los flujos de IED de entrada y salida en el mundo respectivamente.

¹⁴*Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo op.cit., p. 5*

Para el mundo en desarrollo, las economías en transición y la Comunidad de Estados Independientes, el año 2008 no significó una reducción, ya que, la tendencia hacia incremento de los flujos de IED en ambas direcciones continuo; aunque evidentemente tal reducción no tardaría mucho para extenderse a estas regiones, considerando que las economías desarrolladas representan la principal fuente de los recursos de tales flujos; es así que las cifras del 2009 reflejan la generalización a nivel mundial de la reducción de flujos de IED.

1.2 La IED y los principales receptores del mundo en desarrollo.

En la última década la participación del mundo en desarrollo en los flujos mundiales de IED ha ido incrementándose, no sólo como receptor sino también como origen de tales flujos, en el 2008 esta región acaparó el 36.6% de los flujos mundiales de entrada de IED y el 15.8% de los flujos de salida. El incremento de tal participación se debe en gran parte a la presencia y cada vez mayor dinamismo de economías emergentes.

El comportamiento de la IED en el mundo en desarrollo de acuerdo con las cifras presentadas hasta el 2008, en el Informe ya mencionado, había sido positivo en ambas direcciones, sin embargo, dichas cifras también revelan que la tendencia al alza no fue general para cada una de las regiones que integran el mundo en desarrollo, la desigualdad respecto a los flujos de IED se debió en gran parte al creciente dinamismo de ciertas economías, por ejemplo, en el caso de la región de Asia meridional, oriental y sudoriental, destaca la participación de China, India y la República de Corea, debido al incremento de los montos captados de IED, aunque China ha sido el principal protagonista de esta región captando 108,300 millones de dólares y 52,200 millones de dólares en los flujos de entrada y de salida respectivamente, posicionándose como el 1er receptor de IED del mundo en desarrollo, como fuente de IED, China también ganó terreno y en el 2008 ocupó el decimotercer lugar en el mundo y el tercero en el mundo en desarrollo.

Mientras que en América Latina y el Caribe los flujos de entrada aumentaron un 13% y los flujos de salida experimentaron un aumento del 22% en el 2008; en la región destacó América del sur, ya que de los 144 000 millones de dólares que se destinaron a la región en el 2008 acaparó el 63.7%, 92,000 millones, de los cuales el 49% se concentró en Brasil, país que también aumento en un 189% en los flujos de salida de IED que alcanzó 20,000 millones de dólares, con lo cual Brasil se posiciona como uno de los principales receptores y fuente de la IED de la región¹⁵ junto con México. Y a pesar de que la participación de la economía mexicana respecto a los flujos de IED a América Latina y el Caribe ha tendido a disminuir ante el creciente dinamismo de Brasil y de otras economías fuera de la región, México sigue resultando atractivo para el capital extranjero, por varios factores que se analizarán en el siguiente Capítulo.

En el caso de la región de Asia occidental, los montos de entrada aumentaron un 16% y los de salida disminuyeron un 30%, concentrándose los primeros en Arabia Saudita y Turquía, pues juntos acapararon el 63% de la IED destinada a la región.

En la región de Europa sudoriental y la CEI los flujos de entrada aumentaron hasta alcanzar una cifra récord de 114,400 millones de dólares de los cuales el 84% se concentró en solo tres países, Federación de Rusia, Kazajstán y Ucrania; asimismo, fue la Federación de Rusia la que contribuyó en mayor medida a los flujos de salida de IED de la región.

Por último África, donde los flujos de IED también registraron un nuevo récord alcanzando 87,600 millones de dólares destinados a esta región, no así en la subregión de África del Norte, ya que dicha tendencia no se presentó; y en lo referente a los flujos de salida de IED procedentes de la región, éstos disminuyeron en toda África, pasando de 10,600 millones de dólares a 9,300 millones de dólares en el 2008.

¹⁵ *Ibíd.* PP. 23-24

La mayoría de las reducciones registradas en los flujos de IED en el mundo en desarrollo se vinculan directa o indirectamente con las crisis financieras del 2008 y los efectos de ésta sobre los diferentes actores de la Economía Global, efectos tales como: la caída de los precios de productos básicos, mismos que resultan ser uno de los principales atractivos de la IED – sobre todo el gas y el petróleo- aunque el sector servicios e infraestructura continua ganando terreno; un efecto más es la desaceleración económica, hasta el 2008 solamente en las economías desarrolladas, lo cual, ha limitado en gran parte la capacidad y la voluntad de las ETN's para invertir en el extranjero, traducándose en una reducción del 34.7%¹⁶ del valor de fusiones y adquisiciones transfronterizas mundiales, operaciones que representan los principales formas de la IED. Tal situación, se suma a la tendencia hacia el agotamiento de las oportunidades de privatización, mismas que motivaron en gran medida la IED.

En conjunto tales aspectos afectaron a los flujos de IED a nivel mundial, ya que marcan en termino de un periodo de crecimiento de los mismos, generalizándose a nivel mundial la reducción de dichos flujos en el 2009.

De la misma forma que el comportamiento de los flujos de IED es desigual en cada una de las subregiones, los efectos que ésta pueda tener al interior de cada economía son muy diversos, puesto que, gran parte de ellos depende de una serie de políticas internas, aunado a un conjunto de condiciones y características particulares de cada economía en desarrollo las que determinan el modo y el grado de aprovechamiento de los flujos de la IED en las mismas.

Como destino de los flujos de IED, los efectos que se derivan en las economías en desarrollo también son variados ,es decir, las corrientes de entrada de IED en estas economías puede ser acogida como una nueva fuente de capital, de conocimiento, de empleo y como un mecanismo de transferencia tecnológica y científica; o por el contrario, puede también significar una nueva

¹⁶ *Ibid.* P.12

competencia para las empresas locales, ya que, a medida que la economía nacional va abriéndose a la competencia internacional, en ocasiones las empresas nacionales se ven obligadas competir tanto por el mercado interno como por el mercado extranjero.

En el mejor de los casos tal competencia puede traducirse en mejoras en la estrategia y en las operaciones de la empresa nacional; una opción más es la absorción o desaparición de las empresas nacionales por empresas extranjeras, el impacto de tal inversión dependerá, además de lo ya mencionado, de las estrategias de operación e inversión de las ETN, que hoy tienden a orientarse al sector servicios.

Estos efectos pueden presentarse simultáneamente en una misma economía, aunque dependerá de ésta y de sus políticas internas mediar entre tales efectos ó modos de introducción de la IED.

Como países de origen ó fuente de IED, además de representar oportunidades para sus empresas tales como: acceso a nuevos mercados, reducción de costos de producción e incremento de utilidades y de competitividad, también existen riesgos y entre ellos se encuentra la reducción de la inversión interna y la tendencia a la producción para la exportación únicamente.

La participación del mundo en desarrollo como origen de la IED se debe principalmente a que cada vez más empresas de las economías en desarrollo cuentan con la capacidad de explorar oportunidades en el extranjero que les permitan ser competitivas y enfrentarse en mejores condiciones a empresas extranjeras, o bien, para incrementar su mercado y aprovechar ventajas que puede ofrecer la economía receptora.

En este sentido destaca la participación, como fuente de IED, de los países en desarrollo de la región de Asia, región que del total de IED procedente del mundo en desarrollo registro una participación del 23 % en 1980 , el 46% en 1999 y alcanzo un 62 % en el 2005. Destacando países

como Hong Kong (China), las Islas Vírgenes Británicas, la Federación Rusa, Singapur y Taiwán.¹⁷

Es importante señalar que el destino de tales inversiones provenientes del mundo en desarrollo es principalmente este mismo, pues de acuerdo con estimaciones de la UNCTAD la IED Sur- Sur aumentó rápidamente pues pasó de 4,000 millones de dólares (aproximadamente) en 1985 a 61,000 millones de dólares en el 2004¹⁸

Entre las ventajas de las inversiones Sur- Sur, es que estas inversiones suelen dirigirse a proyectos innovadores, es decir, al establecimiento de nuevas instalaciones y en menor medida a fusiones o adquisiciones de empresas ya existentes, lo cual tiene implicaciones inmediatas, primordialmente en la capacidad de producción el país.

Otra de las posibles implicaciones de dichas inversiones Sur- Sur es la creación de empleo, aunque esta implicación no es única de la IED sur – sur, sí representa una de las implicaciones más común en las economías receptoras de IED sean desarrolladas o en vías de desarrollo. Aunque el tipo y las condiciones del empleo que IED pudiera crear varía de una economía a otra, ya que el tipo de empleo que pueda derivarse de la entrada de IED dependerá tanto de las necesidades de la inversión y de la calidad o tipo de oferta en cuanto recursos humanos, con la que cuente la economía receptora, y de las reglamentaciones internas correspondientes al ámbito laboral de cada país.

¹⁷Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y Desarrollo, Junta de comercio y Desarrollo, Comisión de la Inversión, la Tecnología y las Cuestiones Financieras Conexas, 11° período de sesiones, *El Nuevo panorama de la IED: Algunas de las principales cuestiones*. Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD. Ginebra 8 al 14 de marzo 2007, p. 7

¹⁸ *Ibíd.*, p.8

En el caso de las inversiones Sur - Sur, las empresas de países en desarrollo tienden a orientarse en mayor medida hacia industrias que demandan un mayor uso de mano de obra, a diferencia de las empresas de países desarrollados, las cuales tienden a concentrarse en países industrializados con un alto grado de desarrollo tecnológico, debido al nivel de tecnología que reclama su producción, aunque esto no es una regla.¹⁹

1.3 China y México ante la Economía Global

Tal y como se ha evidenciado en las primeras páginas del presente trabajo, en el contexto actual resulta imposible escapar a la dinámica de la Economía Global y tarde ó temprano cada vez más naciones están dispuestas a alinearse a los preceptos establecidos por quienes se encargan de mantener y controlar la dinámica de la misma, es decir, Instituciones y Organismos como BM, FMI y OMC, las cuales determinan las reglas del juego al establecer las medidas y los estándares que las naciones deben asumir para participar en la dinámica y las tendencias de la Economía Global.

En la actualidad la inserción a la Economía Global se presenta más como una “necesidad” que como opción, puesto que, los costos sociales, científicos, tecnológicos, comerciales y financieros que puede significar para una nación la exclusión de la Economía Global, son muy altos y suelen traducirse en un rezago tecnológico y científico en áreas como la producción y la industria, en la exclusión de beneficios comerciales y en la pérdida a la posibilidad de tener acceso a nuevos mercados.

Cabe señalar que el grado en que una nación se beneficie de su participación en la Economía Global depende en gran parte de las condiciones en las que cada “economía nacional” se inserte a la Economía Global, ya que tal participación, si bien representa oportunidades también entraña riesgos, es por ello la disparidad de los beneficios entre los diversos participantes de la misma.

¹⁹ *El Nuevo panorama de la IED: Algunas de las principales cuestiones. Op. Cit., p.9*

Evidencia de lo anterior son China y México, que a pesar de que ambas naciones forman parte del mundo en desarrollo, los beneficios que cada una de ellas ha obtenido de su inserción y por lo tanto de su participación en la Economía Global difiere ampliamente, lo cual, se observará en los siguientes dos apartados.

1.3.1 La economía mexicana ante la apertura económica.

La apertura de la economía mexicana y con ello su inserción a la Economía Global se llevó a cabo en condiciones de debilidad y/o vulnerabilidad económica debido a serios problemas que se derivan de la política económica que procedió a la apertura, por ello es necesario ahondar un poco sobre este modelo económico anterior.

Dicha política se caracterizó por un elevado proteccionismo, el cual prevaleció desde 1940 hasta 1982, este proteccionismo se evidenció en la aplicación de modelos como: *sustitución de importaciones* y posteriormente *el desarrollo estabilizador*.

El primer modelo de industrialización vía sustitución de importaciones privilegiaba notablemente la inversión y el consumo interno, con el objetivo de proteger al mercado interno de la competencia extranjera y reducir la dependencia respecto al exterior, cerrando el comercio lo más posible, (esto para eliminar o disminuir la fuentes de fluctuaciones externas que generaban desequilibrios en la balanza de pagos, en el empleo y en los precios debido al tipo de cambio), para lo cual se estableció una serie de cuotas y aranceles a las importaciones.

Sin embargo, dicha estrategia económica no permitió autosuficiencia productiva ya que era indispensable la importación de bienes intermedios, de capital y de técnicas para la elaboración de bienes de consumo que antes se importaban.

Su aplicación llevó al debilitamiento de las empresas nacionales, puesto que ante la falta de competencia no se preocupaban por alcanzar un mayor nivel de la misma, reflejándose en el elevado precio de los productos, por lo que al no existir competitividad para exportar, el crecimiento de las empresas se limitaba al mercado interno; es decir, se fomentó el desarrollo de una industria protegida orientada a la satisfacción paulatina de la demanda interna y generalmente a precios superiores a los internacionales, lo que se tradujo en la pérdida de competitividad del país, manifestándose en un constante aumento del déficit de la balanza de pagos y en el creciente endeudamiento.²⁰ Aunado a que el sector agrícola fue prácticamente descapitalizado, ya que este modelo económico tendió a favorecer a la industria.

En 1970 se opta por la aplicación del modelo conocido como *desarrollo estabilizador*, con Luis Echeverría como presidente, Este modelo se basaba en el incremento del gasto del gobierno en la compra de empresas que estaban a punto de quebrar para ofrecer a la población servicios y productos a precios muy bajos, incluso menores a los costos de producción; la aplicabilidad de tales políticas fue posible gracias a recursos obtenidos mediante la impresión de dinero y la solicitud de préstamos tanto a bancos nacionales como a internacionales. Con ello la deuda y el déficit fiscal se incrementaron, este último se duplicó en un año, pues pasó de 2.3% del PIB en 1971 a 4.5% en 1972.²¹

La aplicación de este tipo de medidas de carácter proteccionista, concluiría en 1976 con José López Portillo, quien con asesoría de FMI se encargaría de reducir considerablemente el gasto público, sin embargo dos años después esta medida fue interrumpida debido a que algunos estudios

²⁰ José Luis Calva (coord.), *Problemas macroeconómicos de México. Diagnóstico y Alternativas*, Tomo II. Ed. INESER, JP. México, 1995, p. 171

²¹ Viviana Elizabeth, Zárate Mirón, *Convergencia en el crecimiento de los estados de México a partir del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)*, [en línea], Tesis Licenciatura. Economía. Departamento de Economía, Escuela de Negocios y Economía, Universidad de las Américas Puebla, México, Puebla, 2009, pp. 1-16. Dirección URL http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lec/zarate_m_ve/capitulo1.pdf [Consultada: 12 de marzo del 2010]

comprobaron que México contaba con abundantes reservas de petróleo, asegurando una importante fuente de recursos, que al mismo tiempo implicó el incremento de la deuda porque se requería de recursos para explotarlo, fue así como el gobierno mexicano solicitó una vez más préstamos a bancos internacionales, lo que hizo posible la reducción del desempleo al mínimo y continuar absorbiendo las empresas privadas que se encontraban al borde de la quiebra hasta llegar a ser dueño el gobierno de 1115 empresas paraestatales al término del sexenio de José López Portillo.

Sin embargo, el gobierno no contempló la posible reducción de los precios de los hidrocarburos que se presentó en 1981, encontrándose nuevamente la economía mexicana en serios problemas, ya que, consecuencia de tal reducción fue la pérdida de al menos mil millones de dólares en ventas,²² por lo que el gobierno recurrió al endeudamiento externo para poder cubrir lo que se debía a los importadores y ahorradores.

En 1982, con Miguel de la Madrid, Estados Unidos hizo un préstamo a condición de que México empezará negociaciones con el FMI para aplicar un plan de ajuste en el que se empleará una nueva estrategia de desarrollo, puesto que la aplicación de estos dos modelos anteriores finalmente resultó perjudicial para la economía mexicana; por lo que México se vio obligado a modificar su estrategia de desarrollo y asumir en 1982 una nueva estrategia orientada hacia la apertura económica, que permitiera combatir la deuda, la inflación y el déficit de las finanzas públicas, resultado de la estrategia proteccionista anterior; asimismo, dicha estrategia demanda que la intervención del Estado sea severamente limitada en lo que respecta a asuntos económicos.

²²*Ibíd.* p.3

Es así como la apertura de la economía mexicana arranca en condiciones de “insuficiencia del ahorro interno, falta de competitividad del aparato productivo nacional y desequilibrios en nuestro patrón de desarrollo entre agricultura, industria y comercio, aunado a una creciente deuda externa”²³.

El comienzo de la aplicabilidad de la estrategia de apertura en México formalmente, bien puede identificarse a partir de su ingreso al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio (GATT) en 1986, y de la alineación de nuestro país al *Consenso de Washington*,²⁴ siguiendo fielmente las políticas económicas “recomendadas” para impulsar el crecimiento y el saneamiento de las economías latinoamericanas cuya deuda se había incrementado considerablemente en la década de los 80’s.

Son las políticas económicas emanadas del *Consenso de Washington* las que enmarcan la nueva estrategia económica que en adelante se practicará en nuestro país, mismas que se resumen en las siguientes diez reglas:

1. Disciplina fiscal.
2. Nuevas prioridades del gasto publico
3. Reforma fiscal
4. Liberalización financiera.
5. Tipo de cambio competitivo
6. Liberalización comercial
7. Apertura a la entrada de inversión extranjera directa.
8. Privatización.
9. desregularización.
10. Garantía de los derechos de propiedad

²³ Miguel de la Madrid, quinto informe de gobierno, México 1987, En: José Luis Calva (coord.). *Problemas macroeconómicos de México. Diagnóstico y Alternativas. Tomo I.* Ed. INESER, JP. México 1995, p. 33

²⁴ Se refiere a un listado de políticas económica elaborado por Organismos financieros internacionales y centros económicos con sede en Washington DC (Distrito de Columbia), Estados Unidos, al cual presentan como el mejor programa económico que los países latinoamericanos debían aplicar para impulsar el crecimiento.

Producto de la aplicación de estas medidas en una economía vulnerable, inexperta y endeudada, se tradujo en una participación supeditada de la economía nacional a la dinámica de los mercados internacionales y en el incremento de la vulnerabilidad de la misma.

La situación económica nacional a partir de tal cambio estructural se caracterizó por la profundización de la desarticulación interna y la desigualdad en el desarrollo de las ramas de producción; por la producción en desventaja competitiva debido a rezagos estructurales que terminaron por deteriorar las posibilidades de acumulación, tecnificación y expansión de las empresas; el encarecimiento del crédito e incremento de la deuda externa.

Cabe señalar que tales medidas también tuvieron ciertos efectos “positivos” aunque el costo por lo general fue superior, ejemplo de ello es el abatimiento de la tasa inflacionaria, pero dicha reducción no cuenta con bases internas sólidas y depende de la afluencia del ahorro externo para equilibrar la balanza de pagos, sostener el tipo de cambio y la apertura comercial²⁵, por lo que con tal estrategia se acentúa la dependencia financiera y comercial de la economía mexicana hacia el exterior.

La apertura comercial constituye un elemento esencial de la nueva estrategia económica que adopta México a mediados de los 80's, esta se manifiesta mediante la concertación de Tratados de Libre Comercio (TLC'S); a la fecha; a lo anterior se añade la abrupta reducción arancelaria y simplificación del procedimiento de permisos para la importación, incrementado esta actividad al grado que las numerosas importaciones terminaron por desplazar la producción interna, excluyendo a empresarios mexicanos, cuyas empresas carecen de competitividad debido a limitaciones derivadas del modelo proteccionista antes practicado, compitiendo así en desventaja, es decir, en condiciones de rezago en la infraestructura, la investigación científica y tecnológica; dejando a la deriva la producción nacional, la cual además se enfrenta a la entrada masiva de productos que gozan de precios preferenciales.

²⁵ José Luis Calva (coord.), *op. cit.*, p. 37

Esta situación se ha traducido en una balanza comercial deficitaria, misma que caracteriza incluso el periodo que abarca la presente investigación tal y como se observa en el cuadro 4.

Cuadro 4

Balanza Comercial de México: Resumen (Millones de dólares)

Periodo	Exportaciones	Importaciones	Total
1999	136,361.8	141,974.8	-5,613
2000	166,120.7	174,457.8	-8,337.1
2001	158,779.7	168,396.5	-9,616.8
2002	161,046.0	168,678.9	-7,632.9
2003	164,766.4	170,545.8	-5,779.4
2004	187,998.5	196,809.6	-8,811.1
2005	214,233.0	221,819.5	-7,586.5
2006	249,925.1	256,058.4	-6,133.3
2007	271,875.3	281,949.0	-10,073.7
2008	291,342.6	308,603.3	-17,260.7
2009	229,707.5	234,385.0	-4,677.5

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de la Balanza de Pagos 2008, Banco de México y de la Balanza comercial de México, INEGI, enero 2010,

Dirección URL:

http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/continuas/economicas/externior/mensual/bcm/bcm.pdf [Consultada: 13 enero de 2010]

Otra de las medidas empleadas fue la privatización de empresas públicas, como parte de la política para reducir el gasto público, tal medida representó un mecanismo por medio del cual se benefició a grupos oligopólicos concentrándose nuevamente la riqueza, ahora en manos extranjeras principalmente.

Asimismo, el adelgazamiento del Estado y con ello la reducción del gasto público evidentemente afectó el desarrollo de diversos sectores económicos, pues la inversión pública se redujo a más de la mitad, un 52.4% en un periodo 10 años, de 1982 a 1992²⁶

Resultado de tal política es la reducción de presupuesto destinado a ciertos sectores, con el cual disminuyó la competitividad de los mismos, ejemplo de ello es el sector energético, Pemex, una de las industrias más importantes de México, disminuyó su gasto ejercido de 305,1 mil millones de pesos en 1981 a 128,9 mmdp en 1992, limitando así tanto la expansión como la modernización tecnológica de la industria, además de la reducción en la perforación de pozos de 1,261 km en 1981 a 175 km en 1992; de la misma manera ocurrió respecto a la capacidad instalada de refinación que tan solo creció 21.8% en el periodo de 1983-1993, frente al 138.5% que había crecido en el periodo de 1973-1982²⁷

En la industria eléctrica la inversión pública también disminuyó a 35,876 millones de pesos en 1992, mientras que diez años atrás la inversión fue 68,409 mdp. Respecto a la industria de la construcción, ésta registró una disminución de 10% de su producto interno bruto, el cual una década anterior había crecido un 136%, lo mismo ocurrió con la industria minera, la cual había crecido un 170.2% y entre 1982 y 1991 apenas creció un 4.8%.

Entre los sectores más golpeados se encuentra el sector agrícola, agropecuario, pesquero y forestal, cuyo PIB per cápita declinó un 19.4%, 14.9%, 31.6% y 19.5% respectivamente.²⁸

Uno de los factores importantes para incrementar la competitividad de la economía de cualquier país es la infraestructura, sin embargo, esta no escapó a los efectos de la aplicación de las políticas económicas de corte neoliberal y del achicamiento del Estado, por lo que la inversión del gobierno durante la década de 1983 al 1992 en comunicaciones y transportes se redujo un 44.6%, en

²⁶ *Ibid.*, p. 38

²⁷ *Ibid.*, p. 45

²⁸ *Ibid.*, p. 44, 47

infraestructura urbana un 50%, de la salud un 40.7%; al mismo tiempo que se deterioraba la infraestructura existente debido a la falta de inversión para el mantenimiento de la misma.²⁹

Con base en la información del presente apartado es posible identificar que las condiciones en las que México realiza la apertura económica son de profunda vulnerabilidad, pues lleva acuestas una creciente deuda externa y la carente competitividad de diversos sectores de la economía, incluyendo el sector empresarial, aunado a la fragilidad de las instituciones.

Dichas condiciones tienden a acentuarse una vez que se lleva a cabo la liberalización financiera y comercial de la economía mexicana la cual, lejos de permitir experimentar el crecimiento y desarrollo prometido, ésta se ha insertado a la Economía Global en condiciones de desventaja beneficiándose de dicha participación de forma limitada y supeditada a economías poderosas como la estadounidense y demás actores de la Economía Global como las grandes empresas transnacionales, mismas que determinan en gran parte la participación de la economía mexicana en la Economía Global.

Muestra de tal supeditación ha sido la concertación de Tratados Comerciales inequitativos, uno de ellos es el TLCAN, el más importante para nuestro país, puesto que se negoció con nuestro principal socio comercial, Estados Unidos, por lo que dicho Tratado rige gran parte del comercio que se realiza con nuestro gran vecino del norte, sin embargo, los beneficios que pudieran obtenerse se ven coartados debido a las asimetrías que existen entre las economías parte.

La abrupta y desmedida apertura de la economía mexicana derivó en, o por lo menos, contribuyó al crecimiento constante e insalvable hasta ahora de la deuda externa, a la desigualdad en el desarrollo de la planta productiva, a la insuficiencia y al deterioro de la infraestructura, ello a pesar de las numerosas

²⁹ *Ibíd.*, p. 51

concesiones que ha otorgado el gobierno mexicano que finalmente contribuyen a afianzar aún más la dependencia financiera y comercial con el extranjero.

En el ámbito social la puesta en práctica de la política económica de corte neoliberal contribuyó a la concentración del ingreso y de la riqueza, el incremento de los niveles de pobreza, la cual últimamente se dice que ha reducido, en realidad lo único que se han modificado son los indicadores mismos que han permitido clasificar a la población “en situación de pobreza extrema, en situación pobreza menos extrema”.

Lo anterior da cuenta de la inoperancia de un modelo económico que ha sido adoptado al pie de la letra sin haber considerado las particularidades y necesidades de la economía mexicana, pero al mismo tiempo representa la llave que abre la puerta para participar en la Economía Global, aunque las condiciones en las que lo hace nuestra economía no son las deseables y menos aún las mejores, puesto que los problemas estructurales precedentes a la apertura se han profundizado, haciéndose insuperables al asumir un modelo económico importado sin modificación o adaptación alguna, completamente desfasado de la realidad de nuestra situación económica; ya que, la historia económica de nuestro país ha demostrado que un cambio estructural, en sí mismo, no es garantía del asentamiento de bases sólidas para un crecimiento sostenido y equitativo, pues no es una receta universal y válida que funcione por igual bajo cualquier condición, como se ha pretendido presentar.

Asimismo es posible corroborar que los excesos nunca han sido buenos, pues tanto el elevado proteccionismo, como la apertura financiera y comercial desmedida, que corresponden al modelo de *sustitución de importaciones* y al modelo de corte neoliberal respetivamente, han incrementado la vulnerabilidad de la economía mexicana frente al exterior, limitando así el aprovechamiento de las posibilidades y ventajas que pudiera significar la inserción a la Economía Global de una economía sólida, menos dependiente del exterior, con elevados niveles de tecnología y con una infraestructura eficiente y vasta .

1.3.2 El ingreso de China la Organización Mundial del Comercio (OMC).

La economía China en los últimos años ha destacado no sólo dentro del mundo en desarrollo al que pertenece, sino a nivel mundial, por su dinámica participación en la Economía Global, resultado de todo un proceso tanto de fortalecimiento económico e incremento de su competitividad que dicho país asiático ha ido forjado desde 1949, primero mediante la aplicación de un modelo basado en el modelo soviético de industrialización acelerada, pero con adaptaciones a la situación de este país asiático,³⁰ es por ello que Mao Zedong decide adoptar una estrategia la que nombra “caminar sobre las dos piernas” ya que esta implicaba utilizar el capital para impulsar la industria pesada, tal como lo plantea el modelo soviético, pero para el caso de China se le añadió a dicha estrategia la construcción de obras de infraestructura necesarias para la modernización de la agricultura a cargo de la población campesina, ello permitió aunque a un costo elevado, el desarrollo de técnicas y tecnologías indígenas, lo que se tradujo en cierto crecimiento en una economía cerrada.³¹

Posteriormente, a partir de 1978 a través de la aplicación de un modelo que si bien mantenía sus bases socialistas, incorpora ciertos lineamientos del modelo económico capitalista adaptándolos a sus necesidades y características propias, generando así un modelo económico único, de hecho este modelo socialista ortodoxo aplicado en China sirvió como base de su primer plan quinquenal.

³⁰ De hecho este se evidencia en la citada frase de Mao: “El dogma es menos útil que el estiércol de caballo”, la cual cita Salomón Alder, en su libro *La economía china*, Fondo de cultura Económica, México, 1957, p.439.

De acuerdo con la Mtra. María Teresa Rodríguez y Rodríguez, en su libro titulado “El siglo XX en China”, Para Mao el problema residía una estrategia a la que nombró “Caminar sobre las dos piernas”, la cual consistió en seguir utilizando el escaso capital para impulsar el desarrollo de la industria pesada (como el modelo soviético), al mismo tiempo que organizaba a la población campesina para que con su trabajo y un mínimo de recursos materiales construyera las obras de infraestructura necesarias para la modernización de la agricultura.

³¹ María Teresa Rodríguez y Rodríguez. *El siglo XX en China*. UNAM, México 2001, pp. 50

Es precisamente en esta etapa en la que se sustenta la decisión de China de ser miembro de la OMC. Dicha fase corresponde a la evolución del modelo económico socialista practicado en China desde 1949, a partir de la proclamación de la República Popular de China el 1ro de octubre del mismo año. En esta primera fase la participación del Estado es crucial, ya que el Estado funge como coordinador, regulador y director de los diversos sectores de la economía.

Este modelo económico correspondió al periodo que va de 1953 a 1978, y se caracterizó por la formulación y la posterior aplicación de planes quinquenales en los que son fijados los objetivos a alcanzar en un periodo de 5 años; tales objetivos tienden a ser bastante ambiciosos sin embargo, a pesar de ello son alcanzados e incluso en repetidas ocasiones antes del tiempo establecido;³² dicho modelo enmarcó la aplicación de una serie de estrategias de desarrollo económico como la denominada *El Gran Salto Adelante*³³, manteniendo la importancia de la participación del Estado en la esfera económica.

Al cabo de casi tres décadas de la aplicación de este modelo económico donde la participación el Estado es crucial, los resultados en términos de desarrollo y no de mero crecimiento, no fueron los esperados, pues las condiciones de vida del grueso de la población no mejoraron sustancialmente como se deseaba aunado a un desarrollo desigual de los diversos sectores económicos, puesto que se tendió a privilegiar a la industria pesada sobre el resto de los sectores.

³² De acuerdo con la profesora Ma. Teresa Rodríguez, en su publicación titulada el siglo XX en China, los objetivos planteados a principios de los 80's de cuadruplicar el valor de la producción bruta agrícola industrial e industrial de 1980 para el 2000 además de duplicar el ingreso per cápita se logró antes de que terminara el periodo establecido asimismo.

³³ Con el Gran Salto Adelante Mao propone una vía de desarrollo distinta, que combina la industrialización con el desarrollo agrícola. Se trata de formar grandes unidades productivas en el campo, luego en inmensas Comunas Populares. Se trata de destruir el individualismo, de disolver los vínculos familiares. Estas comunas deberán desarrollar un gran avance en la producción agrícola y una producción industrial que las abastezca; sin embargo, dicha estrategia exigía una mayor ritmo de crecimiento material y finalmente afecto al sector agrícola ya que este empezó a presentar un declive en su expansión.

Aunque en términos de crecimiento este sí se registró durante la aplicación de este modelo económico socialista, muestra de ello es que a tan solo 3 años de vida del mismo en China se registraba para 1952 un crecimiento en la producción bruta industrial y agrícola de 77.5% más que la registrada en 1949; el sistema de transportes fue restaurado y extendido, la longitud de vías férreas aumentó de menos de 12 900 km en 1949 a 24 000 km para 1952; las carreteras abiertas al tránsito alcanzaron para el mismo año cerca de 120 000 km; además de que por primera vez todas las ciudades grandes y muchas medianas fueron conectadas por teléfono a larga distancia.³⁴

A la muerte de Mao Tse Tung, lo sucede Deng Xiaoping en 1978 quien ratifica la orientación socialista de la economía china pero adecua el modelo nuevamente a las necesidades tanto de la población como de su economía, atendido también el panorama internacional propio de la fase de Economía Global, la cual es imposible ignorar.

A partir de este año se inicia con la aplicación del modelo denominado *socialismo de mercado* mismo que se diferencia de su antecesor por optar por la descentralización, la apertura externa y la incorporación del mercado pero sin destituir al Estado de la esfera económica, es decir, el Estado continua siendo propietario de los medios de producción pero también permite la introducción gradual de las empresas de capital privado, asimismo, se mantiene la formulación de planes anuales y quinquenales, por lo que se puede identificar como un modelo orientado a la apertura externa regulada por el Estado y acorde a las características y condiciones internas. Es un modelo que también se caracteriza por el gradualismo, es decir, se tiende a fijar mayores plazos para el cumplimiento de objetivos más ambiciosos; asimismo, se busca un crecimiento proporcional tanto de la industria pesada, la industria ligera y de la agricultura³⁵

³⁴ Salomón Adler. *La Economía China*. Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1957, pp. 35 - 36

³⁵ Juan González García, *China: reforma económica y apertura externa. Transformación, efectos y desafíos, un enfoque neoinstitucional*. Ed. Colegio de México, México, 2003, p. 165 -179

Se puso en práctica la estrategia conocida como “Reforma económica”, compuesta por reformas al medio rural, reformas urbanas y la apertura económica y comercial al exterior. La primera a grandes rasgos contempla la liberalización de los recursos productivos en la agricultura y en general en el sector rural, cambios en la forma de distribución y transferencia de la tierra agrícola la cual pasó del sistema comunal a la posesión individual; la segunda se refiere principalmente al proceso de transformación de las empresas estatales para que respondan a las señales del mercado sin que tengan que ser sustituidas por agentes económicos privados; respecto a la apertura económica y comercial, se abandono el concepto de autosuficiencia que prevaleció durante la década de los 70’s, y se asumió una estrategia de apertura al exterior para el comercio, las inversiones extranjeras y la tecnología, pues reconocían que no lograrían sus objetivos de crecimiento y desarrollo sino contaban con el apoyo de tecnología e inversiones de países desarrollados .³⁶

Por lo tanto en este modelo coexisten el mercado y el Estado, si bien ello no implica el triunfo rotundo del capitalismo en un país que históricamente se ha identificado con la ideología socialista, el sólo hecho de permitir cierta participación del mercado significa un gran paso del capitalismo y da muestra de la fuerza y los alcances de este modelo, al cual es difícil darle la espalda cuando el mundo entero está impregnado de su ideología, aunque los efectos de su aplicación son variados.

Por lo que tarde o temprano, el capitalismo es asumido de una u otra forma por las diversas economías del mundo, hoy por hoy representa una condición si se pretende participar en la Economía Global, ya que lo dirigentes de la misma -entiéndase principalmente a Organizaciones supranacionales e Instituciones como: OCDE, OMC, FMI y BM- exigen cumplir con determinados aspectos de corte capitalista para insertarse a la dinámica de la Economía Global.

³⁶Ma. Teresa Rodríguez y Rodríguez, *op. cit.*, p. 71- 72 65-86

Es en el marco de este modelo y del contexto económico internacional que China lleva a cabo una serie de reformas para atraer la IED y establecer relaciones económicas con el exterior con el objetivo de lograr un mayor intercambio³⁷. Y una vez que ha sido readmitida en 1980 en el FMI y el BM, en 1986 presenta su solicitud de ingreso al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), posteriormente en 1995 OMC, a la cual es admitida después de arduas negociaciones tanto con el Organismo como con ciertos miembros en negociaciones bilaterales, entre ellos México; sumado a la realización de reformas enfocadas al cumplimiento de las condiciones propias del modelo neoliberal establecidas por este Organismo.

Finalmente tras 18 reuniones y 15 años de negociaciones con su contraparte negociante³⁸ sobre temas clave como el sector agrícola, la inversión extranjera, otros de carácter financiero y comercial, en noviembre del 2001 China fue admitida y el 11 de diciembre del mismo año paso a ser miembro de hecho y de derecho de la OMC convirtiéndose en el miembro número 142.

La admisión de China al FMI, al BM pero sobre todo a la OMC significa para este país la oportunidad de ingresar a la dinámica de la Economía Global y beneficiarse gracias a una inserción realizada en mejores condiciones económicas, en comparación con las condiciones en las que se han insertado otros países parte también del mundo en desarrollo, contrastando principalmente con la situación económica y el modo en el que la economía mexicana se abre al exterior y se inserta a la Economía Global, por lo que la particularidad y los beneficios y/o ventajas obtenidas de la participación de China se explica por la singularidad del modelo económico practicado en este país asiático desde 1953 y la evolución del mismo a finales de los 70's.

³⁷ De acuerdo, con Juan González García, en su libro titulado, *China: reforma económica y apertura externa. transformación efectos y desafíos, un enfoque neoinstitucional*, en este sentido el gobierno chino estableció aéreas que proveían mejor ambiente económico, en infraestructura y servicios para el comercio exterior, las finanzas y por supuesto la inversión, por lo que en 1979 se establecen 4 zonas Económicas Especiales (Shuhau, Shenzhen, Shantou y Xiamen), 4 años más tarde se abren 5 zonas más e inversión prioritaria, y en 1984 se establecen 14 ciudades portuarias para la inversión extranjera.

³⁸ *Ibid.* p. 304

La inserción de China a la OMC era crucial para insertarse por completo a la dinámica de la Economía Global, ya que esta Organización es el única en el mundo encargada de crear y aplicar las normas que rigen el comercio entre países tanto de bienes como de servicios, en materia de propiedad intelectual, en los principales sectores económicos, regula también sobre temas como aranceles, medidas antidumping y solución de diferencias.

Entre los beneficios que obtiene China con dicha adhesión, se encuentran: el incremento de sus oportunidades comerciales, ya que amplía la posibilidad de acceder a mercados abiertos, lo cual también significa una mayor competencia para los productos chinos en el mercado nacional como en el internacional. China con su adhesión también se beneficia del *trato de la nación más favorecida*³⁹; asimismo, permite eliminar la práctica de establecer de forma unilateral medias *antidumping* a los productos importados de China, ya que como parte de la OMC éstas serán establecidas de acuerdo a las condiciones o términos pactados en el seno de la misma; una ventaja más es que podrá defender sus intereses comerciales mediante el sistema de solución de disputas establecido por la Organización.⁴⁰

Sin embargo, es necesario señalar que tal adhesión implica también riesgos y retos, ejemplo de los primeros es la pérdida de protección de las empresas chinas, a las cuales antes se les otorgaban los aranceles y las restricciones a las importación, pero con tal apertura del mercado interno chino las empresas locales se enfrentan en su propio mercado a la competencia internacional. Por otra parte, el reto de esta economía radica en que su

³⁹ De acuerdo con Juan González García, en su libro titulado, *China: Reforma Económica y apertura externa. Transformación, desafíos. Un enfoque neoinstitucional*. La condición de la *nación más favorecida* otorga una ventaja o privilegio para la parte contratante para algunos productos originados, o destinados a algún país, inmediatamente se extiende tal privilegio para todas las partes contratantes respecto al mismo producto.

⁴⁰ De acuerdo con Juan González García, en su libro titulado, *China: Reforma Económica y apertura externa. Transformación, desafíos. Un enfoque neoinstitucional* en la página 240; entre los problemas a los que se hace referencia se encuentra los relacionados con Estados Unidos país que desde los noventa alega asuntos de derechos humanos, discrecionalidad en el manejo de aranceles en los puertos, medio ambiente, derechos de propiedad intelectual e industrial, marcas y patentes.

adhesión a la OMC se da en calidad de país desarrollado por lo que el tiempo para la implementación de sus compromisos pactados es menor y las revisiones respecto del avance en la implementación de los mismos es anual.⁴¹

Aunque con tal adhesión le será posible a este país asiático consolidarse como uno de los principales actores de la Economía Global manteniendo una balanza comercial con superávit, aunado a su destacada participación en la captación de flujos de IED, posicionándose como principal receptor de IED en el mundo en desarrollo, dando cuenta así del dinamismo y la creciente participación de esta economía en la Economía Global.

Las siguientes cifras también constatan los beneficios obtenidos de dicha inserción y con ello de la apertura del país al comercio exterior, en 2002 la producción de China fue un 44% superior a la de 1997, los datos más recientes de la OMC arrojan que en 2002 el volumen de exportaciones de China ocupó el quinto lugar en el mundo, un puesto más alto que el año anterior, mientras que en volumen de importaciones se colocó en el sexto lugar, igual que en el 2001. Concretamente, las exportaciones de China sobre el total mundial pasaron de representar el 4.3% en 2001 al 5.1% en 2002.⁴²

Evidentemente la inserción de una economía tan dinámica como la china a una Organización como la OMC ha tenido efectos en otras economías, entre ellas la mexicana, pues no por nada las negociaciones bilaterales entre México y China precedentes a la adhesión de este último fueron de las más ríspidas, en virtud de la competencia que China representa para nuestro país, donde cuyos efectos no tardaron en presentarse.

⁴¹ Eduardo Roldan (coord.), *Las Relaciones Económicas de China. OMC, México, Estados Unidos, Taiwán y la Unión Europea*. Ed. Plaza y Valdez. México, 2003, p. 56

⁴² Sabadell Banca Privada, *China: economía de mercado y de capitales*, nota de opinión de mercados, N° 16, 5 de junio de 2003. [en línea]. Dirección URL: https://www.bancourquijo.com/g3repository/PUBLICACIONES/NUM16_SBPOPINION16.PDF [consultada: 26 de marzo 2010]

Si bien la apertura de China puede asimilarse como una gran oportunidad a mediano y largo plazo para incrementar las exportaciones mexicanas al hipotético extenso mercado chino ó como un aliciente para incrementar la competitividad de la economía mexicana; también ha representado una amenaza, ya que puede competir tanto en productos similares como por mercados, tal como ha ocurrido respecto al mercado estadounidense, debido a que parte de los sectores exportadores chinos más dinámicos coinciden con los sectores mexicanos que tradicionalmente exportan a la nación estadounidense.

Tal mercado es de suma importancia para la economía mexicana, puesto que es nuestro principal socio comercial, el 85% de las nuestras exportaciones tienen como destino a nuestro gran vecino del norte, aunque no así para China, puesto que, sus exportaciones a EE.UU representan 1/5 parte del total, lo que significa que China tiene una mayor diversificación mundial de sus exportaciones, sin embargo tiene un gran potencial para incrementar su participación en el mercado estadounidense.⁴³

Otro de los escenarios donde China y México se enfrentan, sobre todo a partir de la inserción de China a la OMC, es en la captación de IED ambos mercados importantes para en su respectiva región, sin embargo, la participación de China en este sentido ha trascendido su región y se ha posicionado en el 1er lugar en el mundo en desarrollo como principal receptor de IED y el segundo a nivel mundial.

Mientras que en nuestro país los flujos de IED se han reducido, ya que durante el 2001 al 2006 México había ocupado el 1er lugar como principal receptor de IED dentro de la región de América Latina y el Caribe, actualmente ocupa el segundo lugar en la región, detrás de Brasil.

Tal situación es necesario ubicarla en su justa dimensión, ya que, China es más grande que nuestro país, su extensión territorial es de 9 596

⁴³ Eduardo Roldan (coord.), *op. cit.*, p. 71- 72

961 km² es casi 5 veces más grande que la superficie del territorio mexicano, la cual es de 1 958 201 km², en 2009 China registró un PIB de 6 473 millones de dólares, mientras que México 1 494 millones de dólares y un índice de inflación de -0.8% y 3.6% respectivamente.

El país asiático cuenta con 1 330 141 295 habitantes, y México con 112,468, 855 habitantes; una fuerza laboral de 819.5 millones ante 46.99 millones respectivamente, con un índice de desempleo de 4.3% en China y de 5.6% en México registrado también en el 2009⁴⁴.

Por lo que a pesar de que México fue el principal receptor de IED en la región de América Latina y el Caribe, el monto percibido por este concepto fue de 29,801,6 millones de dólares en el 2001 (año en el que el monto captado fue mayor) frente a los 46,8 mil millones de dólares captados por China en el mismo año, cuyo monto fue el menor registrado en el periodo que comprende del 2001 al 2009.⁴⁵

A pesar de tales diferencias, ambas naciones compiten en la captación de IED, ya que para ambas economías los flujos de entrada de IED han sido importantes en el crecimiento de las mismas, pero el dinamismo y con ello el protagonismo de China en este escenario es imposible de ignorar.

En el siguiente capítulo se analizarán los factores y/o condiciones que determinan que dichas inversiones se destinen a China ó a México; puesto que, a pesar de que la economía china es más grande que la mexicana coinciden en ciertos factores que resultan atractivos para los inversionistas extranjeros, dicha

⁴⁴ Datos tomados de la página oficial de la Agencia Central de Inteligencia (CIA), [en línea], Dirección URL: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/region/region_eas.html. [consultada: 29 de marzo de 2010]

⁴⁵ Datos tomados de: s/autor, *La inversión extranjera directa en Asia-Pacífico en 2003*, [en línea], N° 48-21, Casa de Asia Economía, Enero 2004, Dirección URL: <http://www.casaasia.es/pdf/1220455239PM1074790359439.pdf> [consultada: 29 marzo de 2010]

conciencia en ocasiones ha significado la pérdida de competitividad de determinados factores al compararlos con sus correspondientes en China, aunado a que otros tantos no se han explotado o potencializado lo suficiente, reorientando así los flujos de entrada de IED, pues las ETN's (principales medios de la IED) buscan incrementar sus utilidades y la reducción de sus costos de producción aprovechando las ventajas comparativas que ofrece una economía frente a otra.

1.4 Impacto de la IED en la economía china y en la economía mexicana.

La participación de la IED en las "economías nacionales" es variada y en ocasiones conlleva a resultados opuestos, es decir, la IED puede resultar un arma de doble filo, pues si bien existe la posibilidad que signifique un mecanismo que permita ó facilite la transferencia de tecnología, motive la competitividad de empresas nacionales, la ampliación y mejoras en infraestructura, transferencia de *Know How*, además de representar elemento compensador del déficit de la balanza comercial y generador de empleos.

También existe la posibilidad de generar un efecto negativo, cuando dicha inversión no es lo suficientemente controlada y orientada, adquiriendo entonces una fuerza determinante en la economía receptora, aunado a factores tales como infraestructura poco eficiente, falta de capacidad de asimilación de tecnología, una sociedad con índices académicos básicos, y en sí, la falta de estrategia a largo plazo; es en este contexto que la participación de la IED puede derivar en falta de transferencia de tecnología y con ello un lento o un crecimiento medio de la industria nacional, en la absorción o desaparición de empresas nacionales, en la generación de empleos que requieren de personal no calificado o con un grado de preparación básico y en un incremento de la dependencia hacia los flujos de capital extranjero, lo que hace vulnerable a la economía receptora.

En este sentido vale la pena aclarar que la IED no es la panacea para el desarrollo de una nación, pues en una “economía nacional ideal” debería representar un elemento complementario solamente y no determinante del desarrollo y crecimiento de la misma, ya que, para lograr tal objetivo un país requiere de la conjunción de diversos factores tales como: una industria e infraestructura eficiente, amplia capacidad de asimilación de alta tecnología, índices elevados de preparación académica de su población y un gobierno capaz de formular estrategias de largo plazo para delimitar, orientar y controlar entrada y participación de dicha inversión.

Una vez establecidas las opciones que puede generar la participación de la IED en las economías receptoras, cabe aclarar que existen otras alternativas entre los dos escenarios presentados, es decir, no necesariamente tiene que ser bueno o malo el impacto de dicha inversión, pues los efectos pueden combinarse y generar un escenario distinto en cuanto a la participación de tal inversión. Teniendo en consideración este punto es pertinente identificar la importancia que la IED ha tenido tanto en la economía china como en la economía mexicana.

La trascendencia que la IED ha tenido y tiene hoy en día en cada una de estas dos economías, es un aspecto más que comparten China y nuestro país, aunque el aprovechamiento de dicha inversión no ha sido igual.

Para ambas economías la apertura al exterior significó la oportunidad para integrarse a la Economía Global, y con ello se enfatizó la intención de hacerlo en las mejores condiciones para obtener mayores beneficios, en este sentido la participación del capital foráneo se convirtió en una fuente importante de financiamiento para el desarrollo y crecimiento de “economía nacional”.

Dicho capital se presenta en dos formas distintas; como empréstitos proporcionados por otros países ó Instituciones financieras internacionales, o bien, mediante la IED.

1.4.1 China

En el caso de China al igual que en México la IED empezó a tener mayor relevancia a partir del momento en que el país decide modificar estructuralmente su estrategia económica y orientarla hacia el exterior, aunque la forma en que se llevó a la práctica en cada una de estas naciones no fue ni es la misma.

China inicio su liberalización con una política conocida como la “política de las puertas abiertas”, incluyendo a la IED; el gobierno chino asumió esta política a través de una liberalización orientada y controlada mediante el establecimiento de Zonas Económicas Especiales, en las cuales el gobierno ofrece mayores facilidades, exenciones e incentivos a la inversión por lo que representan centros de atracción de IED, permitiendo así tener un mayor control y obtener un mayor aprovechamiento de la inversión que ingresa.

Tal estrategia permite identificar fácilmente la participación de la IED en la economía china, ya que entre las principales características que distinguen a estas zonas es que suelen contar con un importante desarrollo y/o crecimiento económico y una amplia oferta de infraestructura, o bien, de tecnología predominando en unas más que otras debido a la naturaleza misma de tales zonas.

Cabe señalar que la situación que prevalece en la mayoría de las ZEE's es resultado tanto del interés por parte del gobierno chino por crear un ambiente favorable para la inversión como de la inversión misma, ya que, mediante la captación de mayores flujos de IED – que ingresa de forma orientada a China- también es posible la ampliación, actualización y/o mantenimiento de las condiciones que caracterizan tales zonas.

De acuerdo con la publicación del banco Santander titulada *Hacer Negocios en China: La Guía*, la estrategia china comenzó con la creación en los 80's de las Zonas Económicas Especiales, posteriormente el establecimiento de Zonas Francas, Zonas Francas para la Exportación, Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico, Zonas de Desarrollo industrial de Alta Tecnología, Zonas Económicas Abiertas y Zonas Turísticas Nacionales.

Zonas Económicas Especiales; tres de ellas están localizadas en la provincia de Guangdong, una de las principales provincias desde el punto de vista comercial, y una más en la provincia de Fujian, posteriormente se sumó una zona ubicada en la provincia-isla de Hainan; por tanto se localizan en zona costera, lo que representa un factor de atracción de IED, ya que facilita el transporte de mercancías, aunado a su proximidad con Hong Kong, Macao y Taiwán. En estas zonas el gobierno permite y promueve el establecimiento de empresas pertenecientes al sector financiero y de servicios; en 1990 se autorizó la apertura de la bolsa de valores de Shanghai y 6 años después se aprueba que los bancos extranjeros realicen operaciones en moneda local.

En el 2006 se registró la nueva zona de Pudong⁴⁶ con un PIB de 236,530 millones de yuanes, es decir el 23 % de la producción de Shanghai, también en ese año se contabilizó a más de 400 Instituciones financieras y 83 sedes de empresas multinacionales establecidas en la zona.

Las Zonas Francas y las Zonas Francas para la Exportación; las primeras la integran 14 ciudades entre las que destacan Shanghai, Shenzhen y Tianjin, juntas registran el 70% del total del PIB que producen las 14 ciudades, éstas ofrecen mayores incentivos a las empresas que en ellas se establecen debió a que se consideran territorio fuera de aduanas.

Respecto a las Zonas Francas para la Exportación fueron recientemente creadas, en el año 2000; una de las principales diferencias respecto a las Zonas Francas, es que en estas el 70% de la mercancía se destina precisamente a la exportación.

Las Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico, en ellas se pretende impulsar y desarrollar proyectos industriales intensivos en alta tecnología mediante inversiones tanto de empresas locales pero principalmente extranjeras. Actualmente existen 54 zonas.

⁴⁶ De acuerdo con la publicación del Banco Santander del 2008 titulada: *Hacer Negocios en China: La Guía*, publicada en el 2008, en la página 76; en 1990 se autorizó en China la entrada de IED En la Nueva Área de Pudong en Shanghai junto con otras ciudades a lo largo de Delta del río de Yangtzé, desde dicha autorización Pudong ha atraído importantes montos de capital extranjero, al grado de convertirse uno de los principales motores económicos del país.

Zonas de Desarrollo de Alta Tecnología, se localizan en las Zonas Económicas abiertas a la Inversión, la finalidad es acelerar la aplicación de los descubrimientos y avances científicos además del desarrollo del sector de alta tecnología, evidentemente mediante el establecimiento de empresas correspondientes al sector de alta tecnología.

Zonas Económicas Abiertas, compuesta por 14 ciudades costeras y posteriormente se ampliaron hasta formar una especie de cinturón en la zona costera del país, estas zonas cuentan con infraestructuras eficientes y tienen proximidad con los puertos costeros.

Zonas Turísticas Nacionales, integradas por cinco ciudades, en ellas el gobierno chino busca el desarrollo y crecimiento económico de la industria turística, para ello en el año 2003 se aprobó el establecimiento de las primeras empresas turísticas de capital 100% extranjero y cuatro años después, en el 2007, se permitió la entrada de agencias de viajes extranjeras, actualmente se tiene registro de la existencia de 29 agencias extranjeras, mismas a las que se les restringe a dirigir sus actividades al mercado doméstico únicamente.

Ahora bien, con la finalidad de ofrecer mayores evidencias de la aportación de la IED en China, cabe mencionar que además de representar focos de atracción de dicha inversión coinciden en ser las provincias y ciudades más importantes para el comercio de China debido a su dinamismo, además de ser las ciudades que ofrecen una mayor oferta de infraestructura dedicada a satisfacer las necesidades de los inversionistas.

La primera de estas ciudades es Shanghái, la cual, constituye un motor económico para el país, pues esta ciudad por sí sola captó en el 2006 un monto 5,564 millones euros de IED⁴⁷

⁴⁷ s/autor, *Hacer Negocios en China: La guía*, Santander, México, 2008, p. 85

La Nueva Área de Pundong cuenta con 15,000 empresas de capital extranjero, captó por concepto de IED cerca de 2,548 millones de euros dirigidos principalmente a sectores de exportación, software y construcción de viviendas,⁴⁸ esta es una de las áreas más atractivas para la inversión en términos de infraestructura.

La Provincia de Jiangsu capta 25.1 % de la IED total que ingresa a China, entre las principales empresas extranjeras localizadas en esta provincia se encuentran: Wal-Mart, Grupo Metro y OBI de Alemania; de Francia Carrefour y Auchan; B&Q de Reino Unido.

Por otra parte aunque en menor grado también destaca la ciudad de Suzhou, la cual es la economía de mayor tamaño de la provincia de Jiangsu⁴⁹, atrajo en el año 2006, 4,858 millones de euros y cuenta con más de 10,000 empresas extranjeras establecidas en su territorio provenientes principalmente de Hong Kong, Taiwán, Singapur, Estados Unidos y Japón.

La provincia de Zhejiang alberga un número importante de empresas de componentes de electrónicos y de desarrollo de Software, representa el tercer foco industrial tecnológico detrás de Beijing y Shanghai, en este territorio se localizan empresas como Motorola, Toshiba y Siemens.

En Hangzhou capital de la provincia de Zhejiang, la IED que ingresa a la ciudad se destina al sector industrial, aunque el sector servicios ha ido adquiriendo mayor importancia para la IED, las principales empresas que se localizan son estadounidenses como General Motors, Motorola, europea Nokia, Bosch, Siemens y Shell; japonesas Toyota, Jal, Panasonic, Mitsubishi y Toshiba y coreana como Samsung.

⁴⁸ *Ibid.*, p.84 - 89

⁴⁹ De acuerdo con la publicación de Banco Santander, titulada *Hacer negocios en China: La Guía*, en la página 90; Suzhou representa el 22.4% del PIB de la provincia de Jiangsu y cuenta con un tejido industrial enfocado a la alta tecnología compuesta por electrónica e informática, maquinaria eléctrica, medicina, productos químicos y electrodomésticos.

Vale la pena mencionar la Provincia de Guangdong, ya que alberga una de las principales regiones económicas y centros de producción de la República Popular China como el Delta del Río de la Perla. Esta provincia representa un motor más del crecimiento económico de esta nación además de ser un foco de atracción de inversión tanto local como extranjera, dicho crecimiento y desarrollo ha sido considerablemente impulsado por la IED procedente de economías de la región, tales como Hong Kong, Taiwán, Japón, Corea del sur, Singapur y Estados Unidos. En su territorio se localizan empresas internacionalmente reconocidas como IBM, Intel, Nokia, Hitachi, Samsung, Sony, General Electric, Procter & Gamble, Toshiba, Ericsson, Bosch, Siemens, Panasonic, Nestlé, Pepsi, Coca-Cola, Toyota y Mitsubishi.

Al finalizar el año de 2006 esta provincia había registrado una captación del 25 % de la IED que se destina a China de la cual 58.4% se dirigió al sector de infraestructura, mientras el sector inmobiliario tuvo una mayor captación respecto del sector de servicios.

Shenzhen, ciudad de la provincia de Guangdong, representa una ciudad clave para la provincia, gracias principalmente a la IED procedente de Hong Kong, pues las empresas tienden a cruzar la frontera hacia China en busca de reducción de costos, tendencia que ha registrado un constante crecimiento, actualmente cuenta con 1,500 fábricas dedicadas a la producción de componentes electrónicos y 400 empresas dedicadas al desarrollo de Hardware, situación que ha influido para el establecimiento de empresas en sectores como maquinaria, productos químicos, textiles, juguetes, relojes y productos agrícolas, es así como la ciudad de Shenzhen constituye un ejemplo de un *cluster* o conglomerado que puede dar lugar al establecimiento de una empresa.

Por último, entre las principales ciudades y provincias que destacan, ya sea por su desarrollo tecnológico ó por su oferta de infraestructura, sobre todo por su función como focos de atracción de inversión extranjera, se encuentra Beijing, capital de China la cual, además de contar con una amplia oferta de infraestructura entre otras de las ciudades ya mencionadas, Beijing es sede de grandes Instituciones financieras y de seguros, debido a que el gobierno establece restricciones a este tipo de empresas, por lo que les resulta conveniente tener presencia en la capital para mantener contacto directo con las autoridades centrales, razón por la cual cerca de 37 bancos extranjeros han establecidos sucursales en Beijing, lo que representa el 49% del total nacional; también es sede de más de 10,000 oficinas de representación de las mayores empresas extranjeras a nivel mundial.

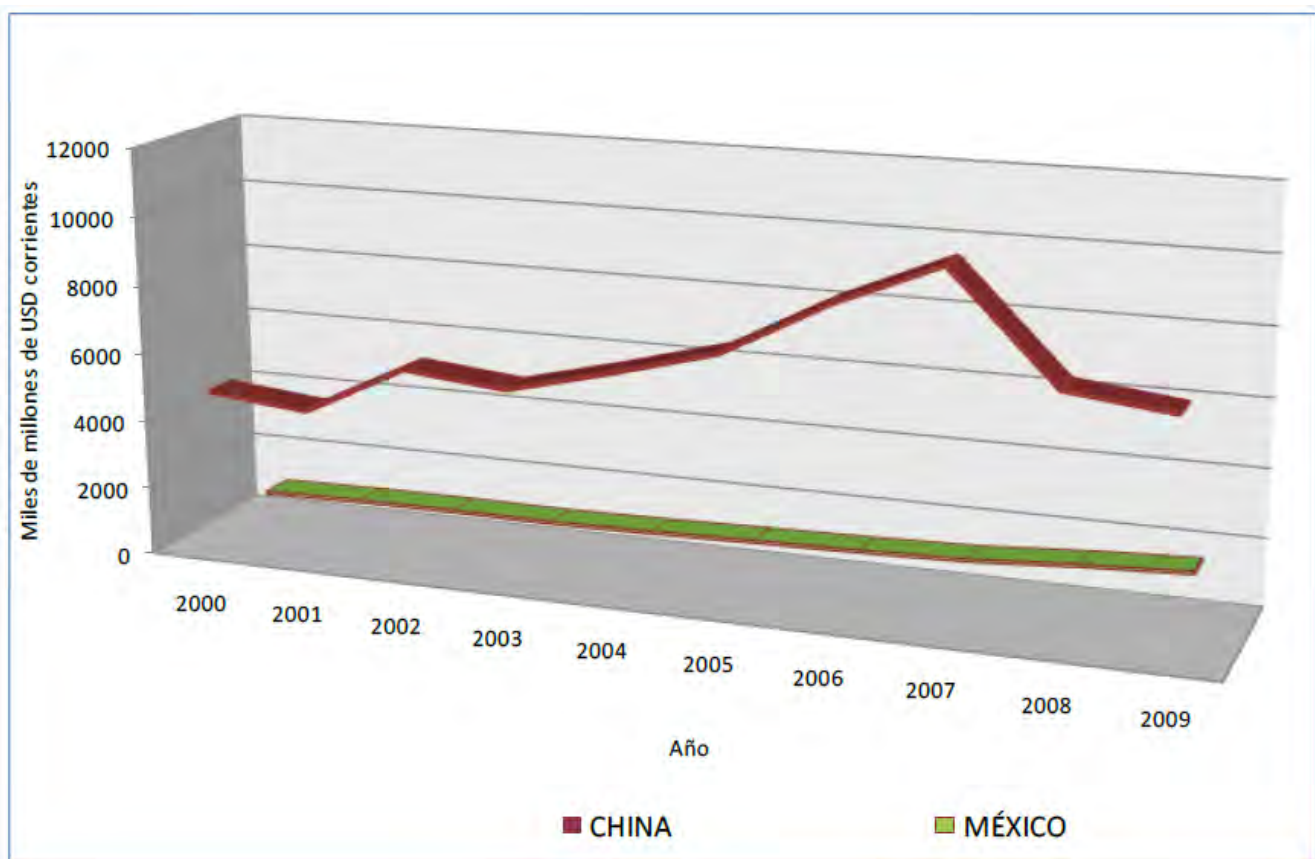
Alberga tres ciudades que pertenecen a las Zonas de Desarrollo de la Inversión Extranjera, la primera es Beijing (BDA), que representa una zona de desarrollo económico y tecnológico clave para el país, por lo que ofrece a los inversionistas en alta tecnología un incentivo fiscal de un impuesto únicamente del 10% , resultado de dicho ambiente es el establecimiento de más de 400 empresas de capital totalmente extranjero.

Posteriormente está Zhongguancun, es un parque tecnológico que además de contar con una amplia oferta de tecnología ofrece más de 400,000 investigadores y científicos, 138 Institutos de investigación además de numerosos centros de educación y universidades, asimismo este parque tecnológico alberga cerca de 6,000 empresas. Finalmente Beijing Tianzhu, que forma parte de la Zona Franca para la Exportación y es la única zona de procesamiento de exportaciones en Beijing⁵⁰

⁵⁰ *Hacer Negocios en China: La guía, op., cit.* pp. 105 - 106

El establecimiento y el dinamismo de tales Zonas ha contribuido para lograr un crecimiento y desarrollo acelerado y sostenido tal como se observa en la tendencia del PIB de China, el cual de acuerdo con la Organización para el Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), ha mantenido un crecimiento promedio de 9.5%, lo que se observa en la siguiente gráfica, la cual, también evidencia la considerable diferencia que existe entre el crecimiento del PIB de China y el de nuestro país.

**Grafica 2. Producto interno Bruto de China y México 2000-2009
(Miles de millones USD corrientes)**



Fuente: Tomada de, Dossier Económico-Comercial México- China 2009, [en línea], México, Chamber China, Dirección URL:

<http://www.expo2010mexico.com.mx/es/Dossier%20Econ%C3%B3mico-Comercial%20M%C3%A9xico-China%202009.pdf> [consultada: 10 de abril 2010]

Con base en lo anterior es posible afirmar que el desarrollo y crecimiento económico, tecnológico e infraestructura que ha caracterizado a China en los últimos años tiende a concentrarse en estas zonas, mismas que resultan ser los principales centros de atracción la IED. Evidencia de ello es la situación de desigualdad que prevalece precisamente entre las Zonas Económicas Especiales y la población rural en donde no se ofrece un ambiente tan favorable a la inversión; por lo que parte de tal desarrollo y crecimiento ha sido alimentado de la participación de dicha inversión, ya que como se ha estrategia implementada por el gobierno de China ha permitido obtener un mayor aprovechamiento de la IED que ingresa al país, no sólo orientándola, sino también incentivando aquellas inversiones dirigidas los sectores que pretende fortalecer o desarrollar como el de alta tecnología; sin embargo, las restricciones a la IED también han sido parte de su estrategia tales como la limitación a un cierto porcentaje en algunas industrias, o bien, el tener que contar con un socio local, como es el caso de la industria automotriz, la cual a su vez constituye un ejemplo del aprovechamiento y por lo tanto de la importancia que la IED puede tener en el desarrollo de cierto sector, tema que es objeto de análisis en el Capítulo III.

1.4.2 México

En el caso de la economía mexicana, cuando se llevó a cabo el giro de la estrategia económica, la situación de la economía nacional era de vulnerabilidad, como se plasmó en el apartado 1.3.1, por lo que la atracción de capital foráneo representó un factor primordial, lo que influyó para asumir una actitud de total apertura, muestra de ello fueron los procesos de privatización y liberalización de sectores económicos; lo que se pretendía con ello, además de incursionar en la Economía Global, era atraer la mayor inversión posible, pues representaba una de las principales fuentes de financiamiento.

De acuerdo al texto titulado *México: su Economía y la IED*, durante la Revolución mexicana la IED tuvo muy poca relevancia ya que uno de los factores de atracción de esta inversión es la estabilidad política, la cual evidentemente no existía en aquel momento; posteriormente se pretendió atraer la IED mediante concesiones que el gobierno mexicano otorgaba, principalmente en el sector minero y petrolero. Sin embargo, durante el periodo de Lázaro Cárdenas la participación de la IED se redujo hasta un 42% en el periodo de 1935 a 1940, debido al fuerte nacionalismo que caracterizó a su gobierno, ello no implicó que dicha inversión no existiera puesto que en 1937 se lleva a cabo la instalación de la primera planta de General Motors en México⁵¹

Históricamente se ha buscado la modernización del país mediante la industrialización del mismo, primeramente se pretendió lograr mediante la estrategia de sustitución de importaciones, la cual, como se mencionó anteriormente no resultó como se esperaba pues finalmente derivó en la pérdida de competitividad del país además de no resolver problemas importantes como la condición de pobreza en la que se encontraba la mayoría de la población y la creciente tendencia a importar bienes de capital, durante la aplicación de esta estrategia la participación de las empresas extranjeras fue limitada ya que:

“El nacionalismo mexicano insistía en que el financiamiento del desarrollo se debía hacer con recursos propios y recurrir a fuentes externas sólo en forma complementaria, de preferencia créditos y, de no quedar más remedio, inversión extranjera directa, asociada al capital nacional y, sólo en casos limitados, con capital exclusivamente extranjero.”⁵²

⁵¹ Alberto Rodríguez Elizalde, *La inversión extranjera directa como un factor de desarrollo para México: el papel de la política exterior mexicana en la atracción de ésta*, [en línea], Tesis profesional, Departamento de Relaciones Internacionales y Ciencias Políticas, Escuela de Ciencias Sociales, Artes y Humanidades, Universidad de las Américas Puebla, México, Puebla, 2008, p.43

Dirección URL: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/rodriguez_e_a/capitulo2.pdf
[consultada: 15 de abril de 2010]

⁵² *Ibid.*, p. 47

Sin embargo, dicha participación no fue nula incluso aunque de forma limitada ésta contribuyó al crecimiento económico que se experimentó en el país durante la puesta en práctica de dicha estrategia; una muestra de ello es que en 1966 se instaló en México la empresa Nissan.

En la etapa posterior de la puesta en práctica de la estrategia de desarrollo vía sustitución de importaciones, la participación de la IED siguió siendo limitada, pues el ambiente que ofrecía nuestro país no era propicio para la atracción de la misma, debido a que el Estado, con el fin de ofrecer mejores condiciones de vida a su población, buscó financiamiento del exterior; es decir, se financiaba básicamente con deuda y con la impresión de dinero, lo que resultó en alta inflación, déficit fiscal y desequilibrios con el exterior, ya que la deuda externa iba en aumento, mientras se cuestionaba seriamente sobre la capacidad del país para cubrir el pago de su servicio, situación que desalentó la IED.

La situación se volvió insostenible y se aceptó seguir las recomendaciones del FMI en las que se implicaba la adopción de una actitud más favorable a la IED; ello significó pasar del proteccionismo a una estrategia económica orientada hacia el exterior, es decir la liberalización del mercado mexicano mediante la apertura y la privatización.

Es en este escenario de la economía mexicana en el que la participación de la IED en nuestro país cobra mayor relevancia, puesto que representa una opción para acceder a divisas, pues debido a las circunstancias en las que se toma la decisión de liberalizar la economía, México no era sujeto de crédito y por otro lado la industria mexicana era ineficiente para ser competitiva dentro de la Economía Global.

La tendencia a la privatización de empresas estatales representó, aunado a la conjunción de las reformas que se llevaron a cabo tendientes a la apertura, un significativo foco de atracción de la IED; de hecho, se calcula que llegaron a ser más de 1155 empresas estatales las que fueron privatizadas.⁵³

⁵³ *Ibid.* p.53

Y ya posteriormente la participación de nuestro país en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), también influyó para la captación de mayores flujos de IED y motivo cambios significativos en el perfil del modelo económico en México.

Es entonces a partir de 1994 que se incrementa la atracción de flujos de IED en México, en tal año en el país existían 190 empresas extranjeras registradas y en el 2007 la cifra crece en forma impresionante, pues se registraron 34 500⁵⁴, entre las cuales se encuentra General Motors, Volkswagen, Citigroup, Toyota, Sony, Pfizer, Nissan, Wal-Mart.

Entre las aportaciones de tales empresas cabe mencionar la formación de *clusters*, es decir, la concentración de industrias relacionadas entre sí, como el caso de la industria aeroespacial, en el Estado de Querétaro, lugar a donde se instaló Bombardier, empresa canadiense que trago consigo la instalación de otras empresas dedicadas a la misma industria.⁵⁵

En México un mecanismo más por el cual puede aprovecharse la IED que ingresa mediante ENT's es a través de proyectos que permiten a dichas empresas adquirir la calidad de "empresa socialmente responsable". Antes de continuar es necesario admitir que tales proyectos no tienen la única intención de generar un impacto positivo para la sociedad donde se localizan, detrás de ellos existen otros intereses -que suelen ser la principal motivación para participar en tales proyectos-, tanto de corte mercadológico como financiero, ya que, la participación en dichos proyectos tiende a utilizarse como un mecanismo para la evasión de impuestos, al mismo tiempo que le permite a las ENT's posesionarse en el mercado al ganar la simpatía de la gente. A pesar de lo criticado que resultan dichos proyectos también es cierto que la realización de ese tipo de acciones se traduce en pequeñas aportaciones para la sociedad mexicana.

⁵⁴ *Ibid.* p.58

⁵⁵ *Ibid.* p. 61

Hasta el 2007 en México existen 240 “empresas socialmente responsables”, entre ellas Wal-Mart, Ford, Scotiabank, HSBC, Tokio Marine, Coca-Cola y KPMG las cuales han participado en la reforestación de la Sierra de Guadalupe, el parque Itza-Popo y el Ajusco ; Ford por su parte, ha donado y da mantenimiento a 200 escuelas; Coca-cola también brinda apoyo a albergues ubicados en lugares remotos; otros proyectos en donde participan son: en apoyo a personas con discapacidad, enfermedades y fomento al deporte, por mencionar algunos.⁵⁶

Por otra parte la Balanza Comercial de México constituye uno de los sectores en el que se aprecia de forma clara la participación de la IED, en este caso como elemento compensador, pues la balanza comercial se ha caracterizado por un constante déficit, ya que, no ha sido posible reinvertir la tendencia, es decir exportar más de lo que se importa -, es en ese sentido que la IED reduce aparentemente en cierto grado el déficit comercial, sin embargo , tal reducción no es genuina pues la tendencia a importar no disminuye.

Respecto a la participación en el desarrollo de la infraestructura en México, si bien es importante, no ha sido totalmente aprovechada (a pesar de que en algún momento México fue el país más atractivo de América Latina para recibir esta inversión), muestra de ello es que la insuficiencia y deficiencia son características que no han logrado superarse o reducirse considerablemente, lo que ha contribuido a la concentración, ya conocida, de la actividad comercial de nuestro país respecto a Estados Unidos, nuestro principal socio, y con ello al escaso aprovechamiento de los numerosos Tratados de Libre Comercio que ha firmado México, un país con un gran número de TLC’s concertados, tal situación implica cierto rezago, principalmente debido a la limitada capacidad para diversificar la actividad comercial y reducir así nuestra histórica dependencia comercial, hacia nuestro vecino del norte.

⁵⁶Alberto Rodríguez Elizalde , *op. cit.*, p. 63

Por otra parte, cabe señalar que la participación de la IED en los sectores de Ciencia y Tecnología, si bien no ha sido significativa, la mayor parte de la producción de ciencia y de tecnología con la que cuenta México la generan extranjeros, sin embargo la producción de dichos factores se encuentra por debajo no sólo de China incluso por debajo de Brasil.

En este sentido vale la pena aclarar que la participación de la IED en México no es resultado de una reducida captación de la misma, pues a pesar de las reducciones, México continua siendo un país sede de significativos montos provenientes de dicha inversión; sin embargo, no han sido orientado de tal forma que permitan un mayor aprovechamiento, que vaya más allá de la mera inversión de capital. Es decir, traducir dicha inversión en desarrollo tanto de infraestructura, tecnología, investigación y ciencia y en general en la calidad de vida de la población, y no limitar la captación de IED a sólo el aprovechamiento por parte de ésta de las ventajas y facilidades que nuestro país le ofrece, traduciéndose tal relación en un mero crecimiento que es perceptible sólo en los números, tal y como ocurre en la balanza comercial.

Esta situación prevalece debido tanto a la falta de Políticas Públicas para el desarrollo a largo plazo como a las características mismas de la IED que capta nuestro país, pues es una inversión que no busca invertir en alta tecnología, además de que gran parte de los montos que ingresan por dicho concepto se destina a empresas que ya están en operación, ello significa que no necesariamente entraña un aumento en la capacidad productiva nacional.

La creciente tendencia de la IED a ingresar mediante adquisiciones o fusiones, implica en muchos de los casos la absorción o el desplazamiento de empresas nacionales, excepto en aquellos sectores en donde por ley la IED “no puede ser” mayor que el capital nacional, en el siguiente cuadro es posible apreciar dicha tendencia.

Cuadro 5.
Principales Empresas nacionales adquiridas

Empresa Compradora	Origen	Empresa Mexicana	% Adquirido	Fecha
Telefónica SA	España	Pegaso Telecomunicaciones SA	65%	abr-02
Citigroup Inc.	EE.UU	AFORE Banamex, Seguros Banamex Aegon	49%	ene-02
Iberdrola SA	España	Gas natural México	13%	mar-02
Prudential Financial Inc.	EE.UU	Afore XXI SA de CV	50%	feb-02
Gerresheimer Glas AG	Alemania	Ampolletas SA de CV	51%	abr-02
Bauer Partnership Inc.	EE.UU	Hotels (Mosquito Blue Resort in Mexico)	N/D	feb-02
Dogi SA	España	Textil ATA SA de CV	45%	ene-02
Vastera Inc.	EE.UU	Prisma Tecnología Computacional SA de CV	N/D	ene-02
Grupo Duro Felguera SA	España	Pycorsa	51%	abr-02

Fuente: Tabla tomada del, Reporte de Fusiones y Adquisiciones al Primer semestre del 2002. Junio 2002, p. 9.

[En línea], Dirección URL:

http://losteqes.ucab.edu.ve/Profesorado/da_silva_fernando/contabilidad_avanzada_l/temas/tema_3/lecturas_complementarias/Informe_KPMG.pdf [consultada: 23 abril]

Un dato más que pone en evidencia el incremento de adquisiciones y fusiones es que hasta 1998 más 50% de la IED que entraba era destinada a nuevas inversiones, tan solo en 1997 el 78% de la inversión tuvo este objetivo, pero la situación se ha ido modificando sustancialmente, pues desde ese año la IED destinada a nuevos proyectos cayó por debajo del 40%, al mismo tiempo que creció la reinversión, se estima que el crecimiento medio anual fue a una tasa de 4.2 % durante el periodo de 1994 al 2005 en reinversión, mientras que la inversión destinada a nuevos proyectos fue de -0.3% en el mismo periodo.⁵⁷

A partir de lo anterior es posible advertir que la IED que ingresa a nuestro país ve en él a una importante plataforma de exportación, de la cual le es posible obtener grandes ventajas con un mínimo de aportación, es decir,

⁵⁷ Enrique Dusel Peters. Working Group on Development and Environment in the Americas. *The Impact of Foreign Direct Investment in México*. [En línea], Abril 2008, p. 7 Dirección URL. <http://ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/DP11Dusell%20PetersApr08.pdf> [Consultada: 26 abril de 2010]

el acceder a una serie de beneficios no necesariamente ha entrañado beneficios significativos y reales para la economía nacional debido tanto al contexto legislativo, como al económico, industrial, tecnológico, académico y social que enmarca la entrada de dicha inversión a México.

Finalmente es posible afirmar que la IED ha tenido una participación importante en cada una de las economías aquí analizadas, pues en ambos casos, aunque a diferentes niveles, ha contribuido al crecimiento de la economía nacional a la que ingresa y ha sido fundamental en momentos importantes como el ya mencionado proceso de industrialización; la diferencia de la participación de la IED en cada una de estas dos economías se hace más grande al hablar en términos del grado de aprovechamiento de dicha inversión y con ello su participación en el desarrollo de la economía.

Lo cierto es que en ambas economías han tenido también un efecto negativo de afianzar la de la desigualdad tanto entre sectores como entre los Estados y las provincias - en el caso de China- por lo que el reto, además de lograr el máximo aprovechamiento de la entrada de flujos de IED, es también lograr diversificar el destino sectorial de dicha inversión, potencializando otras áreas y/o sectores tal y como lo pretende hacer China mediante la Guía particular para la Inversión Extranjera en la China central y occidental, la cual entró en vigor el 1ro de enero del 2009, con la finalidad de orientar la inversión a estas áreas para alcanzar un desarrollo regional equilibrado, aunque cabe señalar que con ello no resuelven por completo sus problemas de desigualdad.

Capítulo II. Principales factores de atracción de la IED: México frente a China.

China y México son naciones que si bien se localizan en diferentes extremos del mundo, ambas pertenecen al mundo en desarrollo, sin embargo, no es lo único en lo que coinciden, ya que, tanto la economía china como la mexicana tuvieron que llevar a cabo reformas económicas estructurales con el firme objetivo de participar en la Economía Global; a dichas reformas les precedió en ambos casos un modelo económico diferente pero finalmente altamente proteccionista, mismo que impidió permear al interior de la nación la competitividad internacional.

Es con tal objetivo que los respectivos gobiernos deciden optar por un modelo orientado hacia el exterior; sin embargo, cabe señalar que el modo de asumirlo y llevarlo a la práctica han diferido sustancialmente, tal y como se ha evidenciado en las páginas anteriores, en donde el papel del Estado en la economía ha sido el principal punto de diferenciación de los respectivos modelos, debido a que la significativa y constante intervención del mismo en la esfera económica le ha permitido a China llevar a cabo una apertura controlada y orientada, a través del establecimiento de Zonas Económicas Especiales (ZEE)⁵⁸

De acuerdo con el *socialismo de mercado* de China y la copia fiel del capitalismo como modelo de la economía mexicana, en el marco de su participación en la Economía Global, para ambas naciones la inversión extranjera ha jugado un papel sustancial en el crecimiento de ambas economías, sobre todo en la industrialización y en el mantenimiento de su participación en el comercio mundial.⁵⁹

⁵⁸ De acuerdo con Eduardo Roldan las ZEE garantizan un ambiente propicio bajo condiciones de mercado, al mismo tiempo que se ofrecían concesiones tributarias a los inversionistas extranjeros. También el gobierno chino fomento Zonas para el Desarrollo Económico y Tecnológico (ZDET), con el objetivo de impulsar el establecimiento de proyectos intensivos en tecnología por medio de capitales extranjeros.

⁵⁹ Eduardo Roldan, *Las relaciones económicas de China, OMC, EE.UU, Taiwán la UE*, México, Plaza y Valdez, 2003, p.52.

Por lo que además de los aspectos mencionados y a pesar de las diferencias que existen entre cada una de las economías, éstas se disputan la mayor captación de IED, puesto que, con la reforma estructural de China y más tarde su ingreso a la OMC, este país ha logrado posicionarse en condiciones de competir por la captación de flujos de IED, escenario en el cual, la competencia directa ha sido nuestro país, ya que dicha economía asiática ofrece condiciones que resultan más atractivas para las ETN's, las cuales, en la fase de Economía Global actual representan el principal vehículo de la IED, desplazando de esta manera a factores por los que nuestro país destacaba y por lo tanto resultaba atractivo para la IED pero que al compararlos con sus correspondientes en China han perdido cierta competitividad.

Ello no ha significado que México haya dejado de ser competitivo por completo en tal escenario, pero si ha implicado la reducción de los montos captados de IED por nuestro país, mientras que los registrados por China continúan en constante crecimiento, tal y como se evidencia en el cuadro 6.

Cuadro 6.
Flujos de IED a China y a México 2001 – 2009
(En millones de dólares).

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
China	46,800	52,700	53,500	60,600	72,400	72,700	83,500	108,300	90.030
México	29,759	23,630	16,590	23,815	22,344	19,799	27,310	23,170	11,417

Fuente: Elaboración propia, con datos tomados de la Secretaría de Economía y de la UNCTAD.

Dicha situación se ha alimentado de la dinámica comercial mundial actual, ya que, debido a la competencia que existe entre las ETN's, éstas se encuentran en constante búsqueda de condiciones que satisfagan sus intereses particulares, tales como: el acceso a tecnología de punta, una mejor ubicación de sus procesos productivos, la expansión para reducir sus costos de producción

y diversificar sus mercados, con el objetivo de obtener mayor utilidad, ya que, el beneficio de una ETN, de acuerdo con Eduardo Roldan, proviene de enfrentarse a rivales fuertes, proveedores eficientes y una demanda local y externa amplia.

Derivando en la búsqueda de las ENT's de la eficiencia y reducción de costos de producción y distribución, además de la posibilidad de diversificar sus mercados, por tal razón es que empresas de países como Estados Unidos, Japón y en menor medida de la Unión Europea han trasladado sus operaciones a China, registrando 25 000 empresas de capital extranjero en el 2003; por el contrario, en México desde el 2001 la pérdida de competitividad en algunos factores al compararlos con sus correspondientes en China han derivado no solamente en una atracción limitada de empresas, sino también en que empresas ya establecidas en territorio mexicano emigren principalmente a éste país del continente asiático⁶⁰, por ejemplo en la maquila, uno de los sectores exportadores manufactureros más importantes de México, se experimentó una disminución de 730 establecimientos y de 229,127 empleos entre 2000 y 2003, de las maquilas que salieron de México 35% lo hicieron para dirigirse a China. Cabe señalar que la zona más importante para el establecimiento de maquilas en México es parte de la región con salarios más altos, lo cual también influyó en el traslado de algunas empresas.⁶¹

Frente a tal panorama resulta fundamental analizar los principales factores de atracción de IED que ofrece cada una de éstas economías; para tal propósito se considerarán: el marco normativo que regula la entrada de IED; las condiciones del mercado y de la mano de obra; el grado de apertura comercial; infraestructura y desarrollo tecnológico, que puedan ofrecer tanto China como México a la IED, a continuación se presenta el análisis.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 62

⁶¹ Virginia Labiano; Romina Loray. *China: Desafíos y oportunidades para México*. [en línea], Centro Argentino de Estudios Internacionales Programa Asia-Pacífico. P. 12. Dirección URL: <http://www.caei.com.ar/es/programas/asia/26.pdf> [Consultado: 15 junio 2010]

2.1 Marco normativo que regula la entrada y participación de IED en China y en México.

Con el propósito de presentar al lector un panorama general del marco normativo que regula la entrada de la IED en cada una de las economías se considerarán en este apartado los instrumentos más relevantes al respecto de cada una.

Para el caso de China se tomarán en cuenta los siguientes tres aspectos: formas que puede tomar la entrada la IED, Ley de Impuestos para las sociedades en China y el Catálogo para la Guía Industrial de Inversión Extranjera 2007. Para México se considerará: la Ley de Inversiones Extranjeras y los programas de Altex y Pitex principalmente.

Principales formas en las que ingresa la IED en China

En el caso de la nación asiática la regulación que enmarca la entrada de IED señala diversas formas en las que ETN's pueden invertir en este país; una de ellas es mediante el establecimiento de **empresas mixtas accionarias**, la cual se refiere a aquellas empresas que se fundan en territorio chino asiático de acuerdo a las leyes chinas y con inversión tanto de empresas locales como de aquella proveniente del extranjero. En este tipo de negocios las partes comparten además de la conformación del capital, las gestiones, los riesgos, ganancias y pérdidas en proporción al capital que hayan invertido; se estipula que el porcentaje correspondiente a la de la inversión extranjera no deberá ser inferior al 25% de capital registrado; cabe señalar que las partes pueden efectuar los aportes del capital de la empresa en dinero o también pueden hacerlo con construcciones, maquinaria, equipo, usufructo de locales, derecho de propiedad industrial o técnica de patente.

Una segunda opción para que la IED ingrese a China es mediante la creación de una **empresa mixta contractual**, difiere de la anterior en que los beneficios no se reparten entre las partes de acuerdo al porcentaje de sus aportaciones, sino que tanto los deberes como los derechos de ambas partes se especifican en un contrato.

Una tercera opción es el establecimiento en territorio chino de **empresas con capital exclusivamente extranjero**, entre las ventajas que tiene este tipo de inversiones es un mayor control total de la gestión, ya que, el socio extranjero es el único inversor por lo que no depende de socios locales, ello también facilita la reestructuración de capital o liquidación prematura y una mayor protección de su propiedad intelectual.

Sin embargo, este tipo de empresas adolecen en ciertos aspectos en los que las empresas mixtas aventajan por la naturaleza de su conformación, entre ello, la falta de experiencia en el mercado y en la cultura china al no tener entre sus inversores a una empresa local, asimismo por dicha razón pueden tener menos facilidades para adquirir terrenos, clientes o proveedores, aunado a que a menudo tales empresas están limitadas a participar en ciertos sectores según el Catalogo de Inversión publicado por autoridades chinas⁶²

Cabe puntualizar que tanto las empresas mixtas, independientemente de sus variaciones, como aquellas de capital exclusivamente extranjero están sujetas a aprobación del gobierno chino, principalmente del Ministerio de Comercio (MOFCOM) quien es el responsable de la realización de borradores de anteproyectos de ley y de regulaciones sobre inversión extranjera, así como de la aprobación y revisión de todos los proyectos de inversión y comercio internacional. Otro de los organismos involucrados es la Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma (NDRC), esta se encarga del examen previo de proyectos más específicos y relacionados con sectores estratégicos de la economía, tales como metales, minerales y otros recursos naturales.⁶³

El establecimiento de **Oficinas de Representación** es una de las estrategias más utilizadas por las empresas extranjeras, ya que, es la más simple y económica posible, sin embargo el marco de acción es limitado, puesto

⁶² Bugallal Garrido, Marina; Zhang, Gavian, *Los diferentes vehículos legales para invertir en China*, [en línea], Mariscal & Asociados, Madrid ,7 de mayo 2008. Dirección URL: http://avalon.utadeo.edu.co/comunidades/grupos/asiapacifico/uploads/formas_legales_inversion_china.pdf [Consultada: 19 de junio del 2010]

⁶³ Santander, *Hacer Negocios en China: La Guía*. México, 2008, p. 42.

que, solo permiten realizar actividades como estudios de mercado, de apoyo a la labor comercial de la empresa en el país de destino, realizar investigaciones de oportunidades de negocios que puedan ser rentables y establecer contactos con agentes comerciales e instituciones locales, pero no pueden llevar a cabo actividades que generen beneficios atribuibles a su cuenta de resultados, por lo que los contratos deberán de ser firmados por la matriz.

Una forma más que puede adquirir la entrada de la IED a China es en forma de **BOT o concesión para obras públicas**, ésta consiste en la firma de un acuerdo entre el gobierno chino y la empresa extranjera, en el cual se establece que la empresa extranjera quedará a cargo del financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un proyecto respectivo a obras de infraestructura; se acuerda que la empresa ejerza el derecho de operación del proyecto constituido con su financiación para que éste recupere la inversión realizada en el mismo, pagar las deudas contraídas por él y obtener ganancias durante un plazo fijo de 15 a 20 años (por lo general), pero al término de tal plazo y al expirar el contrato la empresa deberá transferir el proyecto de forma gratuita al gobierno chino,⁶⁴ lo que a largo plazo se traduce en desarrollo en infraestructura para el país, del cual se beneficiarán de forma permanente una vez concluido el periodo sin tener que desembolsar ninguna anualidad o gasto por dicho aprovechamiento.

Ley de impuestos para las sociedades en China

Ahora bien, respecto al impuesto de las sociedades en China, de acuerdo al estudio realizado por Alicia López González, titulado, *Nueva Ley del impuesto de sociedades en China*, publicado por el Instituto Español de Comercio Exterior; a partir de enero del 2008 entró en vigor una nueva ley que

⁶⁴ Consejo Nacional de Promoción de Inversiones, CONAPRI, *Guía para el inversionista: Cómo hacer negocios con China*, [en línea], La Galaxia, Venezuela, Agosto, 2006. pp. 36. Dirección URL:
<http://www.venezuela.org.cn/comercial/negconchinaes.pdf> [Consultada: 19 de junio de 2010]

regula este aspecto, puesto que antes de tal Ley existían en China dos Leyes diferentes que regulaban el impuesto a las sociedades en este país, una de ellas era particularmente para las empresas domésticas y otra para las empresas con inversión extranjera. Las primeras estaban sujetas al pago de un impuesto del 33%, mientras que las segundas gozaban de incentivos fiscales y en promedio estaban sujetas al pago de un impuesto del 15%; sin embargo, con esta nueva Ley se unifica el régimen impositivo tanto para empresas nacionales como para empresas con capital extranjero.

Se establece que todas las empresas pagarán un impuesto del 25%; excepto aquellas de tamaño pequeño o ingresos reducidos, las cuales pagarán un impuesto del 20%; asimismo, se establece un impuesto preferencial del 15% para aquellas empresas de nueva y alta tecnología designadas por el Estado.

Dicha Ley elimina ciertos incentivos que la Ley anterior otorgaba exclusivamente a empresas extranjeras, tales como:

- 5 años de vacaciones fiscales para empresas manufactureras de capital extranjero.
- Ampliación de vacaciones fiscales para empresas orientadas a la exportación.
- Impuestos reducidos de 15% y 24 % para empresas localizadas en zonas de desarrollo especiales.
- Devolución de impuestos en caso de reinversión;
- Reducción del impuesto en un 50% tras el periodo de vacaciones fiscales para empresas tecnológicamente avanzadas⁶⁵
- Exención en la repatriación de beneficios después de impuestos.

⁶⁵ Antes de que se publicara esta Nueva Ley, la antigua concedía exclusivamente a las empresa extranjeras, 2 años sin pagar impuestos, 3 años del 50% del pago; 3 años adicionales con una tasa de 15% para la región centro-oeste; 3 años adicionales con una tasa de 15% para empresas de alta tecnología, los cuales se elimina con la entrada en vigor en enero del 2008 de la nueva Ley del impuesto de sociedades en China.

Sin embargo, los tratos preferenciales no dejan de existir, ya que la nueva Ley también los otorga a determinadas empresas, sólo que ahora el criterio es de acuerdo a la industria donde operan más que a su localización, entre los políticas preferenciales o incentivos destacan:

- Exenciones y reducciones del impuesto para transferencia de tecnología específica e inversiones en infraestructuras, agricultura, bosques e industrias pesqueras.
- Deduciones en gastos de Investigación y Desarrollo, y salarios de trabajadores con minusvalías.
- Crédito fiscal del impuesto de sociedades para inversiones en protección medioambiental, energía, conservación del agua y equipamiento de seguridad específico.⁶⁶

A continuación se mencionan los incentivos más relevantes efectivos a partir de enero del 2008:

Se exenta del pago del Impuesto de Sociedades, a los ingresos generados por la inversión en proyectos relacionados con cultivo, crecimiento de hortalizas, cereales, patas, cultivos de aceite, frijoles, algodón, lino azúcar, frutas y nueces, nuevos tipos de crianza de ganado, cultivo de bosques, ganadería y granjas de aves de corral y divulgación de tecnología agrícola, principalmente.

⁶⁶Alicia López González, *Nueva Ley del impuesto de sociedades en China*, Estudio realizado por la oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Pekín, [en línea], Instituto Español de comercio Exterior (ICEX), Enero2008, p. 4.
<http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4082168> [Consultada: 19 de junio de 2010]

Se garantiza una reducción del 50% en el tipo de gravamen del impuesto de Sociedades a aquellos ingresos que dispongan como fuente de actividades de negocio de cultivos relacionados con bebidas como flores o té, piscifactorías en mar y aguas continentales.

Mientras que las inversiones en infraestructura pública incluidos puertos, aeropuertos, ferrocarriles, carreteras y transporte público; en proyectos relacionados directamente con sectores energéticos, de ahorro energético y protección del medio ambiente, entre otros, estarán exentas del pago del Impuesto de Sociedades durante tres años y posteriormente hasta el sexto año disfrutarán de la reducción del 50% en el pago del mismo; por su parte las empresas de alta y nueva tecnología disfrutarán de una reducción del tipo de gravamen hasta el 15% de la base imponible.

Por último cabe señalar que en esta nueva Ley se han reforzado las medidas contra la evasión fiscal.⁶⁷

Catálogo para la Guía Industrial de Inversión Extranjera.

Otro de los instrumentos que enmarca la entrada de IED en China es El Catálogo para la Guía Industrial de Inversión Extranjera, mismo que fue aprobado en 31 de octubre del 2007. De acuerdo con el artículo titulado: *Nuevo catálogo guía industrial de inversión extranjera*, publicado en enero del 2008 por la Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, en dicho catalogo se establecen los sectores que el gobierno chino pretende impulsar, promoviendo por ello la participación de la inversión extranjera; aquellos en los que la inversión extranjera se restringe y en los que definitivamente ésta se prohíbe; los sectores permitidos y plenamente abiertos a la inversión extranjera son aquellos que no se mencionan en ninguna de las categorías anteriores.

Dentro de la categoría de **actividades incentivadas** se encuentran 351 sectores industriales, número que supera los 257 sectores que figuraban en la

⁶⁷ Hacer negocios en China: La guía. *op. cit.*, 188-195

versión del 2004 de tal catálogo. Estas actividades se benefician de incentivos fiscales y facilidades a la inversión en determinadas industrias y sectores, tales como exención del pago del impuesto sobre el valor añadido (VAT) o del pago de aranceles a la importación y exportación de maquinaria, reembolsos fiscales en el caso de tratarse de exportaciones de productos y equipamiento fabricado en China, entre otros.

Tal incremento se explica en parte por el cumplimiento de los compromisos contraídos por China con la OMC, en este sentido es que el gobierno ha comenzado a abrir a la inversión extranjera el sector de servicios, incluyendo los servicios logísticos y de outsourcing, además de fomentar los servicios de transporte de carga por autopista, la logística de vanguardia y la subcontratación de servicios.

Gran parte del incremento en el número de sectores que se incluyen en esta categoría se debe a la inclusión de actividades pertenecientes al sector manufacturero, principalmente en áreas en las que dicha inversión complemente el desarrollo económico del país y en el que no es posible satisfacer la demanda con proveedores nacionales, algunas de tales áreas son: la tecnología de punta, sectores de materias primas y la fabricación de equipos específicos.

La segunda categoría se refiere a las **actividades restringidas**, también éstas se incrementaron a 87 sectores industriales frente a los 78 de la versión anterior, este campo incluye el sector de las telecomunicaciones (servicio doméstico e internacional), el cual está protegido por el Estado, ya que limita la participación de la inversión extranjera a un 49%, margen mayor al anterior correspondiente a este sector el cual era de 35%.

Este tipo de proyectos requieren de la aprobación previa de las autoridades locales y en el caso en que la inversión sobrepase lo establecido será necesaria la aprobación de las autoridades centrales.

Las actividades de venta mayorista de determinados productos (fertilizantes, automóviles, aceites vegetales) se abrieron al inversor extranjero

en enero de 2006; sin embargo, China reitera que para el desarrollo de estas actividades son necesarias las empresas mixtas o Joint Ventures, con presencia mayoritaria china, manteniendo así el Estado presencia pero sobre todo control en tales sectores.

Respecto al sector financiero, aun es restringido aunque gradualmente ha ido abriéndose, muestra de ello es que las compañías de futuros pasan de la categoría de actividades prohibidas a la de actividades restringidas a la inversión extranjera.

Caso contrario ocurre en el sector inmobiliario en el cual la restricción se incrementó, puesto que, la inversión extranjera se ha limitado únicamente a actividades de promoción; cabe señalar que los proyectos incluidos bajo esta categoría precisan de procesos burocráticos más complejos en la fase del establecimiento, y en muchos casos se requiere la participación de un socio local.

Finalmente, en la categoría de las **actividades y/o sectores prohibidos**, se concentran 40 actividades, un número que supera por 5 a las prohibidas en la versión del 2004 de tal catálogo, el incremento en esta categoría se debe a cuestiones de seguridad y estabilidad nacional.

En este rubro se encuentran las actividades o áreas en las que las actividades industriales resultan más contaminantes y consumen más recursos, por lo tanto quedan prohibidas para la inversión extranjera.

En el campo de la investigación científica, queda prohibido el desarrollo de tecnologías relacionadas con la investigación de células madre y tratamiento genético.

Los servicios técnicos y de exploración geológica quedan también prohibidos.

En el sector cultural, deportes y ocio; la producción audiovisual y cine pasan de la categoría de actividades restringidas a la de prohibidas.

Y por último, la inversión extranjera en servicios de contenido para nuevos sitios web y programación de audio y vídeo para Internet, también pasa a formar parte de esta categoría.⁶⁸

En el siguiente cuadro pueden apreciarse de forma general los proyectos que contempla cada categoría.

Cuadro7.
Clasificación general de proyectos de inversión por categorías.

Industrias incentivadas	Industrias restringidas	Industrias prohibidas
<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos intensivos en alta tecnología que mejoran la calidad de la producción, potencian el rendimiento económico de las empresas o implican producción de nueva maquinaria o equipamiento que no puede ser producido localmente. • Inversiones en tecnología y desarrollo agrícola, energía, transporte y materia primas. • Proyectos que impliquen una modernización de la producción, generen nuevos mercados o incrementen el nivel de competitividad existente. • Inversión en nuevas tecnologías y nuevos equipamientos que generen ahorro de energía y recursos, que impliquen el eficiente uso de los recursos energéticos y prevengan la contaminación del medio ambiente. • Proyectos que contribuyan al desarrollo de zonas geográficas del centro y oeste del país y que además se enmarquen dentro de la política industrial de China. • Otros proyectos que encuadren dentro de las leyes chinas y regulaciones de las respectivas administraciones locales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos que no contribuyan al ahorro de recursos o a la mejora del entorno ecológico. • Proyectos considerados tecnológicamente atrasados. • Proyectos destinados a la exploración y explotación de determinados minerales considerados estratégicos y protegidos por el gobierno. • Otros proyectos que se encuadren dentro de las leyes chinas y regulación de las respectivas administraciones locales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos considerados perjudiciales para el Estado o los intereses públicos. • Proyectos que socaven la seguridad nacional y la utilización de las instalaciones militares. • Proyectos que contaminen el medio ambiente, dañen los recursos naturales o sean perjudiciales para la salud de las personas. • Proyectos que precisen de una excesiva extensión de tierra cultivable y no contribuyan a la protección y explotación de los recursos agrícolas. • Otros proyectos que se encuadren dentro de las leyes chinas y regulaciones de las respectivas administraciones locales.

Fuente: Santander, *Hacer Negocios en China: La guía*. pp. 39-40

⁶⁸ Alicia López González, *Nuevo Catálogo guía industrial para la inversión extranjera*, [en línea], realizado por la Oficina Económica y comercial de España de la Embajada de España en Pekín, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), enero 2008, Dirección URL: <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0...00.bin?doc=4082173> [Consultada: 21 de junio de 2010]

Cabe señalar que China cuenta con un Catálogo de industrias prioritarias para la inversión extranjera en la región de centro y oeste para abrir esta región al capital extranjero y con ello equilibrar el desarrollo de este país, dicho catálogo entró en enero del 2009.

El catálogo incluye 410 subsectores y proyectos en los que la IDE puede beneficiarse de ciertas medidas preferenciales, por ejemplo: tratamiento fiscal favorable para las empresas establecidas en estas regiones que operen en los sectores incentivados se mantendrá pese a la aprobación de la Ley del Impuesto sobre Beneficios, que elimina gran parte de los incentivos fiscales a la inversión extranjera. Hasta 2010, podrán seguir aplicando un tipo reducido del 15% para las nuevas empresas que se instalen en dichas regiones y que operen en los sectores de transporte, electricidad, suministro de agua, servicios postales y emisión de programas de televisión, se establece un régimen de vacaciones fiscales en el que se otorgan dos años de exención fiscal, seguidos de 3 años de reducción al 50% del tipo impositivo.⁶⁹

Formas de inversión en México. Ley de Inversiones Extranjeras (LIE)

En términos generales, existen tres formas reconocidas por la legislación mexicana por medio de las cuales se pueden llevar a cabo proyectos de inversión, ya sean través del establecimiento de una persona moral extranjera en el territorio de la República Mexicana, en este caso puede optar por cualquiera de las siguientes modalidades: mediante una sociedad con participación 100% extranjera; o a través de una sociedad mexicana sujeta a regulaciones específicas.

⁶⁹Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, *Informe Económico y Comercial China*, actualizado a mayo del 2010. [en línea], p. 21
<http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0...00.bin?doc=4329174> [Consultada: 21 de junio 2010]

A través de la constitución de una sociedad mexicana en la que la inversión extranjera participe hasta en un 100% en su capital social. La legislación mercantil mexicana reconoce seis tipos de sociedades. De conformidad con la Ley de Inversiones Extranjeras (LIE), la inversión extranjera puede participar libremente en una sociedad mercantil mexicana, salvo que se trate de actividades o adquisiciones reservadas o sujetas a regulación específica.

Por último a través de una sociedad mexicana que esté sujeta a regulación específica. La participación de personas físicas o morales extranjeras en porcentajes minoritarios o a través del esquema de Inversión Neutral, la cual es una vía en el caso de que la actividad económica que se pretenda realizar se encuentre sujeta a límites máximos de participación.

Como sucursal u oficina de representación con ingresos. Estas son personas morales legalmente constituidas en el extranjero y reconocidas jurídicamente en México. Para que estas personas morales extranjeras puedan establecerse y realizar de manera habitual actos de comercio en la República Mexicana, requieren la autorización de la Secretaría de Comercio y Fomento industrial (SECOFI) a fin de que se inscriban en el Registro Público del Comercio.

Como oficina de representación sin ingresos, estas personas morales extranjeras no realizan operaciones mercantiles; sólo son entidades que representan a sociedades extranjeras y que tienen como única finalidad proporcionar servicios informativos y de asesoría sobre las actividades, productos o servicios.

Ahora bien, en el caso de México la Inversión Extranjera se encuentra regulada por la Ley de Inversiones Extranjeras (LIE), que fue publicada en 1993 y está integrada por 39 artículos distribuidos en 8 títulos.

En el primero de estos títulos además de establecer las disposiciones generales, se especifican aquellas aéreas restringidas para la inversión extranjera, asimismo se señala el porcentaje de participación de dicha inversión en área o actividades determinadas, por lo que representa un símil del Catálogo para la Guía Industrial de Inversión Extranjera, que publica China.

Se especifican las áreas exclusivamente reservadas al Estado, estas son: petróleo; hidrocarburos; petroquímica básica; electricidad; generación de energía nuclear; minerales radioactivos; telégrafos; radiotelegrafía; correos; emisión de billetes; acuñación de moneda; control, supervisión y vigilancia de puertos, aeropuertos y helipuertos.

A tales áreas se suman las siguientes reservadas para los mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros: el transporte terrestre nacional de pasajeros; turismo y carga; comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo; servicios de radiodifusión y otros de radio y televisión, distintos de televisión por cable e Instituciones de banca de desarrollo.

Por otra parte, se señalan las áreas en las que se limita la participación de la inversión extranjera a ciertos porcentajes. Se limita al 10% en sociedades cooperativas de producción, al 25% para el transporte aéreo nacional, transporte de aerotaxi y aéreo especializado. El 49 %, porcentaje que destaca no solo por permitir un mayor rango de participación sino también porque este contempla mayor número de áreas, aunado a la posibilidad de incrementarlo siempre y cuando sea en forma de inversión neutra⁷⁰ y con previa autorización de la Comisión de Inversiones Extranjeras, entre las áreas en la que no es aplicable tal porcentaje destacan: Instituciones de seguros, Instituciones de finanzas, casa de cambio, almacenes generales de depósito, administradora de fondos para el retiro, fabricación y comercialización de explosivos, armas de

⁷⁰ La Ley de Inversión Extranjera en el título quinto señala que es aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados conforme a la presente ley, dicha inversión no se computa para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas.

fuego, cartuchos, municiones y fuegos artificiales, sin incluir la adquisición y utilización de explosivos para actividades industriales y extractivas, ni la elaboración de mezclas explosivas para el consumo de dichas actividades.

Dicho porcentaje de participación también incluye la impresión y publicación de periódicos para circulación exclusiva en territorio nacional; acciones serie "T" de sociedades que tengan en propiedad tierras agrícolas, ganaderas y forestales; pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuicultura; administración portuaria integral; servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia; sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario, Sociedades concesionarias en los términos de los artículos 11 y 12 de la Ley Federal de Telecomunicaciones.

La legislación mexicana deja abierta la posibilidad de una participación mayor del 49%, siempre que se cuente con la autorización previa de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, las áreas que en las que tal alternativa es posible son: servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje; sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura; sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio al público; servicios privados de educación preescolar, primaria, secundaria, media superior, superior y combinados; servicios legales; sociedades de información crediticia; Instituciones calificadoras de valores; agentes de seguros; telefonía celular; construcción de ductos para la transportación de petróleo y sus derivados; perforación de pozos petroleros y de gas, y construcción, operación y explotación de vías férreas que sean vía general de comunicación, y prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Asimismo cabe señalar que existen ciertas actividades sujetas al régimen de apertura gradual que va de 1995 al 2004, el cual amplía del 49% al 100% la participación de inversión extranjera sin tener que contar con previo permiso de la Comisión Nacional de la Inversión Extranjera, y abre ciertos sectores y/o actividades a una participación total de dicha inversión, tal fue el caso del transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y de carga entre puntos del territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares, actividades que anteriormente estaban limitadas únicamente a los mexicanos pero que a partir del 2004 ya es posible la participación de la inversión extranjera al 100%; la prestación de los servicios de videotexto y conmutación en paquete y la industria automotriz cuya reforma para permitir una participación del 100% de la inversión extranjera fue en 1995.

Respecto a la adquisición de bienes inmuebles en la zona restringida, la explotación de minas y aguas, se establece que los extranjeros que pretendan adquirir bienes inmuebles fuera de la zona restringida, u obtener concesiones para la exploración y explotación de minas y aguas en el territorio nacional, deberán presentar previamente ante la Secretaría de Relaciones Exteriores un escrito en el que convengan lo dispuesto en la fracción I del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁷¹ y obtener el permiso correspondiente de dicha dependencia.

Mientras que para los fideicomisos de bienes inmuebles en zona restringida que sean adquiridos ya sea por sociedades mexicanas sin cláusula de exclusión de extranjeros, o bien, por personas físicas o morales extranjeras,

⁷¹ De acuerdo con la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, dicha fracción se refiere a que solo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones Exteriores en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo, la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquellos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieran adquirido en virtud de lo mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre las tierras y aguas.

se requiere permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores, además de que la adquisición como fiduciarias de derechos sobre bienes inmuebles ubicados dentro de la zona restringida deberá tener por objeto del fideicomiso permitir la utilización y el aprovechamiento de tales bienes sin constituir derechos reales sobre ellos, lo que implica derechos al uso o goce de los mismos, incluyendo, la obtención de frutos, productos y en general, cualquier rendimiento que resulte de la operación y explotación lucrativa, a través de terceros o de la institución fiduciaria

La duración de los fideicomisos a los que se hace referencia será por un periodo máximo de cincuenta años, mismo que podrá prorrogarse a solicitud del interesado.

Referente a la constitución y modificación de sociedades en México la presente Ley señala que se requiere permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores para la constitución de sociedades, además de que deberá insertar en los estatutos de las sociedades que se constituyan, la cláusula de exclusión de extranjeros o el convenio previsto en la fracción I del artículo 27 Constitucional.

En el título cuarto se señala que las personas morales extranjeras que pretendan realizar habitualmente actos de comercio en la República, deberán obtener autorización de la Secretaría de Economía y de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

El título quinto se refiere a la inversión neutra, la cual es aquella formada por capital mexicano y extranjero permitiendo así aumentar el porcentaje permitido a la inversión extranjera, en este caso se requiere aprobación especial de la Comisión de Inversiones Extranjeras, esta inversión no se computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas.

El título sexto señala las operaciones atribución y estructura de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. El título séptimo regula la inscripción en el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, al cual deberán inscribirse las sociedades mexicanas en las que participen, incluso a través de fideicomiso, tanto la inversión extranjera, o bien, los mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad y que tengan su domicilio fuera del territorio nacional.

También lo deberán hacer quienes realicen habitualmente actos de comercio en la República Mexicana, siempre que se trate de personas físicas o morales extranjeras, o mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad y que tengan su domicilio fuera del territorio nacional. Dicho registro incluye a los fideicomisos de acciones o partes sociales, de bienes inmuebles o de inversión neutra, por virtud de los cuales se deriven derechos en favor de la inversión extranjera o de mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad y que tengan su domicilio fuera del territorio nacional.

Finalmente en el título octavo se especifican las sanciones correspondientes a las diversas infracciones cometidas a lo dispuesto en la presente Ley, cabe señalar que las sanciones son de carácter económico.

Por otra parte, el gobierno mexicano ha diseñado el desarrollo de programas de promoción al comercio exterior, estos indirectamente enmarcan también entrada de IED y resultan “atractivos” para la misma, puesto que, al establecerse en territorio mexicano empresas de capital extranjero o al invertir capital extranjero en empresas mexicanas, éstas pueden beneficiarse de programas tales como el Programa de Empresas Altamente Exportadoras (ALTEX) y Programa de Importación temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX).

La trascendencia de dichos programas como factor legal de atracción de la IED se evidencia en el hecho de que en México la mayor parte de la IED que ingresa tiende a concentrarse en el sector manufacturero, puesto que, en el

periodo de junio de 1999 a 2007 el 43.7 % de la entrada de IED se concentró en la industria manufacturera⁷²; por lo que no es coincidencia que sea precisamente este sector donde se registra un mayor número de exportaciones, las cuales alcanzaron en el 2005, 175 mil millones de dólares, representando el 82% del total exportado,⁷³asimismo, es este sector alrededor del cual giran importantes programas de fomento al comercio exterior en México, tales como los ya mencionados.

El Programa de Empresas Altamente Exportadoras (ALTEX), promueve las exportaciones de “productos mexicanos” mediante el otorgamiento de facilidades administrativas y fiscales. Se destina a personas tanto físicas como morales establecidas en el país productoras de mercancías no petroleras, cuyas exportaciones directas asciendan a 2 millones de dólares o al 40% de sus ventas totales en un año, también a aquellas que demuestren exportaciones indirectas anuales equivalentes al 50% de sus ventas totales, incluyendo las empresas de comercio exterior con registro vigente de (ECEX).

⁷² Datos tomados de: Alejandro Faya Rodríguez, *Inversión Extranjera en el sector servicios*, [en línea], Secretaría de Economía y Dirección General de Inversión Extranjera (DGI), México, Dirección URL: <http://www.chilexportaservicios.cl/ces/portals/18/SERVICIOS-IED%20SEconomia%20-%20A.pdf> [Consultada: 27 de junio de 2010]

⁷³ Datos tomados del, Banco Nacional de Comercio Exterior, *Seminario Iberoamericano sobre la productividad y competitividad empresarial. Programas de apoyo a las exportaciones en México*, (Bancomext), [en línea], Banco Nacional de Comercio Exterior, (Bancomext), México, mayo 2006, Dirección URL: <http://www.iberpymeonline.org/CompetitividadMexico/RAMOS.pdf> [Consultada:27 de junio de 2010]

Los beneficios que otorga dicho programa son:

- Devolución de saldos a favor del IVA, en un término aproximado de veinte días hábiles;
- Acceso gratuito al Sistema de Información Comercial administrado por la Secretaría de Economía;
- Exención del requisito de segunda revisión de las mercancías de exportación en la aduana de salida cuando éstas hayan sido previamente despachadas en una aduana interior,
- Facultad para nombrar a un apoderado aduanal para varias aduanas y diversos productos.

Tales beneficios tienen vigencia indefinida siempre y cuando el titular de la constancia ALTEX presente en tiempo su reporte anual de operaciones de comercio exterior y cumpla con los requerimientos de exportación establecidos en el Decreto correspondiente

El Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX), también fomenta a las exportaciones, permite a los productores de mercancías destinadas a la exportación importar temporalmente diversos bienes para ser utilizados en la elaboración de productos de exportación, sin cubrir el pago del impuesto general de importación del impuesto al valor agregado y de las cuotas compensatorias, en su caso.

Dicho programa en el artículo 5° del decreto correspondiente, favorece a las siguientes categorías de exportación:

I. Materias primas, partes y componentes, materiales auxiliares, envases, material de empaque, combustibles y lubricantes que se utilicen en el proceso de producción de las mercancías de exportación;

II. Contenedores y cajas de tráiler;

III. Herramientas, equipos y accesorios de investigación, de seguridad industrial y productos necesarios para la higiene, asepsia y para la prevención y control de la contaminación ambiental de la planta productiva, manuales de trabajo y planos industriales, así como equipo de telecomunicación y computo;

IV. Maquinaria, aparatos, instrumentos y refacciones para el proceso productivo, equipo de laboratorio, de medición y de prueba de sus productos y los requeridos para el control de calidad, para capacitación de su personal, así como el equipo para el desarrollo administrativo de la empresa, este último cuando se trate de instalación de nuevas plantas industriales.

Para las dos primeras categorías el titular del registro PITEX debe exportar al menos el 10% de las ventas totales anuales ó 500,000 dólares, mientras que para las dos últimas el titular se obliga a exportar al menos 30% de las ventas totales anuales. Cabe señalar que los plazos de permanencia en el país de tales mercancías importadas bajo este Programa se determinan en la Ley aduanera.

Asimismo, contempla la importación de productos sensibles como: azúcar, frijol, llantas usadas, huevo, leche en polvo, maíz, pollo, pavo, madera triplay, bienes de consumo final, algunas variedades de café, fructosa, manteca de cerdo, artículos de prendería, alcohol etílico y diversos vehículos terrestres; siempre y cuando, además de cumplir con los requisitos establecidos en el decreto, se presente un escrito de la empresa que contenga los datos especificados en el Acuerdo que establece requisitos específicos para la importación temporal de mercancías publicado en el Diario Oficial de la Federación.⁷⁴

Existen otros programas tales como:

Empresas de Comercio Exterior (ECEX), mediante este programa las empresas comercializadoras pueden entrar a mercados internacionales con facilidades administrativas y apoyos financieros de la banca de desarrollo. Entre los beneficios que ofrece se encuentran:

- Expedición automática de la constancia de Empresas Altamente Exportadoras (ALTEX).

- Descuento del 50% por parte de ProMéxico en el costo de los productos y servicios no financieros que esta Institución determine a través de su programa de apoyo integral a estas empresas.

- La posibilidad de obtener asistencia y apoyo financiero por parte de Nacional Financiera para la consecución de sus proyectos, así como servicios especializados de capacitación y asistencia técnica. Este beneficio se otorga tanto a las empresas ECEX como a sus proveedores.

⁷⁴ s/autor, Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX), [en línea], pp. 5. Dirección URL: http://www.mipymeglobal.com/exportacion_inf/apoyo_gobierno/Programa_Importacion_Temporal_para_Producir_Articulos_de_Exportacion.pdf [Consultada:27 junio de 2010]

Devolución de impuestos de importación a los exportadores (DRAWBACK), permite a los beneficiarios recuperar el impuesto general de importación causado por la importación de insumos, materias primas, partes y componentes, empaques y envases, combustibles, lubricantes y otros materiales incorporados al producto exportado o por la importación de mercancías que se retornan en el mismo estado o por mercancías para su reparación o alteración.⁷⁵

Programa para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de servicios de Exportación (IMMEX), resulta atractivo para el desarrollo de nuevos proyectos vinculados al sector servicios, ya que, no sólo considera los servicios relacionados a la producción de mercancías, sino también actividades que constituyen un servicio como son: moda, diseño, reingeniería, remanufactura y todos aquellos vinculados al software y, en general, a las tecnologías de información.

Este programa ofrece:

- Facilidades administrativas, ya que, simplifica sustancialmente los trámites, requisitos y formatos relativos a la autorización, ampliación y reporte anual de operaciones, con lo que las empresas podrán acceder, operar y administrar sus programas de forma ágil y sencilla.
- En términos fiscales, todas las empresas tendrán el mismo tratamiento con tasa cero de IVA en la facturación de sus servicios. Además, las empresas IMMEX, pueden obtener en un plazo máximo de veinte días para la devolución de sus saldos a favor de IVA y de 5 días tratándose de empresas certificadas, sin necesidad de registrarse como empresa ALTEX.

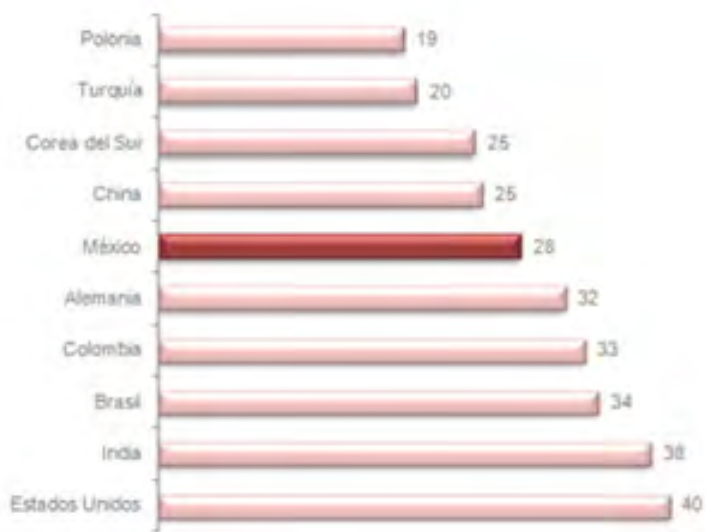
⁷⁵ s/autor, *Devolución de Impuestos de importación a los exportadores (DRAWBACK)*, [en línea], pp. 5, Dirección URL: http://www.mipymeglobal.com/exportacion_inf/apoyo_gobierno/DEVOLUCION_IMPUESTOS_DE_IMPORTACION_A_LOS_EXPORTADORES.pdf [Consultada: 27 de junio de 2010]

Cabe mencionar que con el Decreto IMMEX las autoridades fiscalizadoras cuentan con mejores herramientas para el control y seguimiento de las operaciones que se realicen bajo este esquema, precisamente para dar mayor certidumbre al sector exportador de nuestro país y evitar abusos sobre los programas. Actualmente, el esquema IMMEX beneficia a alrededor de 6 mil 500 empresas que realizan operaciones de comercio exterior, las cuales ocupan al 54 % del personal de la industria manufacturera.

Otro aspecto relacionado con el marco legislativo es el sistema impositivo, al respecto sólo se consideran ciertos impuestos que impactan directamente en los costos de operación y con ello en la rentabilidad de las empresas, tales como la tasa cooperativa de impuestos y el número de pagos de impuestos, brindando así un panorama general acerca del clima impositivo que ofrece cada país a la IED. En el caso de los impuestos cooperativos la tasa impuestos de China es inferior a la de México pues esta última es superior por tres puntos porcentuales, lo que significa que las empresas con operaciones en China gozan de una reducción de tres puntos porcentuales en su tasa de impuestos, es decir gozan de ciertos ahorros en materia fiscal.

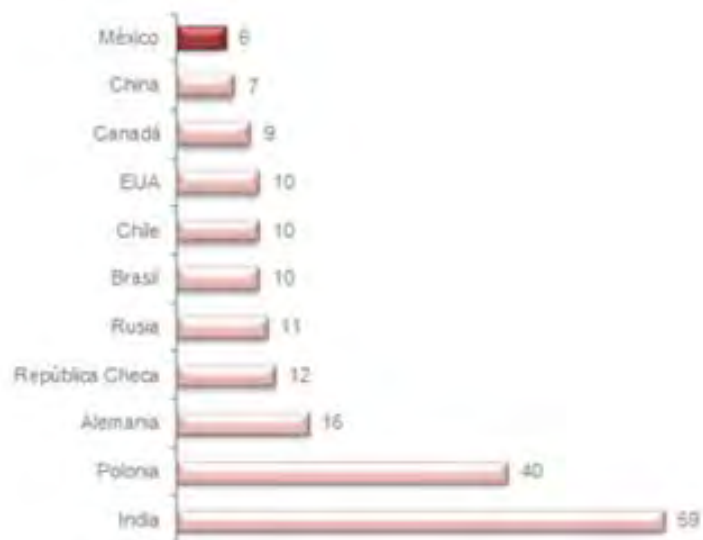
Respecto al número de pagos de impuesto la diferencia entre estos es relativamente mínima, puesto que la diferencia es de 1, posicionándose México delante de China, país en donde se requieren de 7 pagos al año, mientras que en México solo 6 pagos anuales. Tal y como se aprecia en las gráficas n° 3 y n°4.

Grafica 3. Tasa de impuestos corporativos



Fuente: Doing Business del Banco Mundial, 2009/2010. Tomada de promexico.gob.mx

Grafica 4. Número de pagos de impuestos



Fuente: Doing Business del Banco Mundial, 2009/2010. Tomada de promexico.gob.mx.

2.2 Apertura Comercial en México y en China.

El grado de apertura comercial de un país puede medirse al tomar como indicador el número de Tratados de Libre Comercio (TLC's) celebrados y de Acuerdos de Promoción y Protección Recíproca de inversiones (APPRI's), los cuales para efectos de la presente investigación son de importancia ya que algunos de los principios comunes que contienen estos instrumentos son el Trato a la inversión (trato nacional y de nación más favorecida), Transferencias, Expropiación e indemnización y Mecanismos para solución de controversias; con lo cual se brinda así mayor certeza jurídica a los inversionistas extranjeros, al mismo tiempo que se regulan las condiciones a las que está sujeta la inversión extranjera entre los países parte.

La importancia para la IED del grado de apertura comercial de un país radica en que esta brinda la posibilidad de acceder a otros mercados desde el país de destino, ya sea con miras a conquistar nuevos mercados o proveerse de ellos en busca de la reducción de costos de producción. Dicha incursión se beneficia de condiciones tales como Trato Nacional a Inversionistas y de aplicación del criterio de Nación más Favorecida, establecidas en la mayoría de dichos Acuerdos y en los Tratados de corte comercial.

México ha establecido una red de 12 Tratados de Libre Comercio que cubre 44 países, lo que lo coloca como el segundo país con más tratados en el mundo:

Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), con Estados Unidos y Canadá

Tratado de Libre Comercio del G3, entre México, Venezuela y Colombia

Tratado de Libre Comercio con Costa Rica

Tratado de Libre Comercio con Bolivia

Tratado de Libre Comercio con Nicaragua

Tratado de Libre Comercio con Chile

Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUEM)

Tratado de Libre Comercio con Israel

Tratado de Libre Comercio con la Asociación Europea de Libre Comercio (Noruega, Islandia, Suiza y Liechtenstein)

Tratado de Libre Comercio con el Triángulo del Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras)

Tratado de Libre Comercio con Uruguay

Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica entre México y Japón

Según información de la Secretaría de Economía hasta el año 2009, México cuenta con 27 Acuerdos bilaterales de promoción y protección recíproca de inversiones (APPRI's) celebrados a partir de 1996 cuando firmó con Suiza, y recientemente en el 2009 concertó tres acuerdos más entre ellos con China, tal y como se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro 8. APPRI's suscritos por México

País	Año	País	Año	País	Año
Suiza	1996	Austria	2001	Panamá	2006
Argentina	1998	Suecia	2001	Islandia	2006
Holanda	1999	Corea	2002	Australia	2007
Francia	2000	Italia	2002	Trinidad y Tobago	2007
Reino Unido	2000	Uruguay	2002	España	2008
Portugal	2000	Grecia	2002	India	2008
Dinamarca	2000	Cuba	2002	Eslovaquia	2009
Finlandia	2000	Bélgica	2003	China	2009
Alemania	2001	Republica Checa	2004	Bielorrusia	2009

Fuente: Secretaría de Economía, Tomado de promexico.gob.mx

Por su parte China, mantiene relaciones económicas y comerciales con más de 220 países y regiones del mundo. Entre los mayores socios comerciales de China se encuentran Japón, Hong Kong, Estados Unidos, la Unión Europea, la República de Corea, Taiwán, Singapur, Rusia, Australia e Indonesia. También China ha firmado con 55 países Acuerdos sobre la Protección de las Inversiones⁷⁶

Recientemente ha firmado Acuerdos de Libre Cambio con Nueva Zelanda, el cual entró en vigor en octubre del 2008, con Singapur en vigor en enero de 2009, y con Perú firmado en abril de 2009; adicionalmente, un acuerdo de libre comercio de servicios con Pakistán, que entró en vigor en octubre de 2009 y un acuerdo de inversión entre China y la ASEAN, firmados en agosto del 2008.

Otros cinco acuerdos de libre comercio con Australia, Costa Rica, Islandia, el Consejo de Cooperación del Golfo y Noruega están en negociación. También como puerta de apertura, en el 2009 China concedió unilateralmente tratamiento preferencial a algunos productos de 41 Países Adelantados⁷⁷

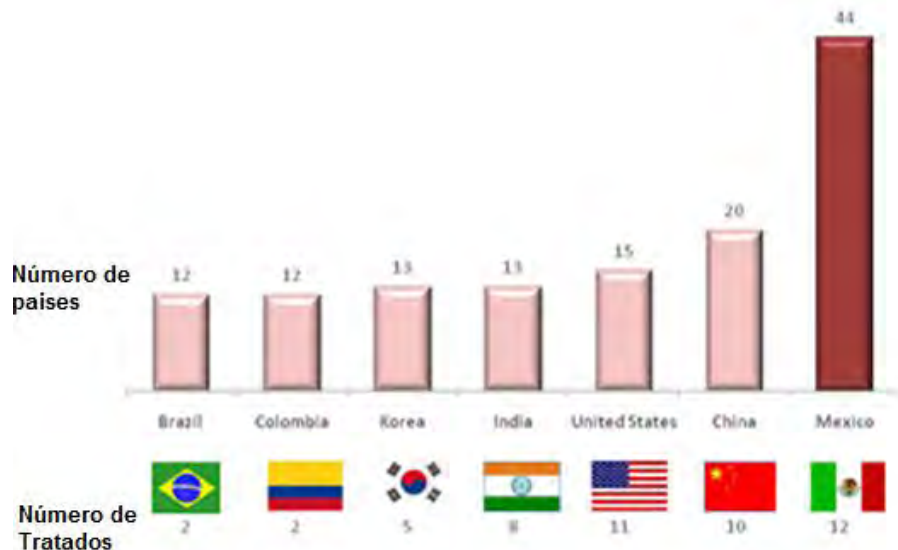
Por otra parte, cabe señalar que desde su ingreso a la OMC China aplica tratamiento de la Nación Más Favorecida (NMF) a los países parte de la misma excepto a algunos como El Salvador y ciertos territorios de Estados miembros de la Unión Europea. Asimismo, ha reducido considerablemente sus aranceles, muestra de ello es precisamente el arancel medio de NMF el cual era de casi 60% en los 80's, en el 2001 es 15% y para de 2009 este llegó hasta el 9.5%.

⁷⁶ Datos tomados de la Embajada de China en México, [en línea], Dirección URL: <http://www.embajadachina.org.mx/esp/jm/t44254.htm> [Consultada: 18 de julio 2010].

⁷⁷ *Informe Económico y Comercial China, op, cit., p.16*

La siguiente gráfica muestra el número de tratados firmados por países cuya participación como destino de la IED es importante, tales como Brasil, Estados Unidos y por supuesto se incluye a China y a México.

Gráfica 5. Número de Tratados de Libre Comercio



Fuente: Tomada de promexic.gob.mx

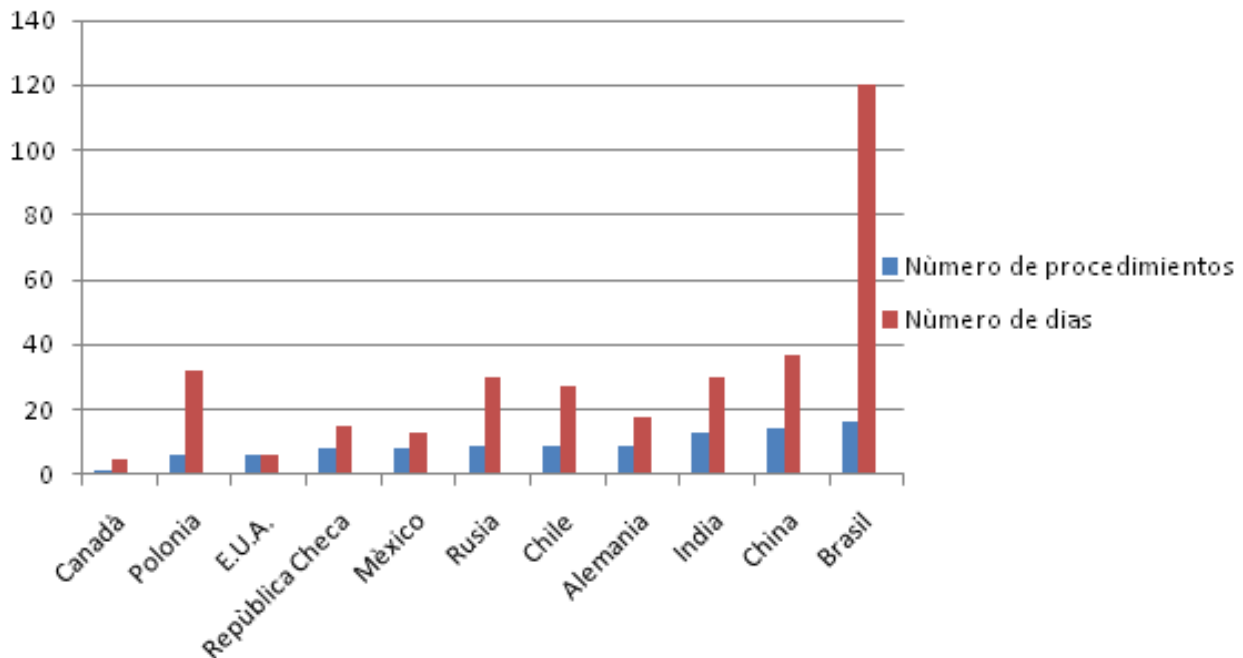
Dicha gráfica evidencia la supremacía de México a nivel mundial, ya que supera a países importantes por su dinamismo y de gran influencia en la Economía Global, tales como Estados Unidos, el cual cuanta con 15 Tratados de Libre Comercio, mientras que China se posiciona justamente detrás de México, sin embargo, a pesar de ocupar el segundo lugar, la diferencia entre China y México es de un poco más del 50% ya que México supera a China por 22 TLCs; por otra parte cabe puntualizar que de acuerdo con la Embajada de China en México, este país mantiene relaciones comerciales y económicas con cerca de 220 países aunque no con todos ellos ha establecido este tipo de Tratados.

Un aspecto dentro de la lógica de la apertura comercial pero que implica acciones hacia el interior es la simplificación de procedimientos de carácter administrativos; tanto para el establecimiento de una empresa extranjera al

interior como para llevar a cabo operaciones de importación y exportación; aunque la trascendencia de este aspecto como factor de atracción no es la misma que la que tiene el otorgamiento de incentivos y exenciones, la simplificación y con ello la facilitación de la emisión de tramites evidencia la disponibilidad que tiene la economía “ nacional” para acoger las inversiones extranjeras.

Ahora bien, respecto a los procedimientos para abrir una empresa en México el inversionista debe llevar a cabo 8 procedimientos y requiere un plazo de 13 días, mientras que en China se requiere de 14 procedimientos y un plazo de 37 días. Tal ventaja de México no solo es respecto a China sino que en este sentido también resulta más atractivo a nivel regional en comparación con países que también son importantes como foco de atracción de la IED en América Latina, tal como Brasil en donde se requieren de 16 procedimientos y 4 meses de plazo, tal y como se observa en la gráfica.

Grafica 6. Número de procedimientos y días que se requieren para abrir una empresa.

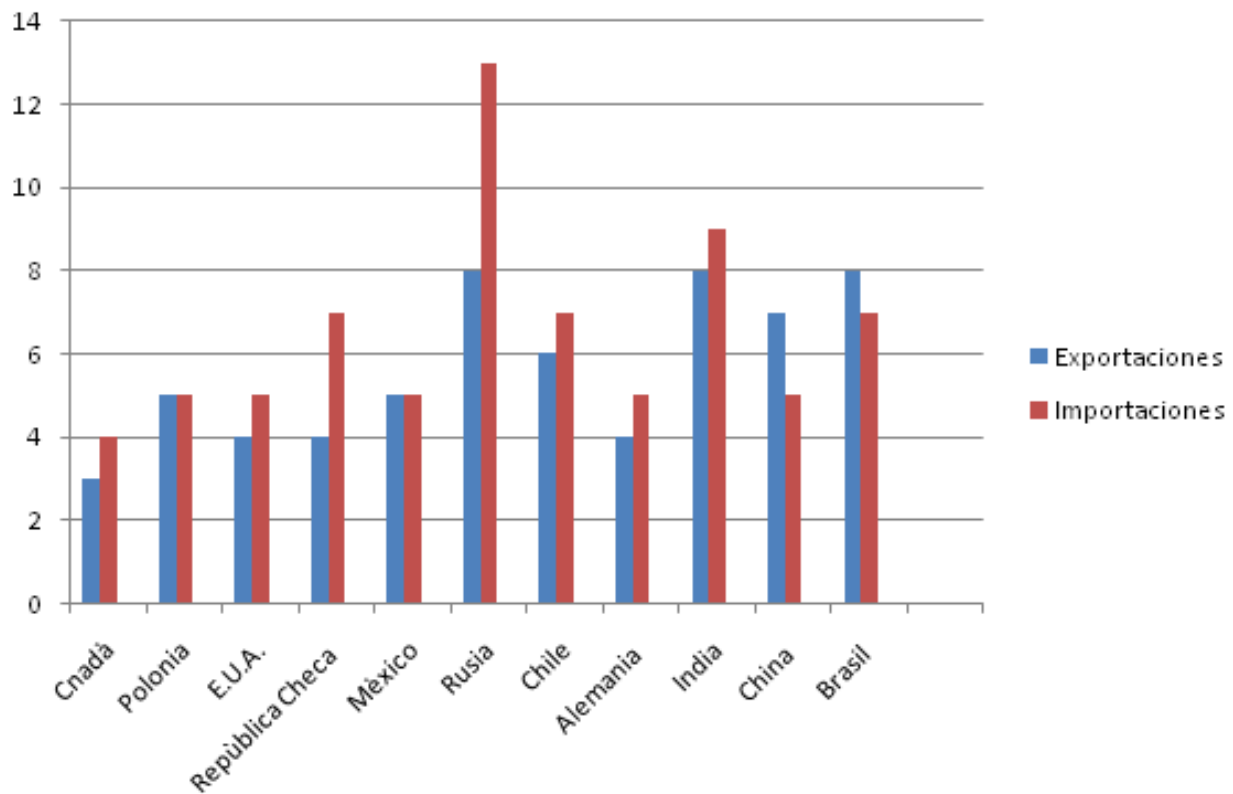


Fuente: Tomada de, Doing Business del Banco Mundial, 2009/2010, [En línea], Dirección
 URL: promexico.gob.mx.

La importación y la exportación son las principales actividades realizadas por la ETN's, puesto que éstas tienden a la segmentación del proceso productivo a lo largo y ancho del mundo en busca de la reducción de los costos de producción, y es por eso que cobra importancia la simplificación de este tipo de trámites; el grado de facilitación de ese tipo de procedimientos puede reflejarse en el número de documentos requeridos para una y otra actividad.

Para llevar a cabo el trámite de exportación, en México se requiere de 5 documentos, lo que le da ventaja respecto de China, aunque no por mucho, pues este país requiere 7 documentos, sin embargo, respecto a la importación ambos países requieren el mismo número de documentos, situación que se refleja en la gráfica n° 7.

Grafica 7. Número de documentos que se requieren para la exportación e importación.



Fuente: Tomada de Doing Business del Banco Mundial, 2009/2010, [En línea], Dirección
 URL: promexico.gob.mx

Una vez establecido el marco legal general que regula la entrada de la IED a las economías correspondientes, es pertinente destacar algunos aspectos, el primero de ellos es que en ambas, las principales formas de incursión de la IED son tres: total, parcial o mediante oficinas de representación, cuyas actividades son limitadas; cabe señalar que una reforma legal que opera sobre las Oficinas de Representación en China a principios de 2010 endurece su régimen fiscal, restringiendo sus posibilidades de utilización, y promueve un mayor control por parte de las autoridades chinas. Por ejemplo, se restringe a cuatro el número de extranjeros que puede contratar una Oficina. Además, se establece que sólo aquellas empresas con dos años probados de actividades mercantiles en el extranjero podrán constituir una Oficina de Representación en China, lo cual pone en desventaja a China frente a México, considerando que en nuestro país no se aplican tales restricciones, referentes a las Oficinas de Representación las cuales son uno de los mecanismos más utilizados por los inversionistas extranjeros.⁷⁸

Respecto a la participación de la IED, es posible aseverar que el marco legislativo de China es más restrictivo, puesto que en China la participación de la inversión extranjera se limita a ciertos porcentajes de acuerdo a la industria a la que se dirige la inversión, mientras que en México, si bien existen determinados porcentajes para ciertos sectores de la economía, también existe la posibilidad de que tal porcentaje sea mayor en ciertos sectores, siempre y cuando se cuente con previo permiso de las autoridades correspondientes ó a través de un mecanismo de inversiones neutras, además de la aplicabilidad del régimen de apertura gradual que va de 1995 al 2004, el cual entraña una apertura total a la participación de la IED en determinados sectores; es decir, actividades en las que la inversión extranjera se limitaba sólo al 49%, ahora pueden recibir hasta el 100%, sin necesidad de previa aprobación de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

⁷⁸ *Ibíd.*, p. 22

Entre estas industrias se encuentran:

- El transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y de carga entre puntos del territorio de México y el servicio de administración de centrales camioneras de pasajeros y servicios auxiliares, actividades que anteriormente estaban limitadas únicamente a los mexicanos pero que a partir del 2004 ya es posible la participación de la inversión extranjera al 100%;
- La prestación de los servicios de videotexto y conmutación en paquete;
- Y por supuesto la industria automotriz.

Por parte de China cabe señalar que el sector manufacturero ha sido uno en donde se ha abierto un mayor número de actividades a la IED que ingresa a China, debido en gran parte a los compromisos contraídos una vez que ingresó a la OMC. Tal dato cobra relevancia para la presente investigación al considerar que es precisamente el sector manufacturero de México en donde se concentra un mayor porcentaje de la IED que ingresa, dicha situación representa entonces competencia directa para nuestro país, puesto que, en ambos casos, el sector manufacturero ocupa un lugar relevante tanto para el gobierno nacional como para la IED que se destina a cualquiera de estas dos economías.

Vale la pena considerar que el sector servicios a nivel global se ha vuelto atractivo para la IED y es este mismo sector en el cual China también está comenzando a liberalizar, de hecho se ubica en el rubro de actividades incentivadas, contribuyendo de esta manera al incremento en el grado de atracción de la IED a China. En general el número de sectores que el gobierno chino promueve se ha incrementado a 351 de acuerdo a lo señalado en el Catálogo para la Guía Industrial de la Inversión Extranjera 2007.

Referente a las actividades prohibidas, en el caso de China éstas corresponden a aquellas que resultan contaminantes y consumen más recursos; mientras que la Ley de Inversiones Extranjeras de México no las prohíbe, dicho instrumento sólo limita la participación extranjera a la construcción de ductos y perforación de pozos petroleros y de gas, para la obtención de concesiones para realizar actividades de exploración y explotación de aguas y minas, establece que se requiere un permiso expedido por la Secretaria de Relaciones Exteriores.

Ahora bien, un aspecto que podría resultar poco conveniente para México en términos de atracción de IED a China son las limitaciones a sectores como el automotriz, respecto al cual el gobierno chino establece que la participación de inversión extranjera es permitida siempre y cuando se realice en forma de *Joint Ventures* o empresas mixtas con mayor participación de nacionales, mientras en México esta limitación no aplica.

Un aspecto más a señalar es la modificación a la Ley de Impuesto para las sociedades en China, ya que dichas reformas se traducen en la reducción, aunque no en la eliminación de beneficios a la IED, mismos que resultaban ser muy atractivos puesto que concedían tratos preferenciales importantes; sin embargo, las exenciones y reducciones no desaparecieron sino que se reorientaron y modificaron mediante la unificación, utilizando como criterio a la industria donde operan y no su localización; es así como aquellas empresas que lleven a cabo transferencia de tecnología específica e inversiones en infraestructuras podrán gozar de ciertas reducciones o exenciones, puesto que la tendencia actual del gobierno chino es priorizar estos sectores, ya que el sector manufacturero cuenta con tecnología competitiva.

Por su parte, México también se ha encargado de incentivar la inversión mediante una gama de programas de promoción, los cuales ofrecen a las empresas exportadoras establecidas en territorio mexicano incentivos que en general son de carácter fiscal, administrativo, mediante asesorías e información;

o bien, mecanismos que permiten incrementar la participación extranjera, como lo es la inversión neutra .

Como aspecto final a subrayar, está la participación del Estado en la economía china, la cual ha quedado evidenciada en los instrumentos legales anteriores, puesto que en todo momento el Estado orienta y controla la participación de la IED en los diversos sectores, con una tendencia a la apertura que se refleja en el incremento del número de actividades incentivadas y restringidas.

En el caso de México no hay una orientación tan clara como en China en donde es explícito que lo que busca el gobierno chino es el desarrollo de infraestructura, de tecnología de punta y del sector servicios principalmente.

Situación que se refleja en el programa de “Go West”⁷⁹ introducido por el gobierno chino, mismo que representa un punto importante de atracción, ya que el gobierno chino mediante este programa busca el desarrollo de la región centro y oeste de China con el objetivo de lograr un desarrollo regional equilibrado, puesto que con el establecimiento de Zonas Económicas Especiales, quedo rezaga esta área en lo que a desarrollo se refiere.

El Catálogo de Actividades Incentivadas para la Inversión incluye los sectores de fabricación de componentes principales de automóvil, el desarrollo integrado y la utilización de recursos naturales con ventajas competitivas, operaciones de telecomunicación con valor añadido, el desarrollo y la gestión de recursos de turismo y sectores de servicios, incluyendo la instalación y operación de redes de tubería para el gas urbano, principalmente.

⁷⁹ “Go West” es el nombre de la estrategia del gobierno chino de aceleración del desarrollo económico de las regiones de la zona centro y oeste de China.

La selección de sectores incentivados pretende prevenir la reubicación en estas regiones de proyectos e industrias altamente contaminantes, con gran consumo de energía, materiales y recursos, así como la transferencia a estas zonas de técnicas y equipos obsoletos.⁸⁰

En este sentido dicha área representa un importante foco de atracción de la IED por las condiciones favorables que se ofrecen a la inversión extranjera.

Ahora bien, respecto a la apertura comercial, ésta cobra relevancia para la inversión extranjera porque significa la posibilidad de diversificar tanto sus mercados como sus proveedores, mediante el aprovechamiento de los acuerdos comerciales y de inversión de que sea parte el país de destino de la IED, en este sentido la economía de destino funge como trampolín para dicha inversión.

En el caso de México, si bien es uno de los países que cuenta con más Acuerdos y/o Tratados pactados en el mundo, su comercio se ha enfocado mayormente al mercado estadounidense, el cual es el más importante a nivel mundial, ello ha significado que el resto de los Tratados no son aprovechados al máximo, México ha concentrado poco más del 80% de su exportaciones a nuestro gran vecino del norte y, paradójicamente, a pesar el de contar con un gran número de acuerdos, el TLCAN es uno de los principales factores de atracción de la IED, mientras que el resto ha quedado en segundo plano. Lo anterior no necesariamente implica la falta de relación pero sí una relación débil o limitada con otros socios comerciales, incluso con países latinoamericanos, cuyas relaciones no se comparan con el dinamismo comercial que existe entre México y Estados Unidos.

⁸⁰ De acuerdo con la publicación del Instituto Español de Comercio Exterior, [en línea], DirecciónURL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4239745>. [Consultada: 20 de julio de 2010]

La red de Acuerdos de Promoción a la inversión y de Tratados Comerciales con la que cuenta México es muy extensa a nivel mundial, sin embargo, la fragilidad de las relaciones económicas y comerciales con el resto de los socios de México ha limitado los beneficios que la extensa red pudiera significar, descuidando la región de América Latina, en la cual México habría podido mantener una posición de mayor peso y/o presencia.

Caso contrario es el de China país que ha procurado posicionarse al interior de su región, al grado de convertirse no sólo en el principal receptor de IED en el mundo en desarrollo, también se ha posicionado como la principal fuente de IED en su región.

La red de Acuerdos económicos, comerciales y de inversión con la que cuenta China también es basta, aunque aún no supera la red de México; sin embargo, China ha aprovechado dicha red para diversificar sus mercados y principalmente para abastecerse de los mercados que están a su alrededor, dinamizando así su actividad comercial a nivel nacional y regional, posicionándose como un actor comercial importante para la región.

2.3 Mano de obra y mercado doméstico en China y en México.

El mercado y la mano de obra han sido los principales factores a considerar por las ETN's al momento de decidir el destino de sus inversiones, ya que, ambos contribuyen significativamente a dar respuesta a los intereses primordiales que buscan tales actores al diversificar y fragmentar sus centros de producción y sus mercados respectivamente, es decir, la reducción de costos de producción y la diversificación de sus mercados; ya que, más allá de la apertura comercial con la que cuenta el país de destino, el primer mercado a ingresar es precisamente el de la economía receptora, por lo que al definir el destino de su inversión, tanto el potencial del mercado doméstico como los costos de mano de obra son aspectos a considerar que no pueden quedarse fuera.

Respecto al mercado doméstico chino, éste comenzó a cobrar mayor relevancia a partir del ingreso de este país a la OMC, puesto que, ello significó una mayor apertura de su economía, lo que se traduce en una mayor presencia de este país en el resto del mundo y por lo tanto mayor presencia extranjera al interior de China; el mercado doméstico chino se presentó ante el mundo como una gran oportunidad, básicamente por los 1,330,141,295 millones de habitantes que se ubican dentro de su extenso territorio; tal población representa la 5ta parte de la población mundial, por lo que la mayoría del resto de los mercados domésticos parecen inferiores al compáralos con el mercado chino, sin embargo, vale la pena analizar el verdadero potencial de tal mercado puesto que no los 1,330,141,295 millones de habitantes tienen la misma posibilidad de consumo, por lo que basar la idea de un gran mercado únicamente en el dato correspondiente al número de habitantes resulta en una perspectiva superficial del mismo.

En este sentido cabe señalar que en China, a la par del exponencial crecimiento de su economía, ha ido gestándose una bomba de tiempo, ya que se ha profundizado la brecha de desigualdad, principalmente entre la población rural y la urbana, resultado precisamente del peculiar modelo de apertura a través del establecimiento de Zonas Económicas Especiales, en las cuales se han concentrado tanto los esfuerzos por parte del gobierno como la participación de la inversión extranjera, haciendo de estas Zonas el área más dinámica de la economía china, puesto que en ella se concentra la actividad comercial del país, de forma tal que las zonas rurales han quedado en cierto grado relegadas al acceso de las condiciones que implica ser parte de área donde se concentra la actividad comercial, es decir, el acceso a fuentes de trabajo, y a la tecnología e infraestructura, entre otras. Es evidente que las capacidades de consumo no son las mismas entre la población rural y la población urbana, resultado de ello ha sido la creciente migración de la población de las zonas rurales a las zonas urbanas en busca de “mejores condiciones”; en este sentido resulta relevante mencionar que el 43% del total de la población se ubica en zonas urbanas, mientras que el 57% se localiza

en zonas rurales, por lo que el potencial de consumo de la población se reduce a menos de la mitad del total de población, aunado esto entre la población urbana existe una importante concentración de la riqueza en un sector mínimo de la misma, el cual posee mayores recursos.⁸¹

Resultado de tal situación es que en China 21.5 millones de habitantes viven bajo el umbral de la línea de la pobreza, sin contar a 35.5 millones de habitantes que se encuentran por encima de este nivel pero por debajo del nivel oficial de bajos ingresos, lo que significa que 57 millones de habitantes viven en condiciones de pobreza, los cuales difícilmente poseen los recursos para ser parte del gran mercado que ofrece este país a las ENT's.⁸²

Al respecto cabe puntualizar que el modelo económico de China ha generado una serie de incertidumbres a la sociedad por lo que una buena parte del ingreso personal se destina al ahorro, la vivienda y la salud, tales consideraciones brindan una perspectiva menos superficial acerca del verdadero potencial del mercado chino.

El mercado mexicano también representa un importante núcleo para la IED, el mercado doméstico está integrado por 112 468 855 millones de habitantes, sin embargo, también vale la pena hacer las siguientes consideraciones, ya que, al igual que en China, en México existe un importante problema de desigualdad entre la población que vive en zonas rurales y aquella población que se ubica en zonas urbanas, aunque cabe señalar que el total de porcentaje que se ubica en zonas rurales es de 23 %, es decir, un 77% de la población se encuentra en zonas urbanas;⁸³ sin embargo, el índice de pobreza en el país, de acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), creado en el 2004 para medir la pobreza, confirma que en el año 2000 había 24.1 millones de

⁸¹ De acuerdo con datos tomados, Dirección URL:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

⁸² *Ibíd.*,

⁸³ *Ibíd.*,

personas en condición de pobreza alimentaria; y ya para el 2002, 20.0 millones; en el 2004, 17.4 millones; en el 2006, 13.8 millones, pero en el 2008 esta cifra se incrementó a 18.2 millones. Cabe señalar que la pobreza alimentaria equivale a la condición de pobreza extrema considerada por el Banco Mundial.⁸⁴

Es necesario considerar que si bien los datos aquí presentados son cifras oficiales, la mayoría de ellos tienen cierto grado de error debido principalmente a los parámetros de medición utilizados, que suelen no reflejar al 100% la realidad del problema.

Con base en lo anterior es posible decir, que si bien, China representa un mercado significativo para las ENT's, al igual que en el mercado doméstico mexicano hay mucho por hacer a nivel de su sociedad para minimizar este tipo de situaciones que atentan directamente contra el potencial de cada uno de los mercados y por lo tanto con el grado de atracción de este factor.

Asimismo, es necesario reconocer que a pesar de tales situaciones que comparten ambos mercados y que de hecho se presentan en la mayoría de los países, principalmente dentro del mundo en desarrollo; el mercado chino es un mercado importante a cuyo atractivo se suma el hecho de ser una economía en crecimiento con un sinnúmero de proyectos.

Ahora bien, la oferta de mano de obra resulta ser también un factor de atracción importante, ya que, como se mencionó, contribuye de forma significativa a la reducción de costos de producción.

En el caso de China la oferta de fuerza laboral estaba integrada por 819,5 millones de habitantes en el 2009, de la cual el 39.5% se concentra en actividades primarias, el 27.2% en la industria y el 33.2% en servicio. En México la oferta de fuerza laboral es de 46,99 millones de habitantes y, a

⁸⁴ Rubén Aguilar Valenzuela, "La pobreza extrema en México", [en línea], periódico *El economista.com*, 5 de marzo de 2010, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2010/03/05/pobreza-extrema-mexico> [Consultada: 18 julio de 2010]

diferencia de China, en nuestro país tiende a concentrarse en actividades relacionadas con el sector de servicios, con un 62.9 %, en segundo lugar en la industria con 23.4 % y finalmente en la agricultura 13.7%.⁸⁵

Respecto al porcentaje de China en cuanto a fuerza laboral se aprecia una gran diferencia con relación al porcentaje en México, ya que la fuerza laboral en nuestro país representa el 41.7% del total de la población, mientras que el porcentaje en China es de 61.5% del total de la población, lo que indica una superioridad de China frente a México.

Un indicador más en relación con la oferta de mano de obra de un país, radica evidentemente en los salarios, los cuales entre más bajos sean resultan más atractivos para las ETN's; en este sentido cabe señalar que la diferencia entre el nivel de salario mínimo mensual entre ambas economías era de 58.7 dólares⁸⁶ en el 2004, es decir, que el salario mínimo mensual de China es 58.7 dólares más bajo que el salario mínimo mensual de México.

De ahí que China sea identificada a nivel internacional como el país con la mano de obra más barata; ello visto desde otra perspectiva que no corresponde a la de las ETN's, resulta que los trabajadores chinos han sido los menos beneficiados del crecimiento económico que ha experimentado este país, ya que los salarios no han crecido a la par de la economía; de hecho, la proporción de ingresos respecto al rendimiento económico cayó entre 1993 y 2007 entre el 50% y el 40%.⁸⁷

⁸⁵ www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/ *op. cit.*,

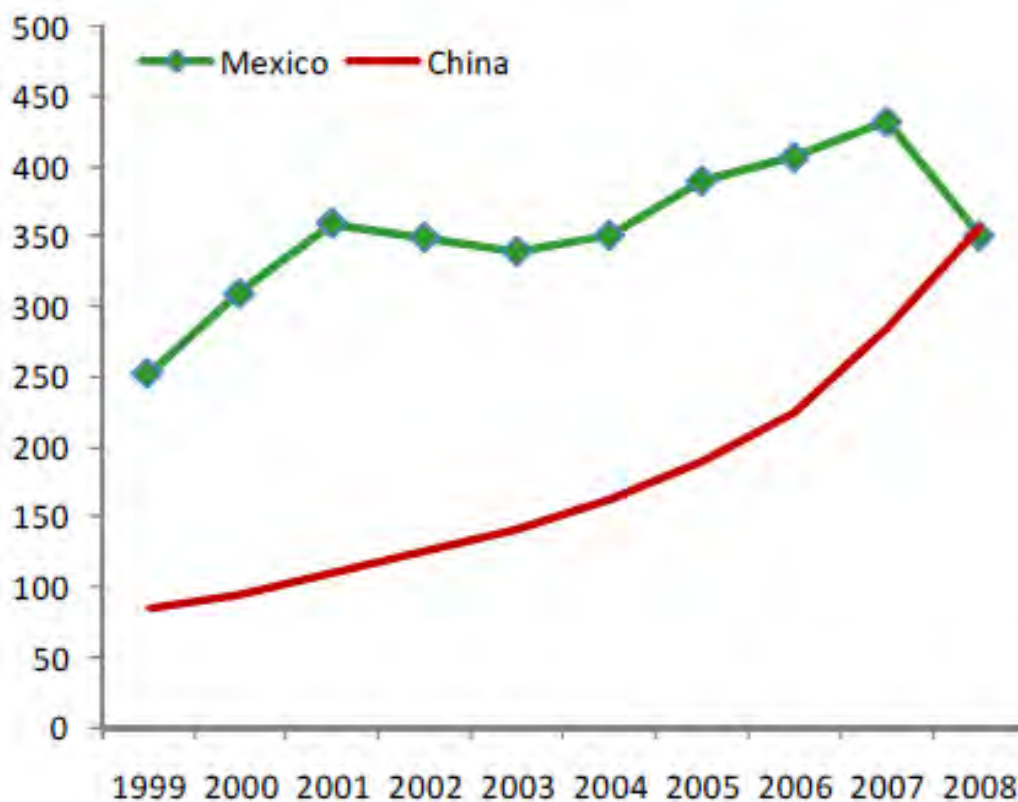
⁸⁶ Carlos Guerrero de Lizardi, *Determinantes económicos del salario mínimo en los países pequeños y abiertos: una aplicación para Centroamérica*, [en línea], Sede subregional de la CEPAL en México, México, noviembre 2009, Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/38121/L943.pdf> [Consultada: 30 de julio de 2010]

⁸⁷ S/autor, "Los salarios mínimos , ya no bastan en China", [en línea], Milenio.com, México, 3 de junio de 2010, Dirección URL: <http://www.milenio.com/node/457699> [Consultada:30 de julio de 2010]

Sin embargo, en China actualmente existe una tendencia hacia el incremento de los salarios, ya que, para en el año 2010 se registró un incremento de poco más del 20% en el salario mínimo de la mayoría de las provincias, lo cual desde una perspectiva social resulta ser una muy buena noticia, aunque ello a su vez tiende a atentar contra del grado de atracción de este factor, que ha sido uno de los principales factores de atracción de China.

En la siguiente gráfica es posible observar tal tendencia, al mismo tiempo que se evidencia la disparidad que existe en los salarios de China y de México.

Gráfica 8.
Evolución de los sueldos en México y China
(ingreso mensual en dólares)



Fuente: Tomada de, *Prioridades para la promoción Internacional. Principales Sectores y elementos de coordinación entre la Cancillería y Proméxico 2010*. ProMéxico inversión y comercio. [En línea], Dirección URL:

<http://www.promexico.gob.mx/work/sites/Promexico/resources/LocalContent/1441/1/PrioridadesPromocionInternacional2010.pdf> [Consultada: 30 junio de 2010]

La grafica n° 8 muestra que el nivel de sueldos en China se ha mantenido por mucho tiempo en niveles bajos, por lo que la ha hecho un país muy atractivo para las ENT's, sin embargo, también es posible identificar la reciente tendencia hacia el incremento, lo que se traduce como una posible pérdida en el grado de atracción de la IED; mientras que en México tiende a ocurrir precisamente lo contrario, ya que el nivel de sueldos tiende a reducirse, situación que desde el punto de vista de los intereses de las ETN's podría resultar más atractivo, pero a largo plazo y al interior de la economía mexicana amenaza la estabilidad de la misma, puesto que en la medida en la que esta tendencia continúe se incrementa la posibilidad de generar un descontento social que tarde o temprano se hará escuchar influyendo entonces de forma negativa en el grado de atracción de la IED. Evidencia de ello son las huelgas que se han presentado en China en varias compañías de las provincias de Guangdong, Yunnan, Henan, Gansu, Shandong y Jiangsu; el ejemplo más sonado es el del fabricante japonés Honda, en donde la totalidad de su producción en China se paralizó debido a una huelga de gran parte de sus 1,800 trabajadores en una planta en Foshan, en el sur de China.⁸⁸

Al respecto, cabe señalar que la organización de investigación de libertades en el mundo Freedom House, dio a conocer un reporte en el que categorizó el nivel de libertad laboral de México en el rango de "parcialmente libre"⁸⁹ debido a que informa que no se respetan las leyes laborales; en este rango se ubican también países como Colombia, Venezuela, Afganistán, Singapur, e Irán, entre otros. El mismo ubica como "Muy represivo", a Cuba, Corea del Norte, Arabia Saudita, y China.⁹⁰

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ SDP, "México es parcialmente libre en condiciones laborales: reporte", [en línea], SDP noticias.com, México, 31 de Agosto del 2010. Dirección URL: <http://sdpnoticias.com/sdp/contenido/nacional/2010/08/31/1003/1107482> [Consultada 9 de octubre de 2010].

⁹⁰ De acuerdo con la Organización Freedom House, en su nota titulada; "México es parcialmente libre en condiciones laborales, reporte", La condición de parcialmente libres implica; que Las leyes laborales son la mayor parte en conformidad con la Organización

Por lo que este factor de atracción resulta ser un factor engañoso, puesto que a largo plazo representa un elemento que genera un efecto totalmente opuesto a la atracción de IED e incluso opuesto al desarrollo acompañado de tensión y descontento social.

2.4 Desarrollo tecnológico y científico en México y en China.

El nivel de desarrollo tecnológico y científico de un país en el contexto de la economía global cobra importancia, ya que ésta se caracteriza por situaciones tales como la división global de trabajo, producción segmentada y una extensa red de relaciones comerciales y económicas a nivel mundial, además de una continua búsqueda de innovación tanto de técnicas y métodos de producción así como la innovación del producto en sí, es decir, la mejora continua del mismo.

Muestra de la importancia de la tecnología hoy en día es “el desarrollo de nuevas tecnologías de la información, la cual es clave para coordinar las actividades a lo largo de la cadena de valor⁹¹ en el marco de las complejas redes de producción que están tejiendo actualmente muchas ETN’s. Estas tecnologías permiten descentralizar las diferentes actividades sin perder el control sobre cada una de las partes de la cadena de valor, implicando sistemas de producción más flexibles y mejor administrados”⁹²

Internacional del Trabajo, pero se llevan a la práctica de manera selectiva. Los sindicatos independientes son permitidos, pero la negociación (laboral) es inhibida por despidos selectivos y represalias. Existen pocos contratos colectivos en el sector privado y se requiere de cambios muy grandes en la protección laboral (a favor de los trabajadores). Hay algunas restricciones en la capacidad de los sindicatos para participar en cuestiones públicas y en campañas políticas.

⁹¹ De acuerdo con Daniel Humberto Iglesias, en su texto titulado *Cadenas de valor como estrategia: Las cadenas de valor el sector agroalimentario*; define cadena de valor como la colaboración estratégica de empresas con el propósito de satisfacer los objetivos específicos de mercado en el largo plazo y lograr beneficios mutuos para todos los “eslabones” de la cadena... se refiere a una red de alianzas verticales o estratégicas entre varias empresas.

⁹² Javier Finkman y Maximiliano Montenegro, *Tendencias Principales de la Inversión Extranjera Directa y de las Empresas Transnacionales en el actual contexto de Globalización*, Oficina de buenos Aires, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Mayo de 1994. p. 22. Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/25785/23%20tendencias%20principales.pdf> [Consultada: 11 octubre de 2010]

Por lo que el desarrollo tecnológico y científico que un país pueda ofrecer a la IED cobra mayor relevancia en este contexto; de hecho ésta es la principal razón por la cual los flujos mundiales de IED tienden a concentrarse en países desarrollados como Estados Unidos, quien es el principal receptor de IED a nivel mundial, debido al grado de desarrollo tecnológico que éstos ofrecen a las ETN's, cuya producción y/o operación requiere de alta tecnología; de la misma forma, es una de las razones por las cuales cada vez mayores flujos de IED a nivel mundial se destinan a países del mundo en desarrollo como China, país que si bien aún no alcanza los niveles de desarrollo tecnológico y científico de países como Estados Unidos, la Unión Europea y Japón, se perfila firmemente para hacerlo.

Es en este panorama que resulta importante identificar el grado de desarrollo tecnológico y científico que ofrecen México y China a la IED, no sólo porque representa un factor de atracción sino también porque representa la puerta de acceso a nuevas tecnologías, puesto que parte del desarrollo tecnológico y científico con el que cuenta una economía se deriva de las operaciones de las ENT's que se establecen en dichos territorios permitiéndole a la economía receptora incrementar su nivel de competitividad tecnológica en el marco de la Economía Global.

Para tener una idea del grado de desarrollo científico y tecnológico de un país se consideran indicadores tales como la participación de cada país en la producción total mundial de artículos científicos; crecimiento del número de artículos científicos, incluso indicadores que responden a las exigencias del contexto tecnológico y científico mundial actual, como el Ranking Mundial de Universidades en la Web (RMUW)⁹³ y finalmente se consideran indicadores relativos a las patentes.

⁹³ De acuerdo con el Informe general del estado de la producción científica y tecnológica 2008, publicado por CONACYT. A través de los años, la producción científica y tecnológica ha sido medida principalmente por metodologías y/o cuantificaciones bibliométricas, cienciométricas y en años recientes por la webmetría. Estos parámetros han permitido conocer el grado de difusión y divulgación de la ciencia y la tecnología, sus repercusiones, estimular a la investigación, espe-

Cuadro 9. Participación de países latinoamericanos en la producción mundial de artículos científicos.

N°	País	Participación	
		2007	2003-2007
1	Brasil	1.94	1.80
2	México	0.77	0.76
3	Argentina	0.58	0.58
4	Chile	0.34	0.33
5	Venezuela	0.10	0.11
6	Colombia	0.11	0.10
7	Uruguay	0.05	0.05
8	Perú	0.05	0.04
9	Costa Rica	0.04	0.03
10	Ecuador	0.02	0.02
11	Panamá	0.02	0.02
Otros países			
12	China	8.75	6.94
13	India	3.02	2.75
14	Taiwán	1.97	1.78

Fuente: Tomada del, CONACYT, *Informe General del Estado de la Ciencia y la Tecnología. México 2008*. Consejo Nacional de Ciencia y la Tecnología. p. 86

Respecto a la participación de la producción mundial de Artículos científicos México se posiciona en el segundo lugar, sólo de tras de Brasil, en la región de Latinoamérica, con una participación del 0.76 del 2003 al 2007; sin embargo, este hecho pierde relevancia y resulta errático al compararlo con China, cuya participación ha sido durante el mismo periodo en promedio de 6.94 , por lo que representa una clara ventaja, no son sólo sobre nuestro país

cialización de los diferentes campos de la ciencia y los cambios generados en la percepción pública hacia las cuestiones científicas y tecnológicas.

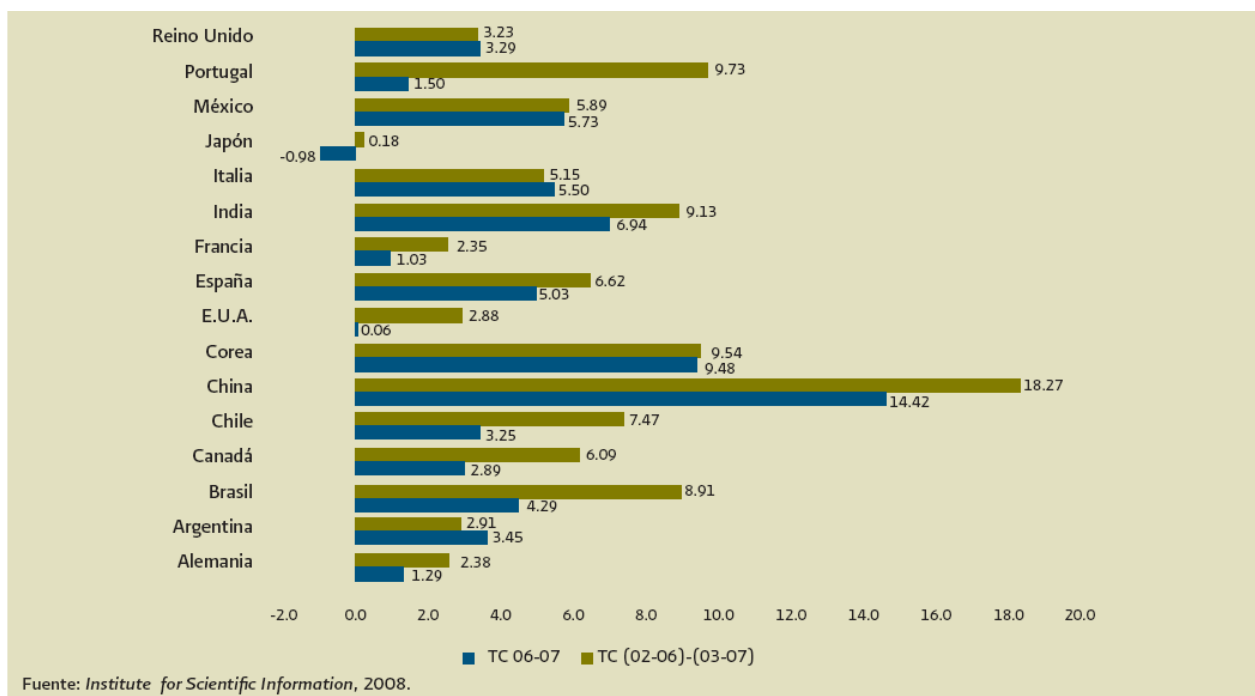
Asimismo, en los últimos años se han desarrollado otros indicadores en la materia, principalmente aquellos que evalúan y analizan cuantitativamente la actividad de los portales universitarios a través de Internet y los contenidos de las instituciones en la red y el grado de especialización académica.

El RMUW es desarrollado por el Laboratorio de Cibermetría del Centro de Información y Documentación Científica (CINDOC) de España. Se basa en el análisis cuantitativo de los accesos y contenidos a las páginas de las universidades en Internet. Se parte del supuesto de que una mayor actividad en la red puede reflejar el nivel y calidad de la producción académica y científica de una institución, así como el nivel y especialización del profesorado e investigadores que en ella participen

sino también sobre Brasil, quien está a la cabeza en Latinoamérica; incluso la participación de China supera a otras economías de la región de Asia como India y Taiwán; incluso en el 2008 China registra una participación de 9.88, mientras que la de México es de 0.82⁹⁴.

Evidentemente dicha tendencia va de la mano con el crecimiento del número de artículos científicos por país, rubro en el cual por supuesto China se coloca a la cabeza, mientras que nuestro país se posiciona muy por debajo de China, puesto que, estos países registraron 5.89 y 18.27 respectivamente durante el periodo que va del 2002 al 2007.

Grafica 9. Tasa de crecimiento en el número de artículos científicos (Países seleccionados)



Fuente: Tomada del CONACYT, *Informe General del Estado de la Ciencia y la Tecnología. México 2008*. Consejo Nacional de Ciencia y la Tecnología. p. 87

⁹⁴ CONACYT, *Informe General de Estado de la ciencia y la Tecnología*, [en línea], Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), México 2009, Dirección URL: <http://www.siiicyt.gob.mx/siiicyt/docs/Estadisticas3/Informe2009/Capitulo3.pdf> [Consultado: 29 de Diciembre 2010]

Respecto al RMUW, en el Top 500, refleja ciertamente la supremacía de los Estados Unidos como país con mayor número de Instituciones dedicadas a investigación y desarrollo; en este rubro China nuevamente supera a México, ya que cuenta con 5 Instituciones mientras que México solo cuenta con 2, estas son:

- El Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa
- El Instituto Nacional de Salud Pública

Cuadro 10. Top 500, principales países en el RMUW, 2009.

Ran-king	País	No. Instituciones	Ran-king	País	No. Instituciones
1	Estados Unidos	179	23	Corea del Sur	4
2	Alemania	49	24	Irlanda	4
3	Reino Unido	35	25	Noruega	4
4	Canadá	27	26	Hungría	3
5	España	27	27	República Checa	3
6	Francia	16	28	Tailandia	3
7	Australia	13	29	Turquía	3
8	Italia	13	30	Arabia Saudita	2
9	Japón	10	31	Grecia	2
10	Taiwán	10	32	México	2
11	Brasil	9	33	Nueva Zelanda	2
12	Holanda	9	34	Singapur	2
13	Suecia	9	35	Argentina	1
14	Suiza	8	36	Chile	1
15	Finlandia	7	37	Eslovenia	1
16	Bélgica	6	38	Estonia	1
17	China	5	39	India	1
18	Dinamarca	5	40	Islandia	1
19	Hong Kong	5	41	Polonia	1
20	Israel	5	42	Rusia	1
21	Portugal	5	43	Serbia	1
22	Austria	4	44	Sudafrica	1

Fuente: <http://www.webometrics.info>

Fuente: Tomada de, CONACYT, *Informe General del Estado de la Ciencia y la Tecnología. México 2009*. Consejo Nacional de Ciencia y la Tecnología. p. 98

Tales indicadores respecto a la producción científica y tecnológica de un país permiten identificar la notable ventaja de China sobre México, ya que los números aquí presentados evidencian una superioridad del más del 50% en cada uno de los indicadores considerados del país asiático sobre México.

Las patentes,⁹⁵ representan un indicador más que permite medir el grado de desarrollo tecnológico de una país, ya que de acuerdo al número de patentes registradas por parte de los residentes de una país es posible tener una idea acerca de la producción tecnológica del mismo; mientras que las patentes de extranjeros o no residentes permiten conocer la magnitud de la penetración extranjera en el campo de la tecnología; finalmente la relación entre estos indicadores proporciona una media aproximada del grado de dependencia tecnológica del país, además de que el número total de patentes refleja el tamaño del mercado de tecnología con el que cuenta una economía⁹⁶

Cuadro 11. Solicitud y Concesión de Patentes, (2005)

País	Solicitudes presentadas por residentes	Patentes concedidas a residentes	Solicitudes presentadas por no residentes	Patentes Concedidas a no residentes
China	93,172	20,705	40,022	32,600
México	600	184	12 680	7 816

Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Informe de la Organización mundial de la Intelectual (OMPI), *Patentes: Estadísticas sobre las actividades en materia de patentes a escala mundial*, Edición de 2007) [en línea], Dirección URL: http://www.wipo.int/ipstats/es/statistics/patents/patent_report_2007.html#P194_3125 Y con cifras tomadas del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), [en línea] <http://quinto.nforme.fox.presidencia.gob.mx/docs/anexo/pdf/P360.pdf> [Consultada: 14de octubre de 2010].

⁹⁵ De acuerdo con la Organización mundial de la Intelectual (OMPI) una patente es “el derecho exclusivo concedido a una invención, es decir, un producto o procedimiento que aporta, en general, una nueva manera de hacer algo o una nueva solución técnica a un problema. Para que la invención sea patentable debe de satisfacer determinados requisitos”

⁹⁶ CONACYT, *Informe General del Estado de la Ciencia y la Tecnología*, [en línea], Consejo Nacional de Ciencia y la Tecnología (CONACYT), México, 2008. p. 99 Dirección URL: http://www.siicyt.gob.mx/siicyt/docs/contenido/IGECYT_2008.pdf [Consultado: 15 Octubre de 2009]

Con base en el cuadro n° 11, es posible afirmar que, en general, el tamaño del mercado de tecnología que ofrece China es superior al que ofrece nuestro país de acuerdo a la diferencia que existe entre el número de patentes concedidas en un país y en otro, el cual asciende a 32 600 en China y a 7 816 en México en el año 2005. Un aspecto que hay que destacar al respecto es que gran parte de la oferta total de tecnología en China esta hasta cierto punto equilibrada entre la doméstica y la extranjera, ya que si bien el número de patentes concedidas a residentes en comparación con las concedidas a no residentes es inferior, la diferencia es 11,895, lo que significa 61 % de dependencia tecnológica y un desarrollo tecnológico doméstico de 39%.

La situación que prevalece en China se explica en gran parte por las condiciones en las que ingresa la tecnología extranjera, es decir, las políticas de fomento a la misma tanto nacional como extranjera que otorga el gobierno de este país. Muestra de ello son las Zonas de Desarrollo de Alta Tecnología, en las que se busca acelerar la aplicación de descubrimientos y avances científicos así como el desarrollo del sector de alta tecnología; son 53 zonas y se localizan en zonas económicas abiertas a la inversión, además de aquellas Zonas de desarrollo Económico y Tecnológico en las que se promueve el impulso y desarrollo de proyectos industriales intensivos en alta tecnología, en ambos casos se ofrecen condiciones favorables tanto para empresas nacionales como extranjeras, el gobierno otorga incentivos fiscales como el pago del 15% de un tipo de gravamen en el Impuesto de Sociedades, mientras que las empresas que se ubican fuera de estas Zonas cubren un pago del 25%.⁹⁷

Asimismo, la Ley de Impuesto para las Sociedades en China otorga deducciones en gastos de investigación y desarrollo. Tales condiciones corresponden a la estrategia de desarrollo económico conocida como “las cuatro modernizaciones”, entre las que se incluye la modernización del sector tecnológico, agrícola, industrial y la defensa nacional. Siguiendo esta estrategia es que el gobierno chino ha ido incrementando el porcentaje que destina a

⁹⁷ Santander, *op. cit.*, pp. 78-80

actividades de investigación y desarrollo; de acuerdo con la Embajada de China en México, este país en el 2008 gastó 457,000 millones de yuanes (852,987 millones de pesos aproximadamente) en investigación y desarrollo, cifra que aumentó un 23,2% sobre el año anterior, es decir, el 1.52% del PIB, incluidos 20,000 millones de yuanes para la investigación en ciencias básicas; además a lo largo de dicho año se establecieron siete centros estatales nuevos para la investigación de ingeniería, 51 laboratorios de ingeniería estatales más y los centros tecnológicos de las empresas reconocidos por el Estado aumentaron a 575 y los de nivel provincial a 4,886.

Este es el panorama que permite atraer mayor IED en el sector tecnológico de China, mismo que le ha permitido a este país el desarrollo de tecnología propia, tal y como ocurre en el sector automotriz, situación que se analizará en el siguiente Capítulo.

En México la situación es totalmente diferente, ya que la producción de tecnología doméstica es significativamente inferior a la de tecnología extranjera, lo cual se traduce en vulnerabilidad tecnológica, puesto que del total de la oferta tecnológica de México un 97.7 % es extranjera y un 2.3 % es producción doméstica, por lo que el grado de dependencia es alarmante, más aún al compararlo con el grado de dependencia de China respecto a la tecnología extranjera, de acuerdo con el número de patentes concedidas a los residentes y a los no residentes en cada una de las economías.

Tal dependencia tecnológica de México se evidencia en la tendencia a importación de tecnologías, sin incluir en la mayoría de los casos la adaptación y/o asimilación de la misma, traduciéndose en un desarrollo de tecnologías propias errático, considerando del número de patentes concedidas a residentes, el cual asciende a 184 frente a las 7, 816 concedidas a no residentes.

Tal situación tiene su explicación en gran parte en el reducido presupuesto que el gobierno nacional destina al sector de ciencia y tecnología; de acuerdo con cifras tomadas del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología

(CONACYT) en el periodo 1995-2006, el gobierno federal invirtió en ciencia y tecnología \$365,856 millones de pesos, lo cual representa un promedio anual de \$30,488 millones de pesos.⁹⁸

Tal escenario se traduce en un rezago tecnológico de México debido en gran parte, tanto al reducido presupuesto que se destina al sector como a la vieja tendencia y constante práctica de importar, misma que permeó también el sector tecnológico, ya que se optó por la importación de tecnología puesto que la producción de la propia resulta costoso, además de ser incierto y de requerir de un largo plazo, mientras que la importación siempre ha sido el camino práctico. Actualmente, de acuerdo con el presidente de la Academia Mexicana de Ciencias, Arturo Menchaca Rocha, en un artículo publicado por la Academia Mexicana de Ciencias el 6 de julio del 2010, en tan sólo una década México pasó de generar un tercio de la tecnología que se utilizaba en el país, a importar 96 % de ella.⁹⁹

Cabe señalar que la importación en sí misma no es el problema, incluso países como China impulsan la entrada de tecnología extranjera, el punto central que hace la diferencia radica en que dicha importación es acompañada con por la aplicación de un programa de asimilación y aprovechamiento mediante el aprendizaje y el posterior desarrollo de la tecnología propia. A largo plazo, la mera importación de tecnología lejos de incrementar la competitividad de la economía receptora, la vuelve vulnerable y dependiente, además de implicar gastos cada vez mayores, ya que los pagos por estas compras tienden a elevarse constantemente, al mismo tiempo que se descuida el fomento al

⁹⁸ Cifras tomadas del artículo: Celso Martínez Musiño y Judith Licea de Arenas, *La producción científica y tecnológica y las políticas públicas en México en el periodo 1995-2006*, [en línea], Culcyt/producción científica, México, noviembre-diciembre, N°29.p. 19. Dirección URL: dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=2921115&orden=0 [consultado: 18 de octubre de 2010]

⁹⁹ El Universal / IMAR, "México recurre a tecnología extranjera", [en línea], informador.com.mx, México, junio 2006, Dirección URL: <http://www.informador.com.mx/tecnologia/2010/207481/6/mexico-recurre-a-tecnologia-extranjera.htm> [Consultada: 25 de octubre de 2010]. En esta nota Arturo Menchaca Rocha presidente de la Academia mexicana de ciencias, proporciona dichas cifras.

sector tecnológico y científico interno, reduciendo la competitividad de la economía nacional a nivel internacional.

Tal merma en la competitividad se refleja en que México no compite necesariamente por la atracción de IED que busca acceso a alta tecnología, lo cual se convierte en un círculo vicioso, ya que para la economía nacional el acceso a dicha tecnología resulta aún más difícil debido a la deficiente transferencia tecnológica vía IED, por lo que la IED en el caso de México tiende a dirigirse mayormente a la elaboración de bienes intermedios o de consumo final.

A partir de lo anterior, la superioridad tecnológica de China, no solo respecto de nuestro país, sino del mundo en desarrollo y su intención de posicionarse a la cabeza a nivel mundial se evidencia en su participación en la Economía Global, ya que durante el 2004 este país asiático produjo la mitad de la producción mundial de DVD y de cámaras digitales, un tercio de los ordenadores personales y una cuarto de los teléfonos móviles y televisores a color. En el 2003 las exportaciones de productos de tecnología de la información y de comunicaciones superaron a Japón, la unión Europea y a Estados Unidos en el 2004 ¹⁰⁰

A lo anterior se añade la reciente incursión de China a la carrera espacial con el lanzamiento de la nave Shenzhou VII, el 25 de septiembre del 2008, hecho con el cual China se posicionó como el tercer país que logra dominar por sí mismo la tecnología clave para salir al espacio,¹⁰¹ de hecho se calcula que su reciente carrera al espacio y la industria aeroespacial vinculada ha crecido de menos del 1% en 1980 al 10% en el 2003 de acuerdo con datos

¹⁰⁰ Datos tomados de, Eugenio Bregolat Obiols, *La Vanguardia*, [en línea], Barcelona, España, 29 de mayo 2006. Dirección URL: <http://www.derechos.org/nizkor/econ/chn3.htm> [Consultada: 25 octubre de 2010]

¹⁰¹ Las tareas principales del vuelo de Shenzhou VII consistieron en hacer la primera salida de la cápsula por un astronauta chino, ensayar y dominar la tecnología de hacer actividades fuera de ella y, al mismo tiempo, efectuar vuelos de un satélite acompañante, la retransmisión de datos por satélite y otros experimentos científicos y tecnológicos en el espacio

de *National Science Board*, 2004: 1-17 expuesto en el *Artículo del sistema científico y tecnológico chino*.

China efectúa también investigación en nanotecnología,¹⁰² el cual es un nicho donde aún ningún país goza de superioridad; China empezó a incursionar en esta área a mediados de los 80's, mediante proyectos destinados al desarrollo de microscopio de Efecto Túnel, el cual es uno de los instrumentos clave en la manipulación a escala nanométrica o a la mil millonésima de metro. Los proyectos fueron entonces llevados a cabo por el Instituto de Química de la CAS y el Laboratorio de Electro Microscopía de Beijing.

Actualmente, China ya cuenta con 50 universidades y 20 Institutos de investigación de la CAS realizando Investigación y desarrollo en materia de nanociencia y nanotecnología. Asimismo, existen 700 compañías registradas bajo el rubro de nanotecnología, y unas 300 que llevan a cabo investigación en la materia.¹⁰³

Tales evidencias ubican a China en una posición superior frente a México, en cuanto a competitividad tecnológica y científica, y en general en este rubro se posiciona a la cabeza del mundo en desarrollo.

¹⁰² De acuerdo con, Gian Carlo Delgado Ramos, "Alcances y Limites de la tecnología China", [en línea], *Confines*, 3/5 enero – mayo 2007. Dirección URL: <http://confines.mty.itesm.mx/articulos5/DelgadoG.pdf> [Consultado: 28 octubre 2010]

En él se menciona que la nanotecnología "Se trata de una tecnología que opera a la nano escala, es decir que trabaja en dimensiones de entre 10-6 a 10-9 de metros...como indica la Royal Society, opera manipulando la materia y sus interacciones de entre los 100 nanómetros (nm) hasta el tamaño de los átomos (aproximadamente 0.2nm). Ello responde a que a esa (nano) escala las propiedades de los materiales pueden ser muy diferentes a aquellas a la macro escala. (Royal Society. *Nanoscience and nanotechnologies: opportunities and uncertainties*. Reino Unido, 2004)".

¹⁰³ *Ibid.*, p. 40

2.5 Infraestructura del Transporte

Iniciaré el apartado haciendo una comparación de la infraestructura con el esqueleto del cuerpo humano, este último permite al hombre llevar a cabo un sinnúmero de movimientos además de mantenerlo erguido, la misma importancia tiene la infraestructura para una economía nacional, esta representa la base sobre la cual se realizan diversas actividades que permiten a la sociedad y economía de una nación gozar de condiciones de vida correspondientes a cierto nivel de desarrollo, por lo que se habla de infraestructura de la salud, de la energía, de las telecomunicaciones y de la educación, entre otras.

Para efectos de la presente investigación se considera únicamente el desarrollo de la infraestructura del transporte, la cual resulta ser una herramienta esencial de la actividad comercial, tal como lo es la red carretera, ferroviaria, portuaria e incluso aeroportuaria, de cada una de las economías que a lo largo de la investigación han sido objeto de estudio. Su importancia reside en que el comercio exterior se ha convertido en una de las principales actividades a realizar por las ENT's dentro de la Economía Global, ello implica un creciente movimiento de mercancías y servicios alrededor del mundo, de esta manera es que cobra importancia el desarrollo de la infraestructura del transporte que una nación puede ofrecer a las ENT's, que son quienes deciden invertir en un país o en otro con el firme objetivo de reducir costos de producción y/o ampliar su mercado, convirtiéndose así la infraestructura del transporte en un factor más de atracción de la IED en función de su eficiencia.

Cabe señalar que el desarrollo de la infraestructura del transporte puede ser un factor de doble atracción, ya que, resulta atractivo para aquellas ENT's que buscan un desarrollo de infraestructura suficiente y eficiente para satisfacer su demanda, pero también puede ser atractivo para aquellos actores que buscan invertir en proyectos de desarrollo.

La oferta de infraestructura del transporte de China se compone como se presenta a continuación, de acuerdo con el Estudio realizado por Diego Martínez, bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái, titulado *El Sector de la Logística en China* y publicado por el Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX).

2.5.1 Infraestructura del Transporte en China.

Red carretera.

En primera instancia se contempla la red carretera por ser ésta el principal medio de transporte que se utiliza para el traslado de mercancías. La gran mayoría de esta red fue construida hace relativamente poco tiempo, ya que una década atrás, este país carecía de carreteras que conectaran a las diferentes provincias; sin embargo, actualmente y tras un gran esfuerzo de modernización, sobre todo a partir del ingreso de China a la OMC, el país cuenta con una red extensa de carreteras, más de 3,730,000 kilómetros (el doble que hace cuatro años). La evolución de la red carretera se muestra en el cuadro n°12.

Cuadro 12. Longitud de la Red Carretera (km).

	1990	1995	2000	2005	2008
Totales Carreteras (Km)	1,028,348	1,157,009	1,402,698	3,345,187	3,730,000
Autopistas y carreteras clase I a IIIV (Km)	741,040	910,754	1,216,013	1,591,791	2,778,521
Proporción (%)	72,1	78,7	86,7	47,58	74,5

Fuente: Ministerio de Transporte. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 32. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

La capacidad de la red evidentemente también se ha ido incrementando en función de la ampliación de la misma, lo que se confirma en el cuadro n°13.

Cuadro 13. Tráfico de mercancías por carretera

	2004	2005	2006	2007	2008
Total transportado (toneladas)	1,244,990	1,341,778	1,466,347	1,639,432	1,916,759
Total Transportado Ton-Km (100 millones ton-km)	7,841	8,693	9,754	11,355	32,868

Fuente: China Statistical Yearbook 2009. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 31. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocumento/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

A pesar de tal crecimiento en cuanto a red carretera, en China aún existen más de 300,000 poblaciones sin conexión por carreteras pavimentadas, ello no significa que la red carretera no sea extensa, pues prácticamente la existente cubre toda la parte este del país, donde precisamente se concentran las diversas Zonas Económicas Especiales; el problema radica en que a pesar de la extensa red carretera, ésta aún no es suficiente para cubrir e integrar por completo al país, tal y como se aprecia en mapa n°1.

Mapa 1.
Cobertura de la Red carretera de China



Fuente: Ministerio de Transporte. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 31. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Por lo que existen proyectos cuyo objetivo además de mejorar poco a poco tal situación, también buscan ampliar e incrementar la capacidad de la misma para satisfacer eficientemente la creciente demanda comercial de transporte, entre los proyectos existentes se encuentra la construido de cerca de 50,000 a 55,000 kilómetros y la construcción de ocho autopistas interprovinciales para la integración de las regiones occidentales. El gobierno chino busca que la red de carretera moderna cubra el 100% de las ciudades de más de un millón de habitantes, y el 90% de las ciudades de 200,000 habitantes.

Transporte marítimo.

El transporte marítimo es el segundo en importancia en términos comerciales, al respecto China cuenta con 7 de los 20 mayores puertos a nivel mundial de acuerdo con el número de contenedores que maneja. Reconociendo la importancia de este transporte para la actividad comercial, por ser económico y el más adecuado para el traslado de mercancías en grandes volúmenes y a largas distancias, es que el gobierno ha emprendido un proceso de ampliación y modernización de los puertos, por lo que en las últimas tres décadas ha construido a un ritmo acelerado instalaciones portuarias que permitan cubrir de manera más eficiente el creciente tráfico de contenedores, el cual se ha incrementado alrededor del 20% cada año hasta el 2008.

La importancia y capacidad de dicho sistema de transporte se evidencia en el cuadro n° 14.

**Cuadro 14. Tráfico de mercancías en los puertos chinos.
(Millones de toneladas)**

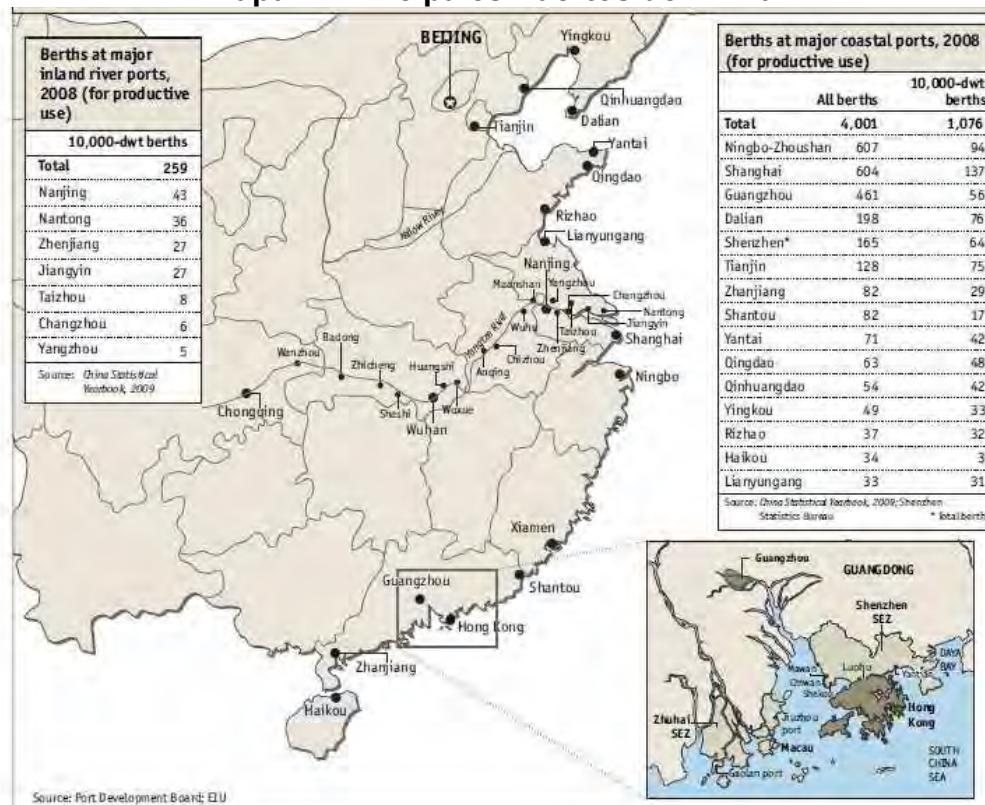
	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Total	311,54	483,2	801,7	1256	2927,8	3421,91	3882	4295,99
Ningbo	10,4	25,5	68,5	115,5	268,8	423,87	473,36	520,48
Shanghái	112,9	139,6	165,7	204,4	443,2	470,4	492,27	508,08
Tianjin	18,6	20,6	57,9	95,7	240,7	257,6	309,46	355,93
Guangzhou	17,7	41,6	73	111,3	250,4	302,82	343,25	347
Qingdao	26,1	30,3	51	86,4	186,8	224,15	265,02	300,29
Qinhuangdao	44,2	69,5	83,8	97,4	169	204,89	248,93	252,31
Dalian	43,8	49,5	64,2	90,8	170,9	200,46	222,86	245,88
Rizhao	0	9,3	14,5	26,7	84,2	110,07	130,63	151,02
Yingkou	1	2,4	11,6	22,7	75,4	94,77	122,07	150,85
Yantai	6,9	6,7	13,6	17,7	45,1	60,76	101,29	111,89
Lianyungang	9,3	11,4	17,2	27,1	60,2	72,32	85,07	100,6
Zhanjiang	12,3	15,6	18,9	20,4	46,5	56,64	60,75	66,82
Shantou	2	2,8	7,2	12,8	17,4	20,15	23,01	28,06
Haikou	1,7	2,9	4,7	8,1	21,2	21,27	23,73	26,14
Basuo	3,9	4,3	2,8	3,8	4,9	4,79	5,46	5,54
Sanya	0,8	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,43	0,75
Other Ports	0	50,9	146,9	314,8	843	896,45	974,41	1124,35

Fuente: Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 50. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Tal cuadro muestra que la capacidad del sistema portuario al igual que la de la red carretera, ha mantenido una tendencia hacia el incremento, permitiendo satisfacer en mayor medida la creciente demanda de transporte para el traslado de mercancías.

Los principales puertos se localizan al norte, en el golfo de Bohai, alberga los puertos de Dalian, Qingdao y Tianjin; en el centro, el delta del Río Yangtzé, que abarca la municipalidad de Shanghai y las provincias de Jiangsu y Zhejiang, cuenta con los puertos de Shanghai y Ningbo, y al sur, en el Delta del Río Perla, los puertos de Shenzhen, Guangzhou y Xiamen. Cabe señalar que tales áreas funcionan como clúster, por lo que atraen importantes flujos de inversión, no solo extranjera directa, también doméstica.

Mapa 2. Principales Puertos de China



Fuente: Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 48. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Puerto de Tianjin, hasta mediados del 2009 llegó a manejar 4,2 millones de TEUs y 385 millones de toneladas de carga, además de ser uno de los mayores centros de embarque de carbón, cuenta con siete muelles especializados en la manipulación de este mineral.

Puerto de Dalian, actúa como puerta de entrada a la zona industrial del nordeste chino, dispone de 12 metros de calado en su zona menos profunda y una capacidad de 4,5 millones de TEUs anuales; en el 2008 incrementó el número de contenedores hasta los 5 millones de TEUs, ello significa un crecimiento del 11%. Dicho puerto centra su actividad en el transporte a granel de aceites, carbón y madera principalmente, además de ser el principal puerto chino de pasajeros. El puerto cuenta con 80 modernos muelles, es el mayor puerto de China en cuanto a manipulación de grano, es también el mayor puerto para petróleos -su terminal petrolera tiene una capacidad de 300,000 toneladas,- y automóviles pues cuenta con la mayor terminal para automóviles de toda China.

Puerto de Qingdao, situado en la desembocadura del Río Amarillo, es un importante centro del comercio exterior, ya que ha establecido relaciones comerciales con cerca de 450 puertos en más de 130 países; ocupa el 5to lugar tanto por el tráfico de contenedores, por el volumen de mercancía transportada, superó su récord y registró un volumen de 300 millones de toneladas en el 2008. Cuenta con 11 muelles, lo que le permite manejar una gran variedad de mercancías entre las que destacan el carbón, el hierro, el petróleo y los cereales, puesto que sus instalaciones permiten atender a barcos capaces de transportar 10,000 TEUs y un volumen de más de 300,000 toneladas de crudo.

Puertos de Shenzhen, esta ciudad posee tres puertos, Yantian, Shekou y Chiwan, que le permiten en la actualidad competir con el puerto Hong Kong, se posiciona como el 4to puerto del mundo en cuanto a volumen de contenedores que maneja, pues en el 2008 registró 21 millones de TEUs posicionándose al interior del país en 2do lugar.

- Yantian, es el mayor de los tres puertos de Shenzhen, cuenta con la capacidad de albergar a barcos de 1, 550,000 toneladas gracias a la profundidad de 14 a 16 metros.
- Shekou, situado a solo 32 km de Hong Kong, ubicación que le permite beneficiarse del creciente comercio que existe entre China y Hong Kong, su capacidad ya alcanza los 6 millones de TEUs.
- Chiwan, A mediados del 2005, inauguró su sexto punto de atraque, un séptimo a finales del 2006 y dos más en 2007. La profundidad de estos oscila entre 13 y 16 metros.

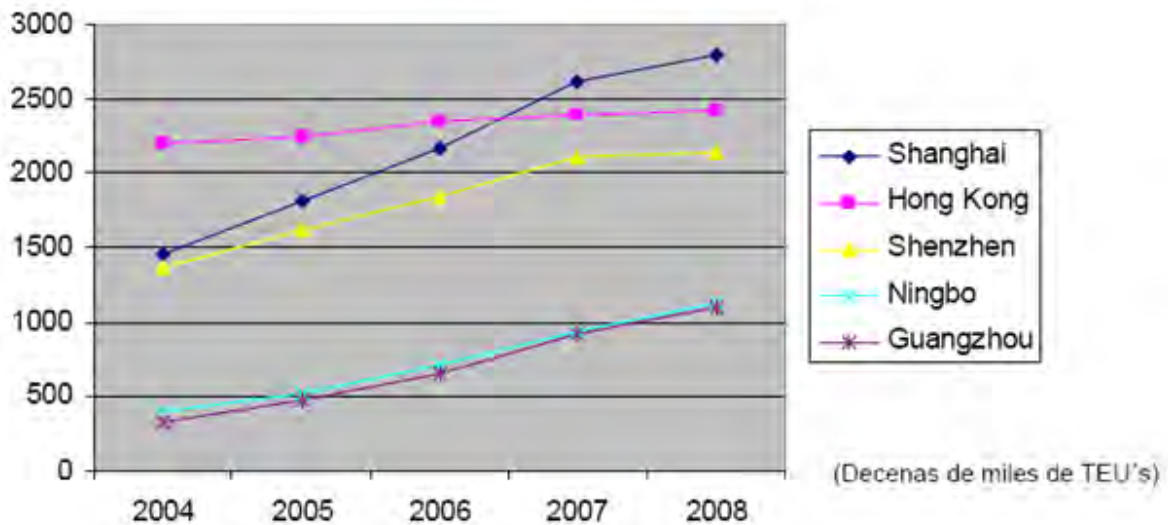
Puerto de Shanghái, se localiza junto a la desembocadura del Yangtzé y es la principal vía fluvial de entrada hacia el corazón de China al ser navegable hasta Chongqing (centro). Es el principal puerto del país pues ha llegado a manejar hasta 28 millones de TEUs y 508 millones de toneladas en el 2008, a pesar de especializarse en cereales, carbón, componentes de automoción, por dicho puerto pasan todo tipo de productos.

Puerto de Ningbo, este puerto se sitúa actualmente a la cabeza del ranking por el volumen de mercancías transportadas, superando así al puerto de Shanghái, ya que en el 2008 Ningbo registró 520 millones de toneladas transportadas.

Puerto de Guangzhou, en el 2008 registró un manejo de 11 millones de TEUs, es decir, un 18.3% más que el año anterior y 347 millones de toneladas de carga en el mismo año, creciendo un 2% en este punto respecto al año anterior. Las instalaciones principales del puerto de Guangzhou se encuentran: Huangpu y Nansha. El primero es una zona con 15 terminales y muelles, se especializa en la carga de mercancías a granel. El segundo se localiza próximo a las zonas industriales, alberga actualmente a los barcos de contenedores de mayor tamaño, es decir, los que tienen capacidad para transportar hasta 9,000 contenedores.

Sin embargo, al igual que la oferta de la red carretera, la red portuaria resulta insuficiente ante el eminente crecimiento de la actividad comercial, muestra de ello es que los múltiples puertos con los que cuenta China en la costa este llegan a estar saturados, hasta el punto en el que muchos barcos tienen que esperar semanas antes de poder descargar; en atención a tal situación es que proyectos de reestructuración, ampliación y modernización han sido una constante en lo que a transporte marítimo respecta, resultado de ello es un incremento de rendimiento, el cual puede percibirse en la siguiente gráfica, que registra la tendencia del rendimiento de los principales puertos, cabe hacer notar que a pesar de dicha tendencia no es posible dar cabida a la creciente demanda de este transporte.

Grafica 10.
Rendimiento de los puertos más importantes de China.



Fuente: Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 48. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocumento/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Red Férrea.

El transporte ferroviario ha reducido su importancia ante la red carretera como opción para trasladar mercancías, pues en los 70's a través de este medio se transportaba el 45% del total de la mercancía transportada en China y ya partir de los 90's la mercancía transportada vía férrea se ha ido reduciendo hasta un 14%.

Tal situación se explica en gran parte por la falta de atención, hasta hace algunos años, del gobierno chino al transporte férreo, ya que evidentemente no se ha desarrollado al mismo ritmo que la red carretera, pues éste ha registrado un desarrollo modesto, ello ha significado una falta de la capacidad importante para cubrir la demanda derivada de la cada vez más dinámica actividad comercial, a pesar de que se utilice al 98% la capacidad de los trenes no es posible cubrir ni la mitad de la demanda actual; hasta el 2008 la capacidad de la red ferroviaria ascendió a 330 354 toneladas, la evolución de la misma se observa en el cuadro n°15.

Cuadro 15. Transporte de mercancías por ferrocarril.

	2004	2005	2006	2007	2008
Total transportado (10,000 toneladas)	249,017	269,296	288,224	314,237	330,354
Total transportado Ton-Km (100 millones ton-Km)	19,289	20,726	21,954	23,797	25,106

Fuente: Statistical Yearbook 2009. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 40. Dirección <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

La oferta de la red se compone de la siguiente manera:

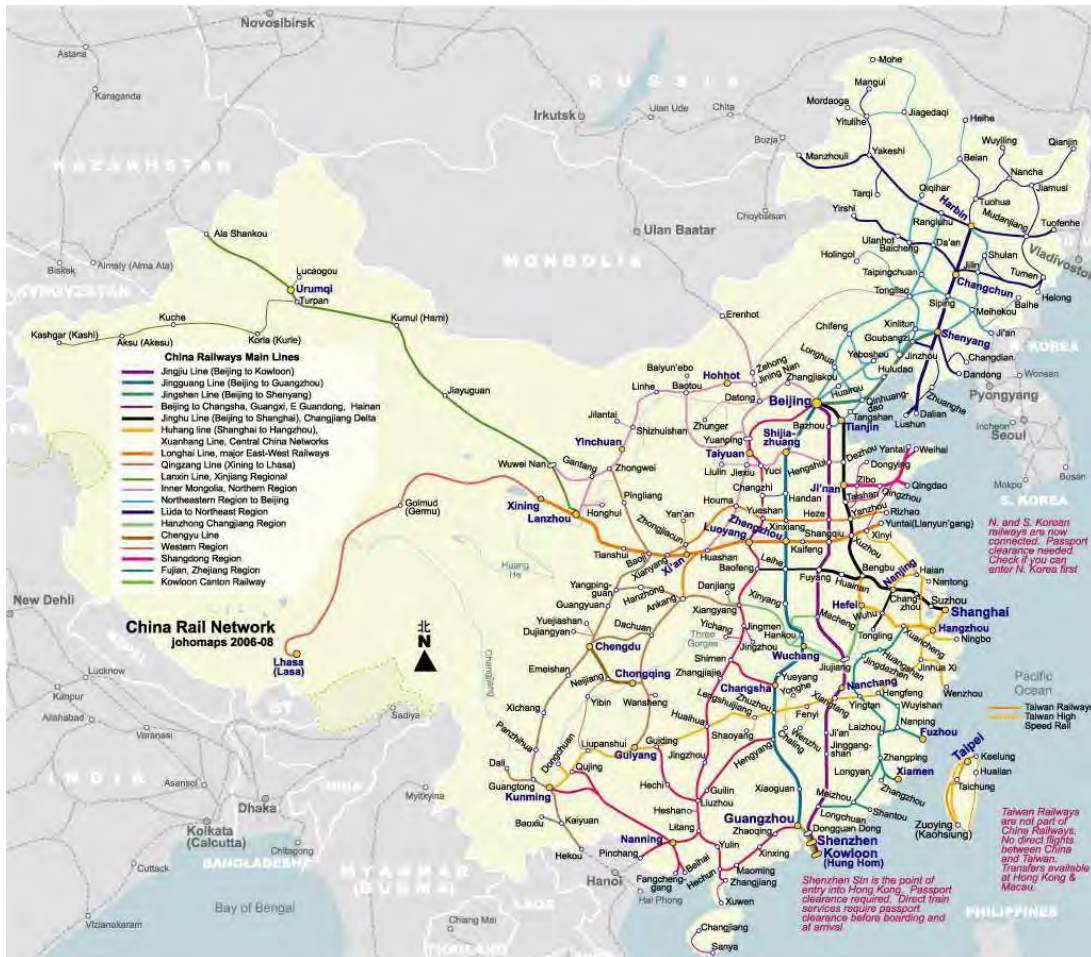
Cuadro 16. Oferta ferroviaria de China, (km)

	1950	1978	2000	2005	2006	2007	2008
Km. de vía	22,161	48,618	58,656	62,200	63,412	63,637	63,975
km doble vía	1,148	7,630	21,408	24,497	25,244	25,797	26,599
Km vía electrificada	0	1,030	14,864	19,408	23,435	24,047	25,007

Fuente: China Statistical Yearbook 2009. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 37. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 201

Con base en el cuadro n°16 es posible identificar un crecimiento pausado sobre todo si compara con el ritmo de crecimiento de la red carretera, pues del 2000 al 2008 la red carretera pasó de 1 402 698 km a 3 730 000 km, es decir un crecimiento del 62.39%, mientras que la red férrea en el mismo periodo paso de 58 656 km a 63 975 km, un crecimiento del 21.7%

Mapa 3. Red ferroviaria de China



Fuente. China Rail Network. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 39. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

En el mapa es posible apreciar la distribución de la red ferroviaria y con ello la concentración nuevamente en la zona este del país es más que evidente; además de lo anterior cabe señalar que el sistema ferroviario tiende a priorizar el transporte de pasajeros al de mercancías, lo cual refleja que una de las grandes de fallas de este sistema es la falta de trenes dedicados exclusivamente al transporte de mercancías.

Sin bien, la red ferroviaria ha registrado un crecimiento a un ritmo más pausado comparado con el desarrollo de la red carretera, recientemente en el año 2009 China inauguró dos nuevas líneas de alta velocidad entre Wuhan y Guangzhou y entre Zhengzhou y Xi'an, que operan a 350 km/h, las cuales se suman a lo construido en los últimos años relativo a una serie de vías que conectan algunas de las mayores ciudades de China como las líneas Beijing-Tianjin, Shijiazhuang-Taiyuan, Qingdao-Jinan, Hefei-Wuhan y Hefei-Nanjing; asimismo están llevándose a cabo grandes mejoras en lo que a red de alta velocidad se refiere, alcanzando los 3,300 km de este tipo de vías, también se han incorporado nuevos trenes especializados en mercancías pesadas como el carbón ó los minerales.

Para los próximos años China planea introducir locomotoras de 70 toneladas para uso general, de 80 toneladas para carbón y de 100 toneladas para minerales, hierro y acero, haciendo posible la recepción de dichos envíos en las estaciones existentes.

Es precisamente con el objetivo de modernizar y ampliar la capacidad del sistema ferroviario que se optó por permitir el acceso a las empresas extranjeras para contar con su colaboración en proyectos de construcción, de diseño o de supervisión de la red ferroviaria, permitiéndoles también el acceso a los proyectos en las líneas principales, aunque tal participación extranjera tiende a ser minoritaria y en forma de Joint Ventures.

Finalmente, en términos de comercio exterior cabe destacar que China cuenta con importantes pasos fronterizos, tales como:

- Con Rusia están los pasos de Manzhouli, Suifenhe y Hunchung.
- Con Mongolia el paso de Erenhot.
- Con Kazajstán el paso de Alashankou
- Con Corea del Norte los pasos de Dan Dong, Ji An y Tu Men.

- Con Vietnam el paso de Ping Xiang.

El ferrocarril también llega hasta Hong Kong, aunque formalmente es parte de China, es una Región Administrativa Especial y el comercio entre ambos se considera comercio internacional.

Mapa 4. Pasos Fronterizos por Ferrocarril.



Fuente: *United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific (UNESCAP)*. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 44. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010].

Transporte aéreo.

El transporte aéreo es uno de los sectores más liberalizados de la industria del transporte en China, en lo que respecta al transporte de mercancías vía aérea. China aún tiene mucho que hacer pues este sector no es lo suficientemente competitivo dentro del mercado mundial, incluso se ubica por debajo de México en cuanto al tráfico de mercancías,¹⁰⁴ además los costos todavía son muy elevados, por lo que este transporte sólo resulta rentable para el traslado de mercancías de alto valor y poco volumen.

El sistema aéreo chino no dispone de recursos para movilizar grandes cantidades, tanto de personas como de mercancías que es necesario movilizar vía aérea, por lo que la gran mayoría del transporte de carga internacional se realiza a través de compañías aéreas extranjeras; sin embargo, el gobierno chino controla de cerca el sector y los vuelos permitidos están limitados; por lo tanto las empresas internacionales operan el transporte de mercancías internacional, acaparando cerca del 70% del mismo, aunque todavía tienen restringido el mercado doméstico.

Sin embargo, mediante la figura de *Joint Ventures* (JV) es posible realizar operaciones en territorio doméstico, ejemplo de eso es la empresa alemana Lufthansa que en 2004 creó una JV con Shenzhen Airlines (51%), Jade Cargo International, que opera principalmente rutas domésticas y asiáticas.¹⁰⁵

¹⁰⁴ De acuerdo con la gráfica Infraestructura Aeroportuaria comparación internacional, publicada en el Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012. [en línea], México, 2007, p.80 Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf>

[Consultada: 6 noviembre de 2010]

¹⁰⁵ Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 88. Dirección URL: http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00_bin?doc=4326110 [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

La oferta de infraestructura aérea se compone de la siguiente manera:

Cuadro 17. Oferta de Infraestructura Aérea.

	1990	1995	2000	2005	2008
Ruta Aéreas (Unidades)	437	797	1,165	1,257	1,532
Rutas Internacionales	44	85	133	233	297
Rutas Domésticas	385	694	1,032	1,024	1,235
Rutas Regionales	8	18	42	43	49
Número de aeropuertos	94	139	139	135	152
Número de aviones	503	852	852	1,386	1,961

Fuente: China Statistical Yearbook 2009. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 82.

Dirección URL:

http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00_bin?doc=4326110 [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Hasta el 2008 la oferta de este transporte se compone de 152 aeropuertos y 1,961 aviones, cuya capacidad entre rutas domésticas, regionales e internacionales total fue de 4 076 376 toneladas en el 2008. La evolución y distribución de la capacidad de transporte aéreo de mercancías se aprecia en el cuadro n°18.

Cuadro 18. Tráfico de mercancías aéreo

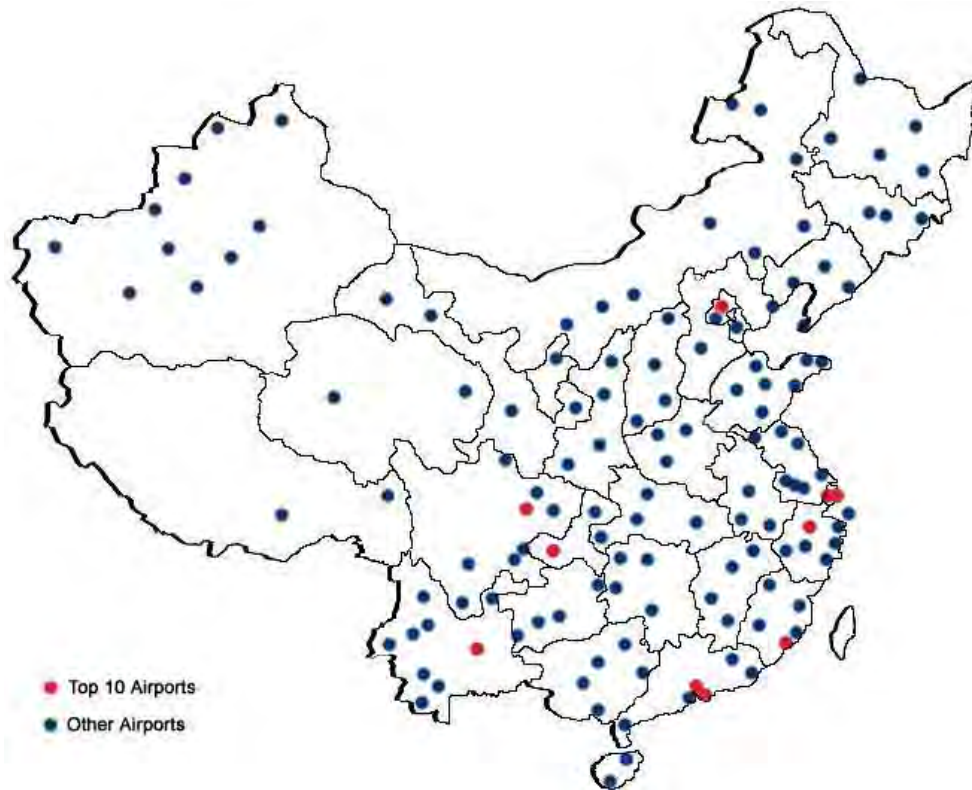
	1990	1995	2000	2005	2008
Tráfico de mercancías (Ton)	369,722	1,011,145	1,967,123	3,067,168	4,076,376
Rutas Internacionales	81,102	229,632	492,356	771,551	1,194,708
Rutas Domésticas	239,467	702,557	1,474,767	2,295,618	2,881,668
Rutas Regionales	49,153	78,956	135,442	169,247	156,221
Mercancías Toneladas - Kilómetros (10,000 ton-km)	81,825	222,981	502,683	788,954	1,196,023
Rutas Internacionales	43,830	115,894	291,550	452,450	773,683
Rutas Domésticas	31,647	96,604	211,133	336,504	422,340
Rutas Regionales	6,348	10,483	19,495	26,263	24,089

Fuente: China Statistical Yearbook 2009. Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 82. Dirección URL:

http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00_bin?doc=4326110 [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

De acuerdo con la Administración de Aviación Civil de China (CAAC), el sector está creciendo rápidamente en cuanto a mercancías transportadas pues este se calcula gira alrededor del 10% anual, alcanzando cerca de 5 millones de toneladas transportadas. Sin embargo, de los 152 aeropuertos solo 40 aproximadamente están abiertos a las aerolíneas internacionales y solo los 10 mayores aeropuertos de China dieron servicio al 60% de los pasajeros totales, por lo que se tiene un ambicioso plan para mejorar y aumentar el número de aeropuertos, hasta llegar a la cifra de 244 en el año 2020.

Mapa 5. Aeropuertos en China



Fuente: Administración de Aviación Civil China, Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 85. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Los principales aeropuertos para el transporte de mercancías son:

Aeropuerto Internacional de Pudong, Shanghái, en el 2008 este aeropuerto registró un tránsito de 2,6 millones de toneladas de mercancías, convirtiéndolo en el mayor centro de transporte aéreo de mercancías de China.

Aeropuerto Internacional de Pekín, tiene actualmente una capacidad anual de 76 millones de pasajeros, lo que significó un gran aumento, ya que paso de los 36 millones a 64 millones de pasajeros en el 2008, año en que se abrió una nueva terminal de pasajeros, es el más concurrido de China y ocupa el octavo lugar a nivel mundial.

En cuanto al transporte de mercancías, en 2008, el tráfico ascendió a 1,3 millones de toneladas aproximadamente, aunque la capacidad máxima de este aeropuerto en cuanto al transporte de mercancías es de 1,8 millones de toneladas anuales, debido a las 750,000 toneladas de capacidad que añadió la apertura de su Terminal 3 en Marzo de 2008.

Aeropuerto Internacional de Guangzhou Baiyun, el cual fue inaugurado en el 2004, registró un manejo de 33,4 millones de pasajeros en 2008 y respecto al volumen de carga registró 685,000 toneladas.

China es un país que cuenta con un importante desarrollo en infraestructura del transporte, el cual es evidente principalmente en las diferentes Zonas Económicas Especiales, en las cuales existe un mayor dinamismo comercial e industrial.

La oferta de infraestructura que caracteriza a las ciudades parte de una Zona Económica Especial se debe en gran medida al apoyo e interés que el gobierno chino tiene en el desarrollo de estas Zonas, pues representan los principales motores de la economía y de la actividad comercial de la nación; es así que desde como China inicia su estrategia de apertura económica a través de las Zonas Económicas Especiales, ha procurado el desarrollo de cada una de ellas, mediante la eficiencia y la modernización constante, lo que ha permitido

ofrecer a los inversionistas mejores condiciones para cubrir de manera más eficiente la creciente demanda de la cada vez mayor actividad comercial que registra el país.

Un objetivo de la mayoría de los países que pretenden ser competitivos en la economía global y atractivos para la IED radica en ofrecer una infraestructura eficiente, en el caso de China las condiciones en las que ingresa la IED a este país ha permitido aprovechar los beneficios ya mencionados que la IED pueda significar para la economía receptora, tal como la asimilación de la transferencia tecnológica, de *Know - How*, ampliación de la infraestructura y el desarrollo de sus propias industrias, como está ocurriendo con la industria automotriz.

Por lo que a partir de la entrada de China a la OMC entre los compromisos que este país adquirió se encuentra el de ir liberalizando también el sector de transportes.

Cuadro 19. Calendario de compromisos de China con la OMC

Sector	En 2002	En 2003	En 2004	En 2005	En 2006	En 2007
Transporte marítimo y Freight Forwarding		Participaciones mayoritarias permitidas			Subsidiarias 100% extranjeras y empresas extranjeras no limitadas al transporte internación	
Manipulación de cargas por mar y despacho de aduanas	JVs permitidas					
Transporte ferroviario	Participaciones minoritarias y JVs permitidas		Participaciones mayoritarias permitidas			Filiales de propiedad 100% extranjera
Transporte por carretera	Participaciones minoritarias y JVs permitidas	Participaciones mayoritarias		Subsidiarias 100% extranjeras		
Almacenaje			Participaciones mayoritarias permitidas	Subsidiarias 100% extranjeras		
Servicios Express			Participaciones mayoritarias permitidas		Subsidiarias 100% extranjeras	

Fuente: Elaborada con datos de la OMC, Tomado de: Diego Martínez bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghái. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010, p. 18. Dirección URL: http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00_bin?doc=4326110 [Consultado: 4 de noviembre de 2010]

Dicha situación permite identificar, particularmente en China, una estrecha relación entre el desarrollo en este caso de infraestructura y la IED, pues ambos tienden a concentrarse en las Zonas Económicas Especiales.

En este sentido cabe destacar la situación de las principales metrópolis en cuanto a infraestructura y como centros de atracción de IED, Shanghái, Beijing, Tianjin, Shenzhen, y Guangzhou.

A pesar del desarrollo en infraestructura que ofrece China en las Zonas Económicas Especiales, el incremento de la capacidad de la misma aún está en proceso de lograr satisfacer en mayor porcentaje la creciente demanda, puesto que el rápido crecimiento y la cada vez más dinámica actividad comercial aumenta la demanda de una infraestructura eficiente y suficiente. Además del reto que representa para el gobierno chino dar cobertura, en este caso, de la infraestructura del transporte para conectar al 100% del territorio nacional.

Como fue posible apreciar, existen proyectos de ampliación y mejoras de la infraestructura del transporte existente, con el objetivo de ofrecer a los inversionistas que buscan reducción de sus costos de producción y de distribución, mejores condiciones y capacidad suficiente para atender de manera eficiente la demanda, situación que a su vez representa un foco de atracción de la IED, pues importantes flujos de capital se dirigen a proyectos de tal envergadura.

2.5.2 Infraestructura del Transporte en México

En el caso de nuestro país de acuerdo con *promexico* y la publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) titulada *El sector carretero en México 2009*.¹⁰⁶ La red carretera también resulta ser uno de los principales medios de transporte en lo que a la actividad comercial respecta, ya que por esta vía se transporta el 53% de la carga nacional y el 98 % de pasajeros que se traslada en el territorio nacional; lo que se traduce en una movilización de 479 millones de toneladas aproximadamente y 3 170 millones de pasajeros anuales.

La oferta de la red carretera consta de 356 945 km, de los cuales 48,319 son de red federal, 72 179 km a redes de jurisdicción estatal y finalmente 236 447 km caminos rurales y alimentadores.

La red de carretera nacional se divide a su vez en red básica y red secundaria; la básica la integran 31 147 km, lo que permite que se coloque entre las más extensas a nivel mundial detrás de Francia, en ella se localizan 14 corredores troncales, cuya longitud total de los corredores asciende a 19 245 km, es decir el 62% de esta red; es en esta extensa red que se concentra la mayoría del tránsito carretero, también operan 7 217 autopistas de cuota, la cual no está de más mencionar, se encuentra concesionada ya sea a particulares, gobiernos estatales o Instituciones financieras; la red federal secundaria abarca 17 172 km.

En el mapa es posible apreciar que prácticamente la red carretera cubre el largo y ancho el país.

¹⁰⁶ Secretaría de Infraestructura, Dirección general de Desarrollo Carretero, *El sector carretero en México 2009. Red Nacional de Carreteras*, [en línea], México 2009, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), pp.8 Dirección URL: <http://uac.sct.gob.mx/fileadmin/espanol/anuncio/opusculo.pdf> [Consultado: 18 de noviembre 2010]

Mapa 6. Red carretera de México



Fuente: Tomado de; Dirección URL: <http://www.Promexico.gob.mx> [Consultado 15 noviembre de 2010]

La importancia de los corredores troncales radica en que permiten comunicar las principales zonas de producción industrial, agropecuaria y los centros urbanos y turísticos más importantes de México, ya que cada corredor asegura a través de un conjunto de ramales la cobertura de la mayor parte del territorio nacional, lo que permite que un mayor número tanto de mercancías como de personas transiten por dichas conexiones, por lo que se espera que para el 2012 los 14 corredores hayan sido modernizados; dicha cobertura puede apreciarse en el mapa n°7.

Mapa 7. Principales corredores del sistema carretero nacional

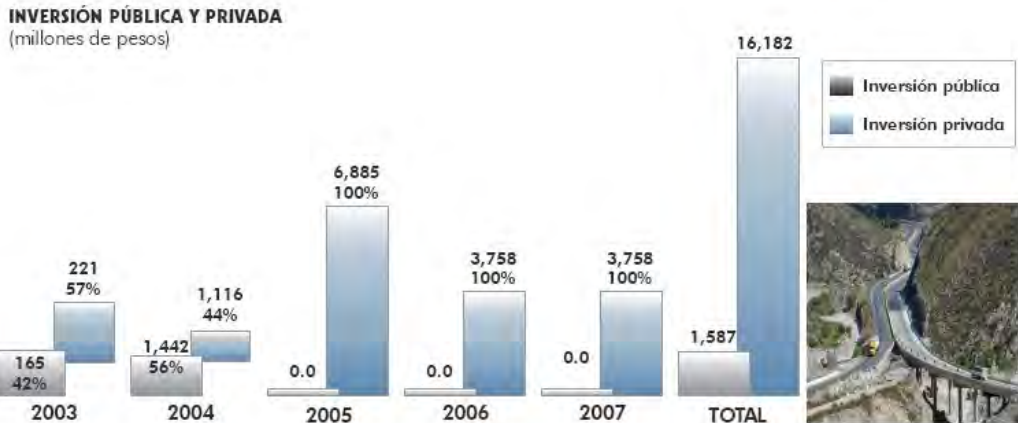


Fuente: Tomado de Secretaria de Infraestructura, Dirección general de Desarrollo Carretero, "El sector carretero en México 2009. Red Nacional de Carreteras" [en línea], México 2009, Secretaria de Comunicaciones y Transportes SCT), p. 7 Dirección URL: <http://uac.sct.gob.mx/fileadmin/espanol/anuncio/opusculo.pdf> [Consultado: 18 de noviembre 2010]

Debido a la importancia de la red carretera mexicana tanto para el comercio nacional como internacional es que se han recurrido a variados mecanismos que consisten básicamente en atraer la inversión extranjera, que permita a su vez destinar mayores recursos para tareas de ampliación, conservación y modernización de la red.

Tales mecanismos son: las concesiones para construcción, operación, mantenimiento y explotación de la red carretera de cuota; un mecanismo más es el aprovechamiento de activos mediante la integración de paquetes de autopistas existentes y autopistas de cuota por construir; además del mecanismo de proyectos de prestación de servicios, el cual consiste en la asociación del sector público y privado para modernizar caminos existentes que son libres de peaje, ello evidencia que la inversión privada en infraestructura carretera ha ido incrementándose, como se observa en la gráfica n°11.

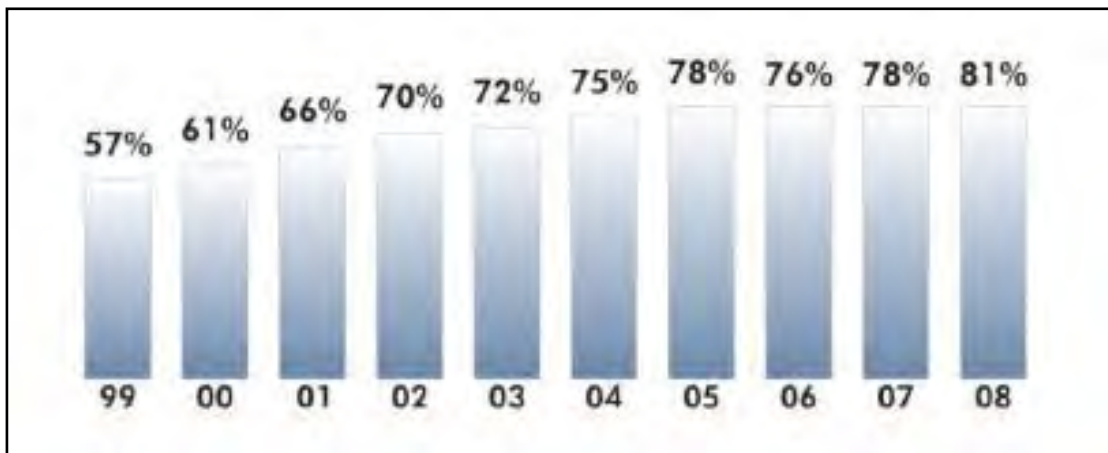
Grafica 11. Inversión Pública y Privada



Fuente: Tomado de Secretaria de Infraestructura, Dirección general de Desarrollo Carretero, “El sector carretero en México 2009. Red Nacional de Carreteras” [en línea], México 2009, Secretaria de Comunicaciones y Transportes SCT), p. 4 Dirección URL: <http://uac.sct.gob.mx/fileadmin/espanol/anuncio/opusculo.pdf> [Consultado: 18 de noviembre 2010]

Tal incremento en la inversión total en estas tareas se refleja en el crecimiento del porcentaje de carreteras de la red federal en buenas condiciones, aunque la evolución ha sido lenta, de acuerdo con la gráfica n° 12, puede decirse que ésta ha sido constante.

Grafica 12. Evolución del estado físico de la red carretera federal en buenas condiciones



Fuente: Tomado de Secretaria de Infraestructura, Dirección general de Desarrollo Carretero, “El sector carretero en México 2009. Red Nacional de Carreteras” [en línea], México 2009, Secretaria de Comunicaciones y Transportes SCT), p. 7 Dirección URL: <http://uac.sct.gob.mx/fileadmin/espanol/anuncio/opusculo.pdf> [Consultado: 18 de noviembre 2010]

Transporte marítimo.

De acuerdo con un artículo publicado por Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. Dirección de Desarrollo Portuario titulado *Situación Actual del Sistema Portuario Nacional*¹⁰⁷; el Sistema Portuario mexicano está conformado por 114 puertos y terminales habilitadas, 56 en el Pacífico y 58 en el Golfo de México y Caribe; 66 son para tráfico de altura y cabotaje¹⁰⁸ y 48 únicamente de cabotaje; dispone de 198,1 kilómetros de muelles y 5.6 millones de metros cuadrados de áreas de almacenamiento. Sin embargo, la carga operada se concentra en 41 puertos principales del total, con actividades comerciales, turísticas e industriales.

Mapa 8. Puertos de México

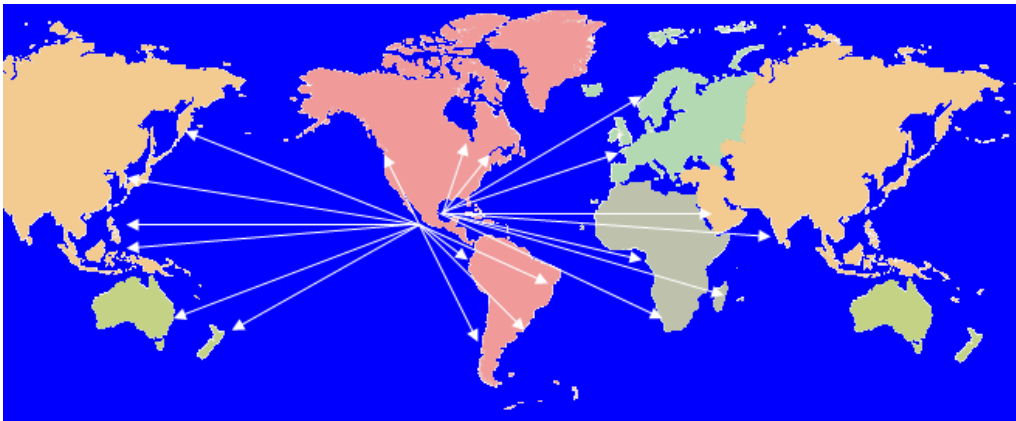


Fuente: Tomado de; Dirección URL: <http://www.Promexico.gob.mx> [Consultado 15 noviembre de 2010]

¹⁰⁷ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. Dirección de Desarrollo Portuario, *Situación actual del sistema portuario nacional*, [en línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, pp.24. Dirección URL: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf> [Consultada: 28 de noviembre de 2010]

¹⁰⁸ Puertos de Altura son aquellos en los que se atiende embarcaciones provenientes o con destino tanto a puertos nacionales como internacionales. Los puertos de Cabotaje son aquellos que atienden embarcaciones de origen o con destino a puertos nacionales únicamente

Por la vía marítima México está enlazado con 532 destinos geográficos en el mundo, vinculado comercialmente con 139 países, de 82 líneas navieras de las cuales 5 de ellas son mexicanas, MP Line; Naviera Armamex, S.A. de C.V.; PMI Trading LTD; Terminales Marítimas Transunisa; y Transportación Marítima Mexicana, estas líneas navieras están representadas en México por 32 Agencias consignatarias aproximadamente y, cuentan con servicios en los 5 continentes.¹⁰⁹



Fuente: Tomado de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT). *Guía de Servicios de Transporte marítimo en México 2009*. [en línea], Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf [Consultada: 29 de noviembre de 2010]

¹⁰⁹ Marco Antonio Vinaza Martínez, *Guía de Servicios de Transporte Marítimo, en México, 2009*. [en línea], Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Marina Mercante. P.17. Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf [Consultado: 29 de noviembre de 2010]

Los 5 principales puertos para la actividad comercial en México son:

El puerto de Lázaro Cárdenas, se localiza en el Estado de Michoacán, en una de las regiones importantes para la economía del país. Cuenta con más de 2,800 hectáreas disponibles para industrias y terminales portuarias, alberga 7 terminales: una terminal de granos, 2 terminales para usos múltiples, una terminal de metales y minerales, una terminal de carbón, una terminal de fluidos y una más de contenedores. Tiene capacidad para recibir embarcaciones de hasta 20 000 a 165 000 toneladas de desplazamiento y todo tipo de carga; asimismo, tiene disponibilidad para construir 18 mil 155 metros de muelles, de los cuales actualmente se tienen 3,689 metros.¹¹⁰

Puerto de Manzanillo, se localiza en el Estado de Colima y representa la puerta principal para el manejo de entrada y salida de mercancías de las zonas del centro y Bajío¹¹¹, ello significa que es el principal medio que conecta al Océano Pacífico y el corredor industrial y comercial más importante de México, situado en los Estados de Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato, Nuevo León, Coahuila y el Distrito Federal. Cuenta con 437 hectáreas, incluyendo las zonas de agua, muelles y zonas de almacenamiento, alberga 19 posiciones de atraque, de las cuales 14 son comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros, 14 hectáreas de almacenamiento con 24,70 kilómetros de vías férreas y 6,20 kilómetros de vialidades.

¹¹⁰ De acuerdo con la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A de C.V. [en línea], Dirección URL:

<http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc/index.php/acerca-del-puerto/ubicacion>

Esta región se compone de los Estados de Michoacán, Guerrero, Morelos, Distrito Federal y Querétaro, juntos aportan el 42% del PIB, además el 49% de la industria manufacturera se localiza en tal región, por lo que cuenta con una importante infraestructura, cuenta con 31 mil 581 kilómetros de carreteras y 36 mil 576 kilómetros de vías férreas. Existen tres aeropuertos internacionales y siete locales, uno de los cuales, es local y se encuentra a sólo 15 minutos del propio Puerto Lázaro Cárdenas, en tanto que otro internacional está a sólo una hora.

¹¹¹ Esta región está integrada por los Estados de Aguascalientes, Coahuila, Colima, Distrito Federal, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas.

Tiene terminales Especializadas para Contenedores, dos terminales de usos múltiples, tres instalaciones especializadas en el manejo de minerales, dos instalaciones especializadas en el manejo de gránulos agrícolas, 36 000 m² para almacenamiento de automóviles nuevos, una terminal turística en construcción con dos posiciones de atraque, una terminal pesquera y una terminal de hidrocarburos¹¹²

Este puerto se posiciona como el N°1 a nivel nacional en el manejo de contenedores, con 800 metros de muelles y hasta 150 contenedores por hora, maneja el 68% de la carga que llega al pacífico mexicano, ello representa el 46% de total de TEUs total del país.¹¹³

Puerto de Altamira, se localiza al sur del Estado de Tamaulipas, su importancia radica principalmente en su posición geográfica ya que representa la puerta comercial de México con Estados Unidos. Ha llegado a manejar hasta 43 413 TEUs, ello implicó superar su capacidad para realizar las actividades de movilización de contenedores, hasta el 3er trimestre del 2010 ha movilizó 9.6 millones de toneladas y 1,065 buques, lo que significa un crecimiento del 36 % respecto al 2009.

De la mercancía que maneja este puerto el 73% es de importación principalmente de materias básicas para las industrias petroquímica, automotriz, cementera, acerera y electrodoméstico, el 23% son exportaciones principalmente de PVC, cerámica y productos terminados.

¹¹² Cap. Héctor Mora Gómez. *Manzanillo: el puerto n° 1 en el manejo de contenedores*. Puertos de México. [en línea], Dirección URL: <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerodos/manzanillo.pdf> [Consultada: 8 de diciembre de 2010]

¹¹³ Administración Portuaria Integral de Manzanillo. S.A. de C.V. [en línea], Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/php/esp/seccion-01.php?eCodSeccion=2110566>) [Consultada: 8 de diciembre de 2010]

Este puerto cuenta con dos terminales de usos múltiples, cada una con 600 metros de muelles y con capacidad para trabajar 4 barcos al mismo tiempo, además cuenta con terminales especializadas para fluidos generales y de gas natural licuado. También alberga un corredor industrial para el establecimiento de grandes empresas, favoreciendo a las empresas con producción a gran escala e inversiones a largo plazo.¹¹⁴

Puerto de Ensenada, ubicado al noroeste de México en el Estado de Baja California a solo 110 km de la frontera de México con Estados Unidos, consta de 337.4 hectáreas, de las cuales 250.3 son de agua y 87.1 de superficie terrestre, tiene una terminal para usos múltiples con una superficie de 14.3 hectáreas y una capacidad operativa de 120 000 TEUs, además de un muelle de 300 m para recepción de buques de hasta 3 500 TEUs. Terminal para cruceros cuya superficie es de 16 hectáreas, en donde se ubican dos posiciones de atraque para cruceros de hasta 3 200 pasajeros. Dos terminales de productos pétreos, que en conjunto ocupan una superficie de 8.6 hectáreas, una de ellas se especializa en la exportación de roca, triturados, gravas y arenas, con capacidad anual de 2 millones 500 mil toneladas; la segunda terminal se encarga del almacenamiento de materiales pétreos tales como materias primas y cemento, esta terminal tiene una capacidad operativa de 800 000 toneladas.¹¹⁵

¹¹⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V. [en línea], Dirección URL: http://www.puertoaltamira.com.mx/espanol/plantilla_2010_inicio_1/inicio_1.htm [Consultada 8 de diciembre de 2010]

¹¹⁵ Ing. Carlos M. Juárezgui González. *Puerto de Ensenada, su nueva alternativa*. Puertos de México. [en línea], Dirección URL: <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerocuatro/ensenada.pdf> [Consultada: 5 de diciembre de 2010]

Las exportaciones que parten de este puerto se dirigen principalmente a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en Centroamérica; Francia, Italia y España en Europa; además de Marruecos y Argelia en África. Las importaciones que se reciben en este puerto provienen de los mismos países además de a Nicaragua en Centroamérica y Nueva Zelanda en Oceanía.

El puerto cuenta con acceso a cruces fronterizos en Tijuana, Tácate, Mexicali, Nogales, Agua Prieta y Ciudad Juárez, además de tener acceso a las principales carreteras y redes ferroviarias de México y Estados Unidos. Cabe señalar que las principales actividades del puerto son las de movimiento de contenedores y carga general, pesca comercial, cruceros astilleros y manejo de minerales a granel¹¹⁶.

Puerto de Veracruz, localizado en el Estado de Veracruz, tiene una extensión de más de 600 hectáreas, en tierra y agua, con 19 posiciones de atraque en 9 muelles con terminales de contenedores, usos múltiples, automóviles, fluidos, minerales y agrícolas, además de dos muelles que se encargan de recibir especialmente cruceros y barcos de Petróleos Mexicanos. Cuenta con vías férreas y carreteras, que lo enlazan a los principales centros logísticos.

Actualmente, existe un ambicioso proyecto de ampliación con el que se pretende incrementar la capacidad del puerto, ya que se busca que pase del manejo de 19.5 millones de toneladas a 118 millones de toneladas, para lo que se requiere la creación de 34 posiciones de atraque, lo cual también permitirá recibir barcos de hasta 8 500 contenedores.¹¹⁷

¹¹⁶ *Si autor, Los 10 puertos más importantes de México.* [en línea], Equipo Editorial Explorando México. Copyright Explorando México, Dirección URL: <http://www.explorandomexico.com.mx/about-mexico/5/169/> [Consultado: 9 de diciembre de 2010]

¹¹⁷ *Ibíd.*,

Cabe señalar la importancia del sistema portuario nacional principalmente en lo que respecta al petróleo, mineral que representa gran parte de las exportaciones mexicanas, pues tan sólo en el 2004, se exportaron 682,671 barriles,¹¹⁸ año en que mayor cantidad de crudo se exportó.

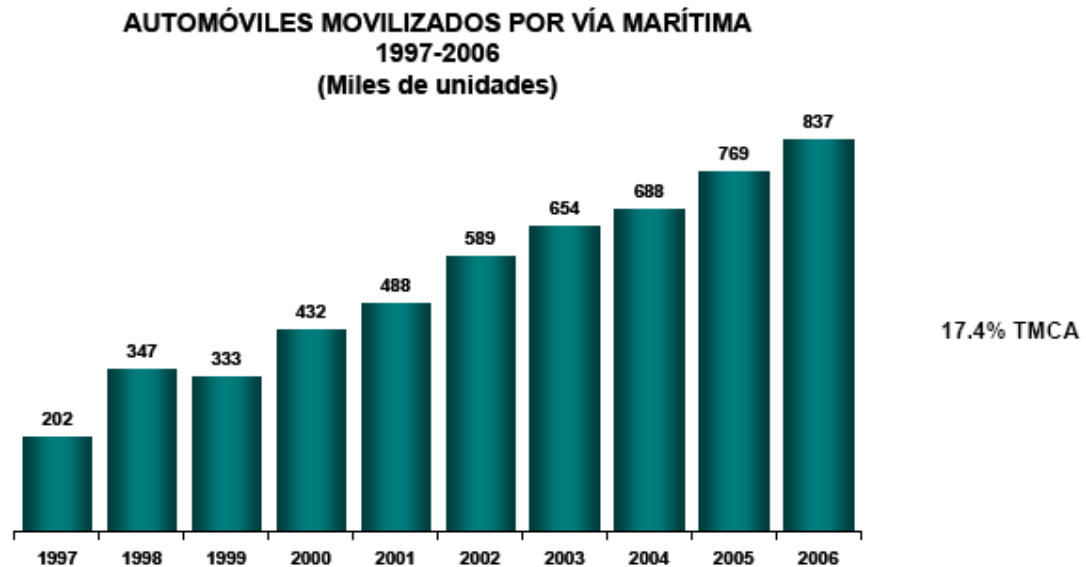
Por otra parte, la capacidad de los puertos mexicanos se ha ido incrementado puesto que en el año 2006 se movilizaron 287 millones de toneladas de carga total de la cual un 43% fue comercial y 57% petrolera, mientras que el número de contenedores movilizado en 1997 había sido de 903 000 TEUs, para el 2006 se registraron 2 millones 677 mil TEUs aproximadamente, ello significó un crecimiento de 196.4 %. En este sentido cabe resaltar que la carga de automóviles también es una de las más dinámicas en los puertos de México, ya que, en el año 2000 se registró un movimiento de 432 000 unidades y 6 años más tarde se movieron 837 000 unidades.¹¹⁹

La evolución de la capacidad del sistema portuario en cuanto a la movilización de automóviles se observa en la gráfica n°13.

¹¹⁸ De acuerdo con, la tabla elaborada por el Ing. Manuel Aguirre Botello, con datos tomados del Instituto mexicano del petróleo y la secretaria de Energía, [en línea], Dirección URL: <http://www.mexicomaxico.org/Voto/PetroCrudo.htm> [Consultada:25 de septiembre 2010]

¹¹⁹ Situación Actual del Sistema Portuario Nacional. *op. cit.*, p. 9

Grafica 13.



Fuente: Tomada de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. Dirección de Desarrollo Portuario, *Situación actual del sistema portuario nacional*, [en línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, p.11
Dirección URL: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf>
[Consultada: 28 de noviembre de 2010]

Es importante mencionar que en el lapso 2001-2006, los puertos del país incrementaron su dinamismo, lo que se reflejó en los volúmenes de carga manejados, de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), al término del 2006 el valor del comercio exterior movilizado por los puertos mexicanos representó el 21% del total nacional, lo que se traduce en 877 mil millones de pesos, de los cuales 460.1 mil millones fueron de exportación y 417.3 mil millones de importación.¹²⁰

A pesar del incremento de la inversión en mejoras y modernización del sistema portuario nacional aún existen deficiencias, principalmente a lo que se denomina segunda maniobra, es decir, asegurar la conectividad de los puertos con el transporte carretero y ferroviario, además de la simplificación de

¹²⁰*Ibid.*, p. 7

trámites tanto para la entrada como para la salida de productos para el comercio exterior, pues muchas veces los tiempos de espera se extienden demasiado y el servicio se hace deficiente debido a numerosas revisiones, lo que puede significar un factor negativo en cuanto al servicio que se ofrece, puesto que la eficiencia del transporte en general, constituye un indicador a considerar para fijar la competitividad de un país en el ámbito internacional.

Transporte Ferroviario

Con base en la Tesis profesional presentada por Álvaro Gianfranco Capasso Gamboa, en Universidad de las Américas Puebla, titulada *Situación Actual del ferrocarril en México*.

La red ferroviaria que posee nuestro país se extiende a lo largo y ancho de la República mexicana, comunicando a las principales ciudades y fronteras del país, dicha red se compone de 26 655 km de longitud de los cuales 20,687 (77.6%) corresponde a vías principales, es decir son ramales y troncales y 5 968 (22.4%) son vías secundarias las cuales a su vez se dividen en vías secundarias y particulares, 4 413 km (16.6%) y 1 555 (5.8%) respectivamente. Además de 10 800 puentes cuya longitud total asciende a 195 km.¹²¹

¹²¹Álvaro Gianfranco Capasso Gamboa, *Situación Actual del ferrocarril en México*, [en línea], Tesis profesional, Universidad de las Américas Puebla Escuela de Ingeniería y Ciencias Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental titulada *Situación Actual del ferrocarril en México*. 30 de marzo, 2007,p.4,DirecciónURL: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lic/capasso_g_ag/capitulo5.pdf [consultada: 18 de diciembre de 2010]

Mapa 9. Red férrea de México



Fuente: Tomado de; Dirección URL: <http://www.Promexico.gob.mx> [Consultado 15 noviembre de 2010]

Ahora bien en cuadro n° 20 es posible identificar la distribución de dicha red, en donde cabe destacar los Estados de Chihuahua en primer lugar, seguido de Coahuila y Sonora en tercer lugar.

Cuadro 20. Longitud de vías férreas por entidad federativa

Vías férreas existentes por Entidad Federativa (kilómetros)				
Entidad Federativa	Troncales y Ramales	Secundarias	Particulares	Total
Aguascalientes	133.6	86.8	2.2	222.6
Baja California	144.0	50.8	26.4	221.2
Baja California Sur	-	-	-	-
Campeche	358.9	32.9	23.8	415.6
Coahuila	1,698.9	367.0	152.2	2,218.1
Colima	128.8	77.9	32.2	238.9
Chiapas	489.0	51.8	15.8	556.6
Chihuahua	2,230.7	332.8	91.0	2,654.5
Distrito Federal	132.6	106.2	35.6	274.4
Durango	1,013.0	125.2	15.1	1,153.3
Guanajuato	751.3	240.4	93.2	1,084.9
Guerrero	86.1	4.2	3.3	93.6
Hidalgo	708.6	102.4	53.7	864.7
Jalisco	751.4	272.7	86.1	1,110.2
México	795.3	307.7	181.1	1,284.1
Michoacán	1,035.8	151.1	56.5	1,243.4
Morelos	228.0	21.8	9.3	259.1
Nayarit	311.3	75.0	7.9	394.2
Nuevo León	804.7	187.0	100.2	1,091.9
Oaxaca	520.4	92.1	21.4	633.9
Puebla	861.0	159.0	37.2	1,057.2
Querétaro	387.4	67.5	21.5	476.4
Quintana Roo	-	-	-	-
San Luis Potosí	999.1	200.7	34.9	1,234.7
Sinaloa	905.3	227.2	62.0	1,194.5
Sonora	1,572.0	339.7	96.7	2,008.4
Tabasco	256.5	29.6	14.2	300.3
Tamaulipas	683.9	167.9	84.9	936.7
Tlaxcala	260.5	70.7	20.6	351.8
Veracruz	1,311.1	349.1	146.4	1,806.6
Yucatán	544.1	40.9	24.4	609.4
Zacatecas	584.1	81.3	5.3	670.7
TOTAL	20,687.4	4,419.4	1,555.1	26,661.9

Fuente: Tomado de, Álvaro Gianfranco Capasso Gamboa, *Situación Actual del ferrocarril en México*, [en línea], Tesis profesional, Universidad de las Américas Puebla Escuela de Ingeniería y Ciencias Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental titulada *Situación Actual del ferrocarril en México*. 30 de marzo, 2007. Dirección URL:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lic/capasso_g_ag/capitulo5.pdf

[consultada: 18 de diciembre de 2010]

Cabe señalar que del total de la vía férrea principal, 8 200 km están armados con rieles soldados continuos de alto calibre apoyados sobre durmientes de concreto, ello permite estar en condiciones para soportar el tráfico de los trenes comerciales, con carros de alta capacidad; 6900 km de vía cuentan con especificaciones tradicionales¹²² y 5110 km están armados con rieles de bajo calibre emplanchuelados y clavados en durmientes de madera. Las vías troncales cuentan con capacidad para soportar carros que van de 100 a 127 toneladas.

Respecto al tema de la ampliación e incremento de la red ferroviaria de México, éste ha sido poco significativo, muestra de ello es que desde 1997 al 2003 no se ha registrado un incremento importante en ninguno de los tipos de vías que integran el total de la oferta férrea en México, esta situación puede apreciarse en el cuadro n° 21, donde se percibe un incremento de la longitud de la vía férrea de no más de 50 km durante este periodo.

Cuadro 21. Vías Férreas existentes en México (kilómetros).

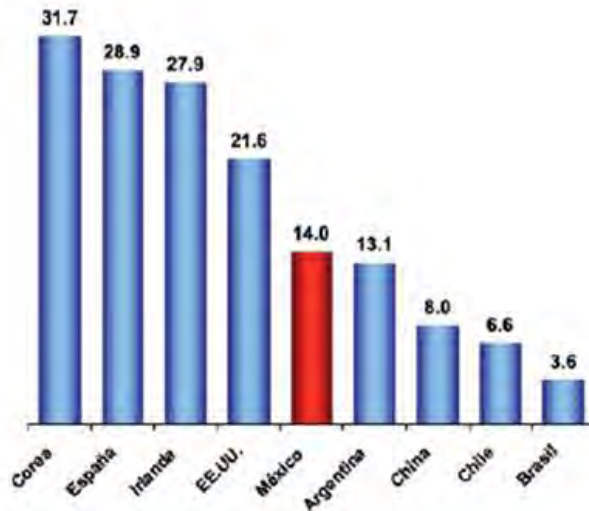
Año	Principales	Secundarias	Particulares	Total	Vía ancha	Vía angosta
1997	20687	4380	1555	26622	26455	167
1998	20687	4380	1555	26622	26455	167
1999	20687	4380	1555	26622	26455	167
2000	20687	4413	1555	26655	26510	145
2001	20687	4413	1555	26655	26510	145
2002	20687	4413	1555	26655	26510	145
2003	20698	4419	1555	26672	26527	145

Fuente: Tomado de, Álvaro Gianfranco Capasso Gamboa, *Situación Actual del ferrocarril en México*, [en línea], Tesis profesional, Universidad de las Américas Puebla Escuela de Ingeniería y Ciencias Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental titulada *Situación Actual del ferrocarril en México*. 30 de marzo, 2007. Dirección URL: http://caterina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lic/capasso_g_ag/capitulo5.pdf [consultada: 18 de diciembre de 2010]

¹²² 100 lb/yd

Sin embargo, comparado con China pero atendiendo a la diferencia en extensión territorial existente entre estos dos países, México se coloca delante de China en cuanto al número de km de red férrea por cada mil km² de territorio.

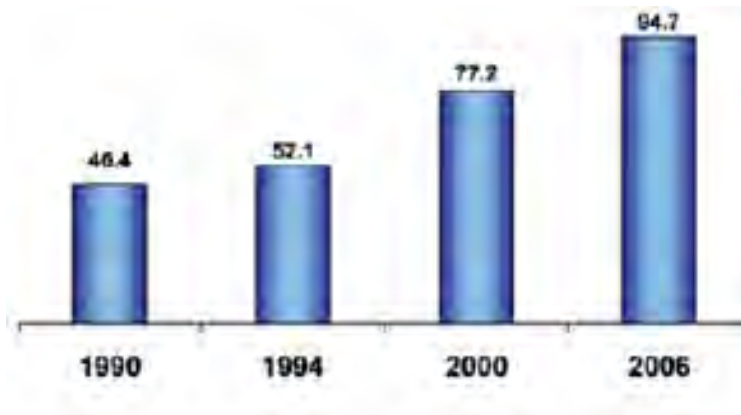
Grafica 14. Kilómetros de Red Ferroviaria por cada mil Kilómetros cuadrados de Territorio



Fuente: Tomada del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. [En línea], p.60, Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

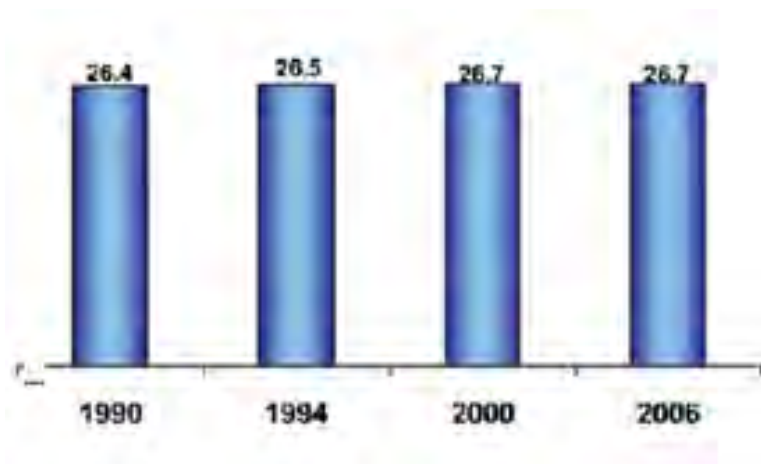
Por otra parte, la capacidad del sistema ferroviario mexicano, a diferencia del incremento de la longitud de la red, ha registrado un crecimiento más significativo, lo cual es posible apreciar de forma gráfica; situación que se debe a una mayor utilización de la red ya existente, en lo que han contribuido los corredores multimodales distribuidos en la red férrea.

**Grafica 15. Carga transportada por la red ferroviaria de México.
(Millones de toneladas)**



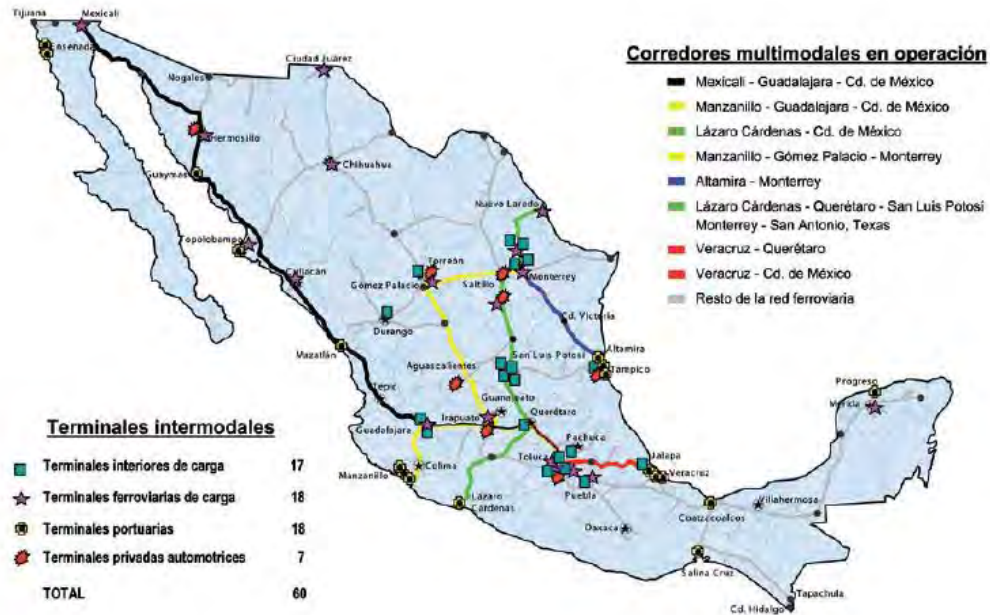
Fuente: Tomada del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. [En línea], p.59, Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

Grafica 16. Longitud de la Red férrea de México (miles de kilómetros)



Fuente: Tomada del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. [En línea], p.59, Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

Mapa 10. Infraestructura férrea hasta el 2006



Fuente: Tomada del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. [En línea], p.64, Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

Un aspecto relevante a señalar con relación con a la infraestructura férrea es que, si bien, la nación es propietaria de dicha infraestructura, la prestación del servicio de transporte ferroviario está concesionado.

Tal situación se traduce en que las operaciones del servicio de transporte de carga ferroviaria en nuestro país está en manos de 8 empresas, que poseen el 82.2% de la red ferroviaria principal, mientras que el 12.8 % restante se encuentra en vía de ser concesionado.

Dichas empresas son:

Ferrocarril mexicano S.A. de C.V. (Ferromex), es el principal operador de México, controla los servicios férreos del ferrocarril Pacifico-Norte, del ferrocarril de Ojinaga Topolobambo y el de Nacozari, los cuales en conjunto representará el 40.7 % del total de kilómetros que compone la red férrea principal.

Kansas City Southern de México S.A. de C.V., también conocida como *Ferrocarril del Noreste*, posee la ruta más corta entre las principales ciudades de México¹²³ y Estados Unidos, ya que conecta con el sistema ferroviario estadounidense, específicamente con el de Nuevo Laredo y Matamoros, a través de esta vía se transporta el 60% del tráfico comercial entre estos dos países. Esta empresa posee 4283 Km, es decir el 20.7 % del total de la vía férrea principal.

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., se extiende a lo largo de 207 km, sólo representa el 8 % y el 1% de la red ferroviaria total y de la red ferroviaria principal respectivamente, a pesar de ser reducida su extensión, para la economía mexicana resulta relevante, ya que conecta con puertos importantes como el puerto de Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso y Salina Cruz.

Ferrocarril del Sureste S.A. de C.V. (Ferrosur), posee 2 093 km de los cuales de la vía de ferrosur son 1 565 km, 217 km corresponden al ferrocarril de Oaxaca, 104 km del ferrocarril del sur y 207 km del ferrocarril transistmico a los que se tiene derecho de paso.

Ferrocarril Chiapas Mayab S.A. de C.V., tiene una longitud de 1 805 km se localiza entre los Estados de Yucatán, Campeche, Chiapas, Tabasco, Veracruz y Oaxaca, asimismo opera en 321 km con derecho de paso entre Coatzacoalcos y Salina Cruz. Permite conectar importantes poblaciones y

¹²³ Querétaro, San Luis Potosí, Aguas Calientes, Monterrey, Saltillo, Guadalajara, las cuales representan los principales centros industriales, además de conectar con puertos como los puertos de Veracruz, Lázaro Cárdenas y Altamira

centros de transporte de Mérida, Campeche y Coatzacoalcos con Ixtepec, Tapachula e Hidalgo.

Ferrocarril y Terminal del Valle de México S.A. de C.V., es una empresa que sirve de interconexión con otras como Kansas City Southern de México, Ferrocarril Mexicano y Ferrocarril del Sur, desempeña funciones de reordenamiento y distribución de carga tanto nacional como internacional que llega, remite o intercambia dentro de su zona de influencia.

Finalmente, cabe señalar que a pesar del pausado crecimiento de la red ferroviaria nacional sí se han llevado a cabo acciones enfocadas a mejorarla y hacerla más eficiente

Se tiene contemplado llevar a cabo medidas operativas que permitan correr trenes más largos y establecer nuevos sistemas de despacho que incremente y hagan más eficiente el servicio ferroviario, resultado de ello es que de acuerdo con *promexico*, en los últimos años el volumen de carga movido por ferrocarril se ha duplicado para alcanzar casi 100 millones de toneladas en el 2008.

Transporte aéreo.

En términos de participación comercial, como medio de transporte de carga, ésta es reducida debido a que el transporte aéreo resulta ser un transporte de costos elevados, siendo entonces rentable u óptimo para el traslado de mercancías de alto valor, frágiles o aquellas cuyo arribo es urgente, ya que la principal ventaja de este transporte es precisamente su rapidez. La oferta aérea de México se compone de 85 aeropuertos, de los cuales 26 son nacionales y 59 son internacionales, una flotilla de 7 810 aviones, de los cuales 1 723 son comerciales, 5 735 para uso privado y 352 para uso oficial.¹²⁴

¹²⁴ De acuerdo con datos tomados de, www.promexico.gob.mx (última actualización al 29 de julio de 2010) [Consultada 12 de noviembre de 2010.]

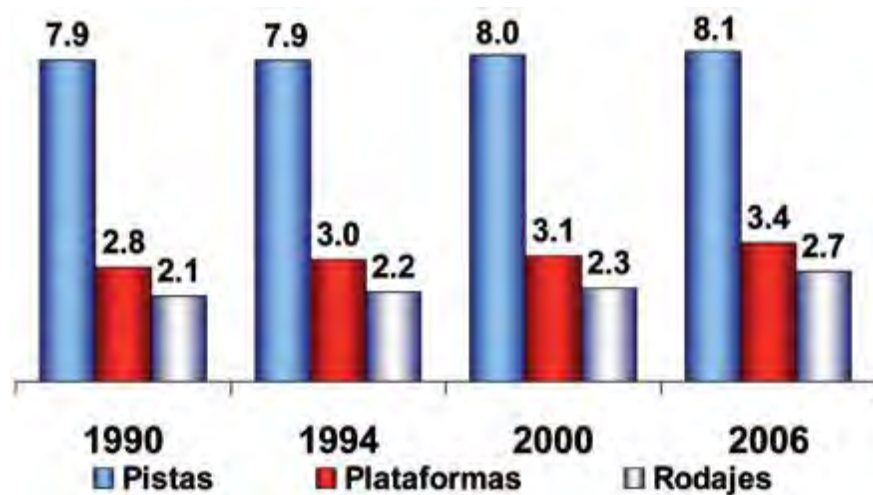
Mapa 11. Aeropuertos en México 2006.



Fuente: Tomada del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. [en línea], p.84, Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

A pesar de la particularidad de este transporte, el crecimiento del tráfico comercial que caracteriza a la Economía Global, ha hecho necesario, tal y como en el resto de los medios de transporte, la ampliación y modernización del mismo para atender la creciente demanda; en cuanto a infraestructura aérea, esta se ha ido incrementándose desde 1990, tal como lo muestra de la gráfica n°17, aunque también refleja un lento crecimiento, pues de 7.9 millones de kilómetros cuadrados de pistas en 1990, 16 años después solo se habían incrementado .2 millones de kilómetros cuadrados.

**Grafica 17. Infraestructura aérea de México.
(millones de metros cuadrados)**



Fuente: Tomada del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. [en línea], p.79, Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

En cuanto a capacidad de la infraestructura aérea vale la pena mencionar que el Aeropuerto de la ciudad de México (AICM) durante el 2003 ocupó el lugar 65 a nivel mundial respecto al movimiento de carga, y en Latinoamérica y el Caribe el 3er lugar, seguido del aeropuerto de Guadalajara en el 131, el de Monterrey en el 204, el de Mérida en el 204¹²⁵, si bien los aeropuertos de México no ocupan los primeros lugares en lo que respecta a la movilización de carga, sí se ha registrado cierto incremento, aunque no se ha logrado superar la mayor carga tanto nacional como internacional registrada en el año de 1999 respectivamente, lo cual se aprecia en cuadro n°22.

¹²⁵ Tomada de Alfonso Herrera García, *et al.*, *Diagnostico del Transporte de Carga Aérea en México*, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfania Querétaro, 2005, p.8. Dirección URL: <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt273.pdf> [Consultada: 18 de diciembre de 2010]

Cuadro 22. Carga doméstica internacional transportada en México por medio aéreo 1999 – 2003 (toneladas).

Año	Carga doméstica	%	Carga internacional	%	Total
1999	118,132	24.38%	366,381	75.62%	484,513
2000	101,534	20.22%	400,535	79.78%	502,069
2001	98,900	21.54%	360,314	78.46%	459,214
2002	104,288	21.36%	383,914	78.64%	488,202
2003	108,785	21.89%	388,220	78.11%	497,005

Fuente: Tomada de Alfonso Herrera García, *et al.*, *Diagnostico del Transporte de Carga Aérea en México*, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfania Querétaro, 2005, p.22. Dirección URL: <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt273.pdf> [Consultada: 18 de diciembre de 2010]

Con base en esta información es posible identificar que el movimiento de carga internacional vía aérea es mucho más dinámico que el doméstico, pues el total del movimiento de carga doméstica no significó más del 25%, mientras que el internacional no ha sido menor al 75%, lo que da cuenta de una mayor participación del transporte aéreo en el ámbito internacional en lo que a tráfico comercial concierne.

Hasta el 2003, el sector aéreo de México se componía de 77 empresas (no todas mexicanas) que transportan carga en México, sin embargo la movilización de carga se encuentra concentrada en 16 empresas, las cuales transportaron el 79.44 % de la carga que se movilizó en dicho año.

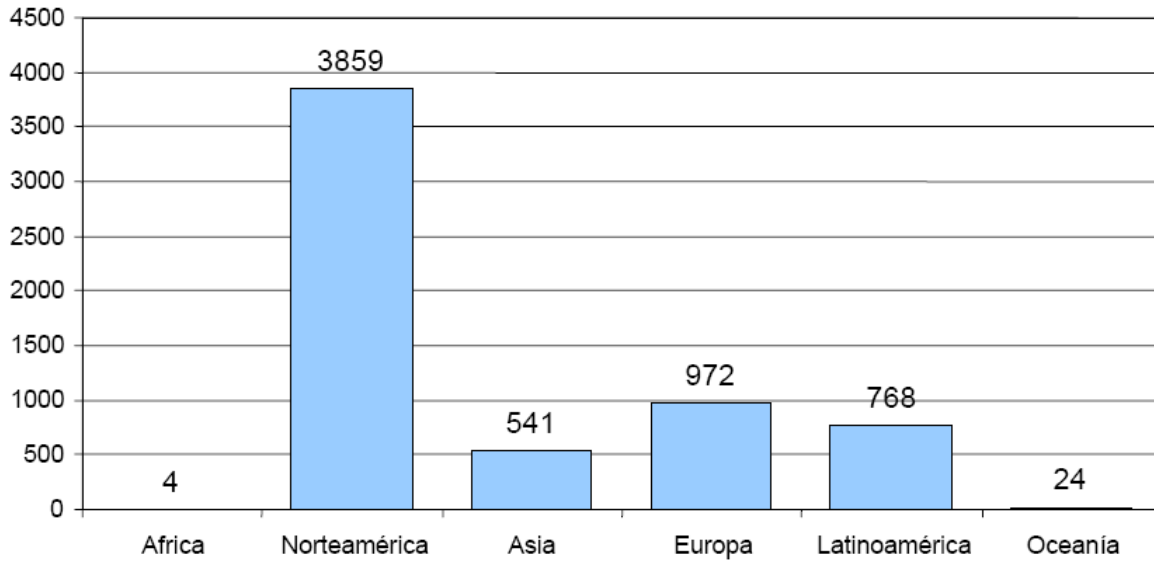
Dentro de estas 16 empresas se encuentran tres de las principales aerolíneas exclusivas de carga mexicanas: Aerotransportes Más, Aerounión y Estafeta Carga Aérea, además de las tres principales troncales del país Aeroméxico, Mexicana y Aviacsa¹²⁶

El principal destino de la carga aérea que se transporta desde México se dirige evidentemente a Norteamérica, en particular a Estados Unidos,

¹²⁶ *Ibid.*, p 35

posteriormente a Europa, siguiendo en orden de importancia América Latina, Asia y finalmente Oceanía y África, esta clasificación se basa en el total millones de dólares en los que se traduce la carga transportada hacia estos destinos en el año 2003, lo que se observa en la gráfica n°18.

**Grafica 18. Principales destinos de exportaciones vía aérea
(millones de USD)**



Fuente: Tomada de Alfonso Herrera García, *et al.*, *Diagnostico del Transporte de Carga Aérea en México*, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfilia Querétaro, 2005, p.49. Dirección URL: <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt273.pdf> [Consultada: 18 de diciembre de 2010]

La movilización de la carga transportada por el sistema aéreo de México en el 2003 se distribuyó de la siguiente manera:

**Cuadro 23.
Movimiento de carga aérea en los aeropuertos nacionales en el 2003**

	Ubicación del aeropuerto	Carga doméstica		Carga comercio exterior		Totales (toneladas)
		Entradas (Toneladas)	Salidas (toneladas)	Entregas (Toneladas)	Salidas (Toneladas)	
1	Ciudad de México	30.765.0	50.368.7	146.049.9	82.291.3	309.474.8
2	Guadalajara	13.476.4	12.483.1	43.773.5	44.399.2	114.132.3
3	Monterrey	10.211.8	9.401.1	11.652.5	12.881.3	44.146.6
4	Toluca	5.0	0.9	13.164.6	9.924.4	23.094.9
5	Mérida	4.030.1	4.338.9	3.945.9	7.702.3	20.017.2
6	Tijuana	8.014.7	8.003.5	23.1	101.1	16.142.5
7	San Luis Potosí	4.381.7	7.076.4	12.7	7.7	11.478.4
8	Cancún	3.783.1	1.148.1	1.914.8	1.853.3	8.699.3
9	Hermosillo	4.374.1	1.416.7	144.9	56.4	5.993.1
10	San José Del Cabo	1.913.8	227.2	463.3	1.561.3	4.165.6
11	Culiacán	2.739.4	1.087.1	0.0	0.1	3.826.7
12	Chihuahua	2.071.4	1.331.1	230.6	99.5	3.732.6
13	Puerto Vallarta	1.203.9	24.9	379.1	1.165.4	202.989.3
14	Del Bajío	1.287.6	823.8	432.9	341.6	2.885.8
15	Ciudad Juárez	1.562.1	1.057.3	137.0	59.5	2.825.8
16	Mazatlán	935.3	1.213.0	541.5	114.8	2.804.7
17	Villahermosa	1.860.2	637.6	1.1	0.1	2.498.9
18	Oaxaca	911.5	1.198.7	13.6	0.0	2.123.9
19	Mexicali	1.497.5	437.1	7.3	2.4	1.944.3
20	Saltillo	198.1	114.0	1.262.2	270.8	1.845.1
21	La Paz	793.5	952.5	0.0	0.0	1.746.0
22	Acapulco	1.196.1	192.8	45.4	124.5	1.558.8
23	Tuxtla Gutiérrez	1.218.8	231.7	0.0	0.0	1.450.5
24	Veracruz	1.135.2	220.3	1.6	1.7	1.358.7
25	Tapachula	518.3	751.6	0.0	0.0	1.269.9
26	Tampico	839.0	192.1	0.4	0.0	1.031.5
27	Torreón	585.4	330.3	1.6	0.0	917.3
28	Aguascalientes	748.3	132.9	11.3	0.4	892.9
29	Cuernavaca	393.3	451.1	0.0	0.0	844.4
30	Ciudad Del Carmen	486.5	121.7	207.8	14.8	830.8
31	Ciudad Obregón	449.0	327.1	0.0	0.0	776.0
32	Reynosa	355.4	289.6	0.0	0.0	645.1

33	Zihuatanejo	559.9	53.9	9.9	9.5	633.2
34	Los Mochis	288.5	296.0	0.0	0.0	584.5
35	Matamoros	289.5	274.0	0.0	0.0	563.5
36	Morelia	312.7	182.6	36.4	5.2	536.9
37	Minatitlán	446.0	77.8	0.0	0.0	523.8
38	Bahías De Huatulco	386.3	96.4	0.0	0.0	482.7
39	Nuevo Laredo	81.6	368.3	0.0	0.0	449.9
40	Chetumal	359.7	60.2	0.0	0.0	419.8
41	Durango	252.5	40.8	4.2	0.0	297.5
42	Zacatecas	228.3	46.5	12.1	2.1	288.9
43	Manzanillo	206.0	76.6	1.2	4.3	288.0
44	Querétaro	143.6	92.3	28.3	17.1	281.3
45	Puebla	138.1	84.6	30.2	21.4	274.4
46	Ciudad Victoria	234.9	33.8	0.0	0.0	168.7
47	Uruapan	136.8	41.7	0.0	0.0	178.5
48	Cozumel	74.6	12.3	80.5	6.1	173.5
49	Lázaro Cárdenas	119.2	13.0	0.0	0.0	132.2
50	Salina Cruz	112.3	11.5	0.0	0.0	123.9
51	Tepic	112.7	10.7	0.0	0.0	123.4
52	Campeche	78.3	11.6	0.0	0.0	89.8
53	Colima	55.7	28.3	0.0	0.0	83.9
54	San Cristóbal De Las Casas	74.3	6.4	0.0	0.0	80.7
55	Poza Rica	46.7	29.2	0.0	0.0	75.9
56	Comitán	31.8	4.6	0.0	0.0	36.4
57	Jalapa	27	3.0	0.0	0.0	30.0
58	Guerrero Negro	13.3	12.4	0.0	0.0	25.8
59	Loreto	13.5	8.0	0.0	0.0	21.5
60	Piedras Negras	10.8	3.3	0.0	0.0	14.1
61	Monclova	5.5	2.9	0.0	0.0	8.5
62	Guaymas	2.7	3.4	0.0	0.0	6.1
	Otros destinos internacionales	N.A.	N.A.	163.598.6	N.A.	163.598.6
	Otros orígenes internacionales	N.A.	N.A.	N.A.	225.180.6	225.180.6
	Totales	108.785.1	108.785.1	388.220.1	389.220.1	994.010.5

Fuente: Tomada de Alfonso Herrera García, *et al.*, *Diagnostico del Transporte de Carga Aérea en México*, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfania Querétaro, 2005, p.69. Dirección URL: <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt273.pdf> [Consultada: 18 de diciembre de 2010]

Con base en este cuadro es posible destacar la participación de Guadalajara, Monterrey, Toluca y Mérida, entre los 5 principales aeropuertos en el transporte de carga en México, mención especial merece el Aeropuerto de la Ciudad de México, el cual en el 2003 registró un movimiento de carga total de 309 474.8 toneladas.

También es pertinente mencionar que si bien el transporte aéreo no es el más socorrido para el tráfico de mercancías, maneja grandes volúmenes de toneladas, su participación a nivel nacional en cuanto al transporte de carga sigue siendo inferior a la participación de otros medios como la del sector carretero o el portuario, entre otras cosas debido a una serie de obstáculos que complican la utilización del servicio, tales como revisiones que demoran el traslado además de dañar la mercancías, exceso de regulaciones, la deficiente conexión con el transporte carretero, mismos que se suman al principal de los obstáculos, la falta de espacio físico para la creciente demanda de operaciones por lo que de acuerdo con el *Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012*, el gobierno mexicano pretende construir 3 nuevos aeropuertos, ampliar 31, incrementar la capacidad de carga en un 50% y alcanzar la certificación del 50% de los aeropuertos de acuerdo a los estándares internacionales .

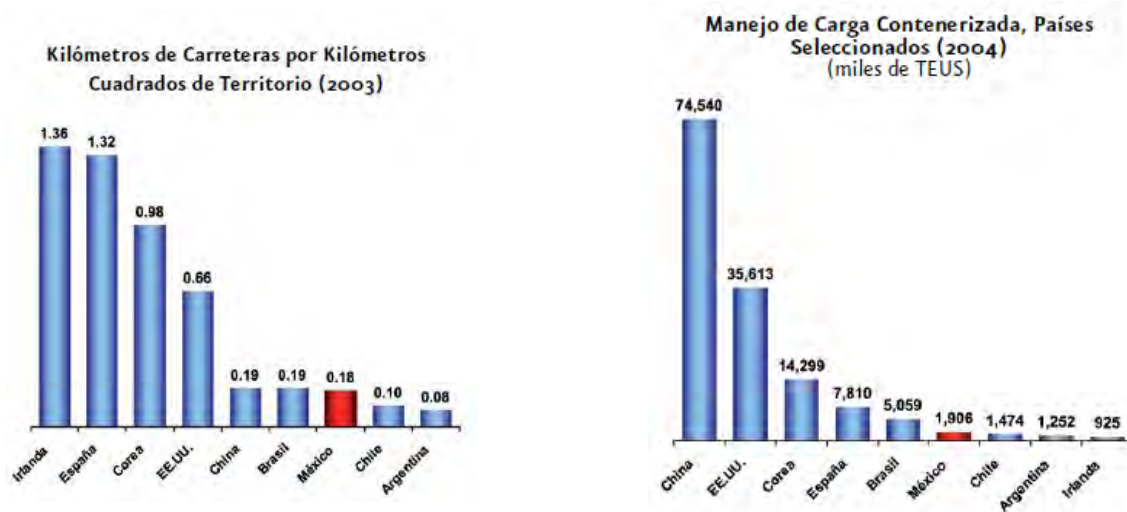
A partir del contenido del presente apartado, a simple vista pareciera que en cuestión de infraestructura de transporte, México posee cierta ventaja sobre China, puesto que en México las redes de los diferentes medios de transporte se extienden a lo largo y ancho del territorio conectando una mayor parte del mismo, mientras que en China prácticamente las redes del transporte se extienden principalmente a lo largo de la costa este del país, la situación en el lado oeste de China hasta el momento es deficiente en tal aspecto, lo que es posible apreciar de forma gráfica en los mapas aquí presentados.

Sin embargo, dicha ventaja puede resultar un espejismo, o bien, una ventaja relativa al analizar la situación dentro de su justa dimensión, pues China es un territorio 9 veces mayor que el territorio mexicano por lo que

evidentemente la cobertura de las redes de transporte del territorio chino implica un esfuerzo superior.

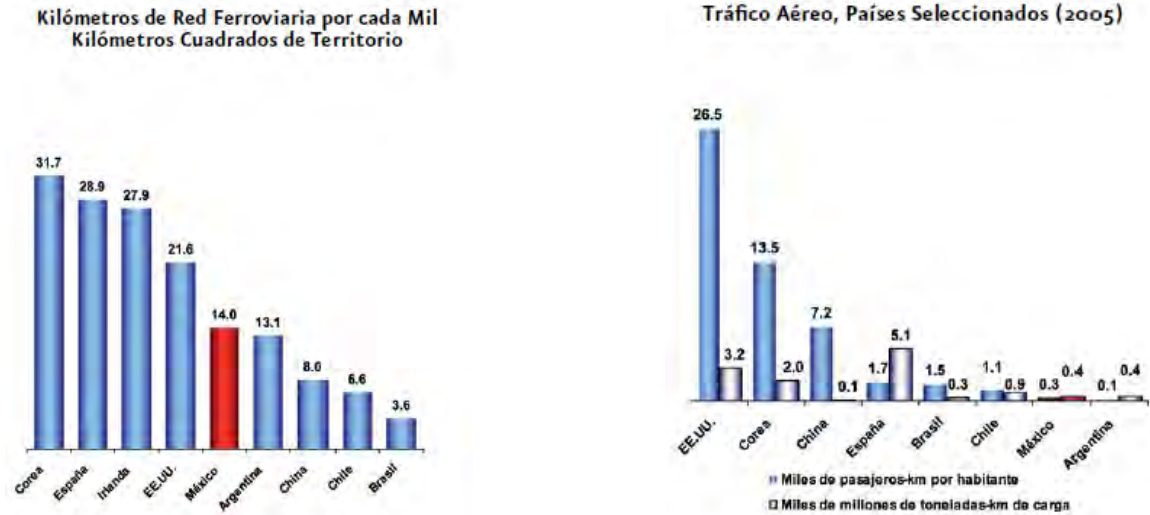
Tal característica en cuanto a la extensión de infraestructura del transporte en China no se traduce necesariamente en ineficiencia, puesto que las redes de transporte en este país se extienden a lo largo de la costa este, justo en el área comercial y de mayor desarrollo tecnológico e industrial, en donde se ubican las empresas tanto nacionales como internacionales, por lo que es en esta área en donde se concentra la mayor actividad comercial de este país asiático. Por lo que dicha ventaja resulta relativa al observar que a pesar de que la red de infraestructura china no cubre por completo su territorio, en cuanto extensión y/o capacidad de la red transporte carretero y portuario China supera a México; mientras que la infraestructura ferroviaria y aeroportuaria (respecto al traslado de mercancías) México tiene cierta ventaja sobre China, lo que se aprecia en las graficas n°19 y n°20.

Grafica 19. Extensión y/o capacidad de la red de transporte carretero y portuario.



Fuente: Tomadas del *Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012*. [En línea], Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [Consultada: 6 de noviembre de 2010]

Grafica 20. Extensión y/o capacidad de la Red ferroviaria y aérea.

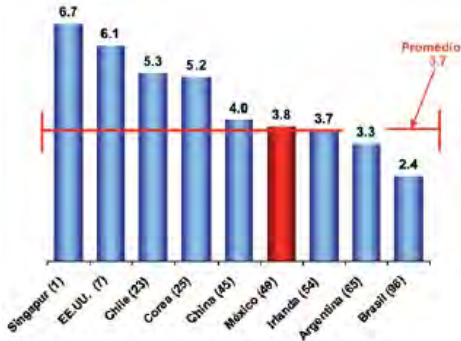


Fuente: Tomadas del *Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012*. [En línea], Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [Consultada: 6 de noviembre de 2010]

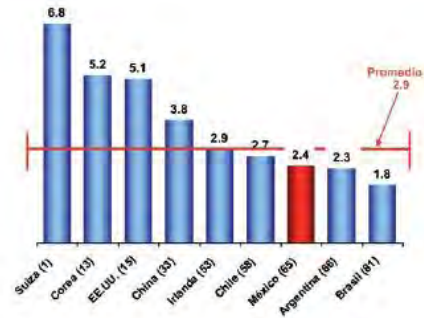
Otro aspecto a considerar para asumir dicha ventaja de forma relativa es la calidad de la infraestructura, cada una de las siguientes gráficas, evidencia de forma particular la ventaja de China sobre México respecto a la calidad de la infraestructura en cada uno de los medios de transporte considerados en el presente apartado, excepto en el transporte aeroportuario en donde México registra una mayor calidad respecto a China, puesto que incluso este último se encuentra por debajo del promedio.

Grafica 21. Calidad en la infraestructura del transporte

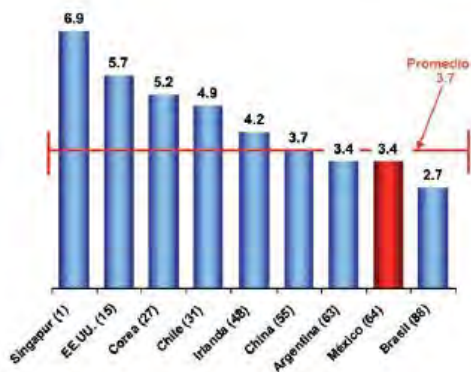
Calidad de la Infraestructura Carretera (2006)
(Foro Económico Mundial)



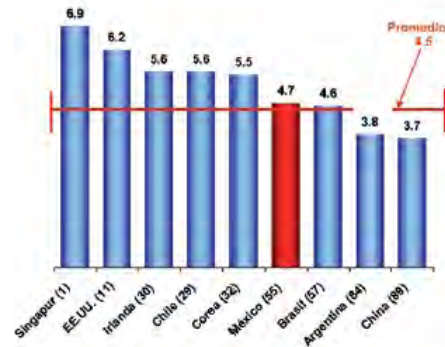
Calidad de la Infraestructura Ferroviaria (2006)
(Foro Económico Mundial)



Calidad de la Infraestructura Portuaria (2006)
(Foro Económico Mundial)



Calidad de la Infraestructura Aeroportuaria (2006)
(Foro Económico Mundial)



Fuente: Tomada del *Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012*. [En línea], Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

A manera de resumen y atendiendo las evidentes diferencias que existen entre estos dos países, como su extensión territorial, es posible afirmar que en cuanto a infraestructura hay que ser muy cuidadosos, puesto que es muy factible a confusión ó simplemente a no atender uno de los dos indicadores importantes de tal factor de atracción de IED; estos indicadores principales son la capacidad y/o extensión y la calidad.

Teniendo en consideración ambos indicadores es posible vislumbrar a grandes rasgos la situación en la que se encuentra cada medio de transporte en ambas economías.

Cuadro 24. Cuadro comparativo de la infraestructura del transporte (calidad y capacidad y/o extensión)

Infraestructura	Países	Calidad	Capacidad y/o Extensión
Carretera	México	3.8 (Lugar 49)	0.18 (km de carretera por km ² de territorio)
	China	4 (Lugar 45)	0.19(km de carretera por km ² de territorio)
Portuaria	México	3.4 (Lugar64)	1 906 TEUs (manejo de carga contenerizada)
	China	3.7 (Lugar 55)	74 540 TEUs (manejo de carga contenerizada)
Ferroviaria	México	2.4 (Lugar 65)	14 (km de carretera por km ² de territorio)
	China	3.8 (Lugar 33)	8 (km de carretera por km ² de territorio)
Aeroportuaria	México	4.7 (Lugar 55)	.3 mil millones de toneladas-km de carga
	China	3.7 (Lugar 89)	.1 mil millones de toneladas-km de carga

Fuente. Elaboración propia con datos tomados del *Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012*.

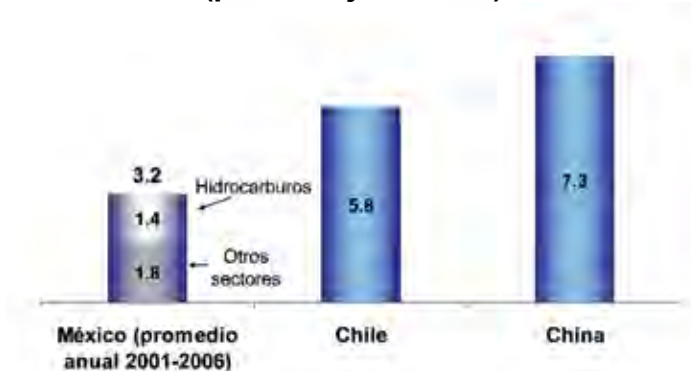
Dirección URL:

<http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf>

Nota: los datos relativos a la calidad corresponden al 2006 y lo que se refieren a capacidad y/o extensión en los casos de red carretera son del año 2003, red portuaria del 2004 y la oferta aeroportuaria del año 2005.

Para finalizar, un indicador más que evidencia la posición de China respecto a México en cuanto a infraestructura es precisamente el interés del gobierno en este factor de atracción, ya que como se ha mencionado es esencial para la actividad comercial y por lo tanto un elemento a considerar al momento de decidir el destino de la inversión. Tal interés puede medirse de acuerdo al porcentaje del PIB que cada gobierno está dispuesto a destinar para hacer más eficiente, mejorar o incrementar la oferta de infraestructura, en la gráfica n° 22 es posible apreciar tal indicador.

Grafica 22. Inversión en Infraestructura (porcentaje del PIB)



Fuente: Tomada del *Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012*, [en línea], Dirección URL: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [consultada: 6 de noviembre de 2010]

Esta gráfica confirma un mayor interés por parte del gobierno chino para mejorar su oferta de infraestructura, ya que destina un mayor porcentaje del PIB del que destina el gobierno mexicano para tal objetivo, ello pone en desventaja a México en cuanto a captación de IED, puesto que con base en tales porcentajes es posible identificar que existe una mayor posibilidad en que la “ventaja relativa” de México sobre China se transforme en una ventaja absoluta de China sobre México, considerando la disponibilidad e interés del cada uno de los gobiernos sobre tal elemento de atracción.

En este sentido cabe señalar que la infraestructura en general constituye un indicador a considerar para determinar la competitividad de una nación a nivel mundial, de esta manera es que la infraestructura del Transporte, entre otras, participa como indicador del nivel de competitividad de una economía, haciéndola más o menos atractiva para el exterior, en particular para la IED, repercutiendo entonces en sus montos de atracción de la misma; de acuerdo con una publicación del Foro Económico Mundial, titulada *The Global Competitiveness Report 2009 - 2010*¹²⁷, indica que México ocupa el lugar 60 y China se posiciona en el 30.

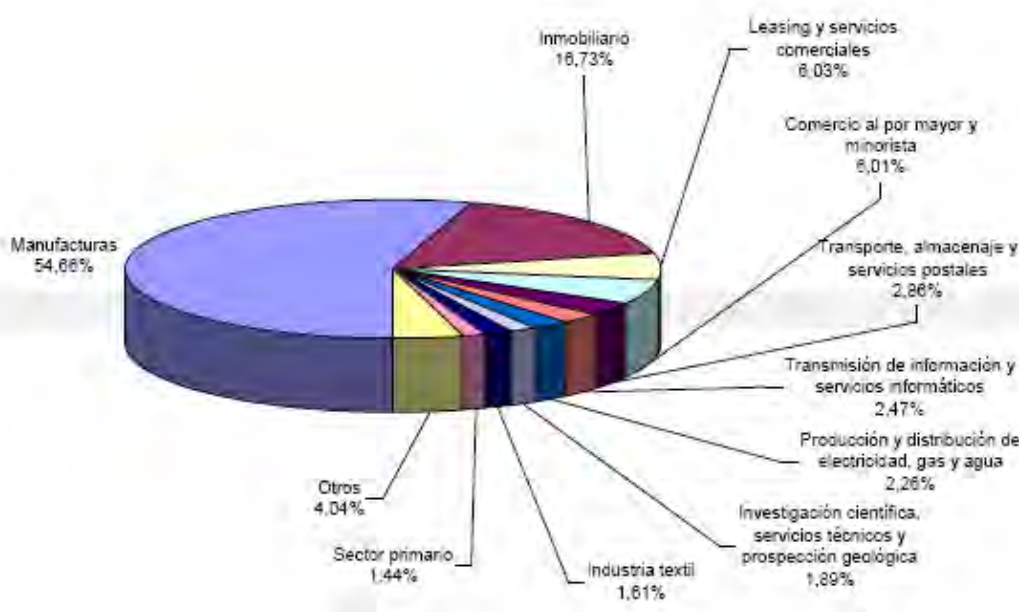
¹²⁷ Klaus Schwab, *The Global Competitiveness Report 2009–2010*, [en línea] World Economic Fórum, Geneva, Switzerland 2009, p. 13 Dirección URL:

2.6 Origen y distribución sectorial de la IED en México y en China

Conocer el origen y destino sectorial de la IED en estas economías representa un elemento que además de reflejar la importancia de la IED por el grado de participación en los diversos sectores de la economía, también puede enriquecer el argumento de la existencia de una relación de competencia entre ambas economías por la captación de flujos de dicha inversión, o bien, un elemento que descarte tal aseveración. A continuación se intentará despejar tal interrogante.

Respecto al destino de la IED, en China la inversión que ingresa tiene como principal destino sectorial el sector manufacturero, seguido del sector inmobiliario, aunque la diferencia que existe entre ambos sectores en cuanto al porcentaje de captación de dichos flujos aún es considerable.

Grafica 23. La IED recibida por sector de destino en China (enero-agosto 2009)



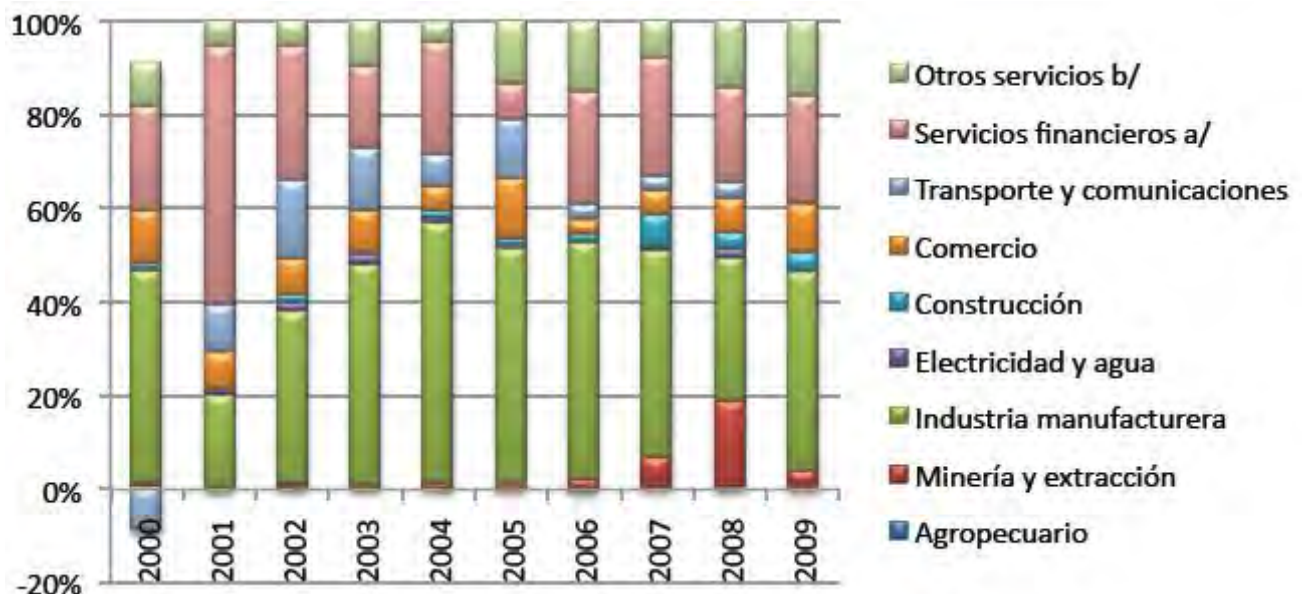
Fuente: Tomada de, Lucia Murillo, *Inversión extranjera Directa recibida por China en el 2009*. [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior ICEX. Noviembre de 2009. P. 4 Dirección URL: <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0...00.bin?doc=4270887> [Consultada: 20 diciembre de 2010]

<http://www.weforum.org/pdf/GCR09/GCR20092010fullreport.pdf> [Consultado: 20 de diciembre de 2010]

En tal gráfica es posible apreciar la importancia del sector manufacturero, pues capta más del 50% del total de IED que ingresa a China, mientras que el sector inmobiliario, el segundo en importancia, recibió tan solo en el 2009 el 16.73%.

En México la tendencia se repite, pues el sector manufacturero es el que nuevamente captó un mayor porcentaje de flujo de IED en el 2009, seguido del sector de servicios financieros, dicho porcentaje ascendió a 43% y 23% respectivamente.

Gráfica 24. Inversión extranjera recibida en México por sector económico, 2000 al 2009



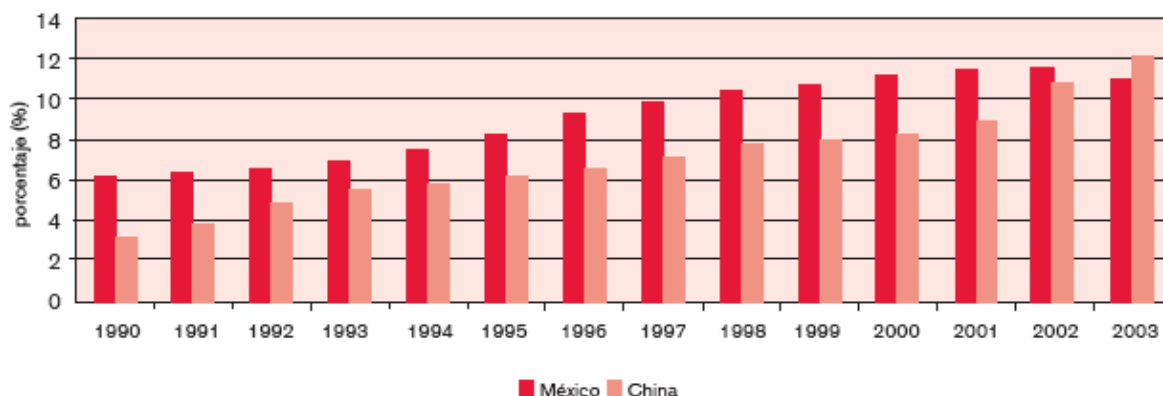
Fuente: Tomada de: Simón Domínguez; Paola sele Vera Martínez, *La Inversión Extranjera directa. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autoparte*. [en línea], realizado en el marco del proyecto IN308709-2: "Competencia y estrategias de las empresas que participan en la cadena productiva de la industria automotriz en México y China", el cual recibió financiamiento del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT), de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2008-2009. P.4 Dirección URL: http://www.profmex.org/mexicoandtheworld/volume15/3summer2010/La_inversion_extranjera_dir_ecta_en_Mexico.pdf [Consultada: 27 diciembre de 2010]

Nota: a/ Servicios financieros, de administración y alquiler de bienes e inmuebles. b/ Servicios comunales y sociales; hoteles y restaurantes; profesionales, técnicos y personales.

Con base en las gráficas n° 23 y n° 24 es posible identificar que ambos países, además de compartir el hecho de ser parte del mundo en desarrollo, comparten la significativa importancia que la IED ha tenido en cada economía, aunque con diferentes resultados; como se apreciará en el siguiente apartado; a dichas características en común se suma que el principal sector de atracción de la IED es el sector manufacturero, tal sector de la economía china captó en el 2009 más de la mitad de los flujos de IED que se destinaron a este país, el mismo sector pero el correspondiente a la economía mexicana, como se plasma en la gráfica n°24, se ha mantenido como el principal sector de destino de los flujos de IED dirigidos a nuestro país y aunque en el contexto actual el sector servicios ha ganado terreno como destino de estos flujos, aún no alcanza los niveles de captación de IED que ha registrado el sector manufacturero de ambas economías.

Lo cual da cuenta de la existencia de una situación de “relativa competencia” entre estas dos economías, pues en los dos casos el sector manufacturero resulta ser el principal destino de los flujos de IED que ingresa. El escenario donde se ha reflejado tal situación de competencia ha sido el mercado estadounidense, en el cual, por mucho tiempo México se ha mantenido como uno de los principales exportadores de productos correspondientes a la industria manufacturera, sin embargo, a partir del 2003 China logro desplazar a México, incrementado sus exportaciones correspondientes al sector manufacturero hacia territorio estadounidense, posicionándose con cierta superioridad respecto a las exportaciones de manufactura mexicana hacia este país, lo que es posible confirmar en la gráfica n°25.

Grafica 25. Participación de China y México en las importaciones manufactureras totales de Estados Unidos, 1993-2003 (%)



Fuente: Alenka Guzmán y Alejandro Toledo. *Competitividad manufacturera de México y China en el mercado estadounidense*. [En línea], México, Economía Unam Vol. 2 núm. 4, p.109. Dirección URL: <http://www.ejournal.unam.mx/ecu/ecunam4/ecunam0406.pdf> [Consultada: 28 diciembre 2010]

Tal gráfica registra un desplazamiento en el 2003 del sector manufacturero de México como uno de los principales abastecedores en el mercado estadounidense y refleja que China se mantenido constante hacia el incremento de su participación en el mercado estadounidense, sin embargo es apenas después de su ingreso a la OMC que finalmente logra posicionarse delante de México en lo que respecta a la participación en este mercado, lo cual resulta preocupante para México si consideramos que es precisamente el mercado estadounidense el principal mercado al que se dirigen las exportaciones de México.

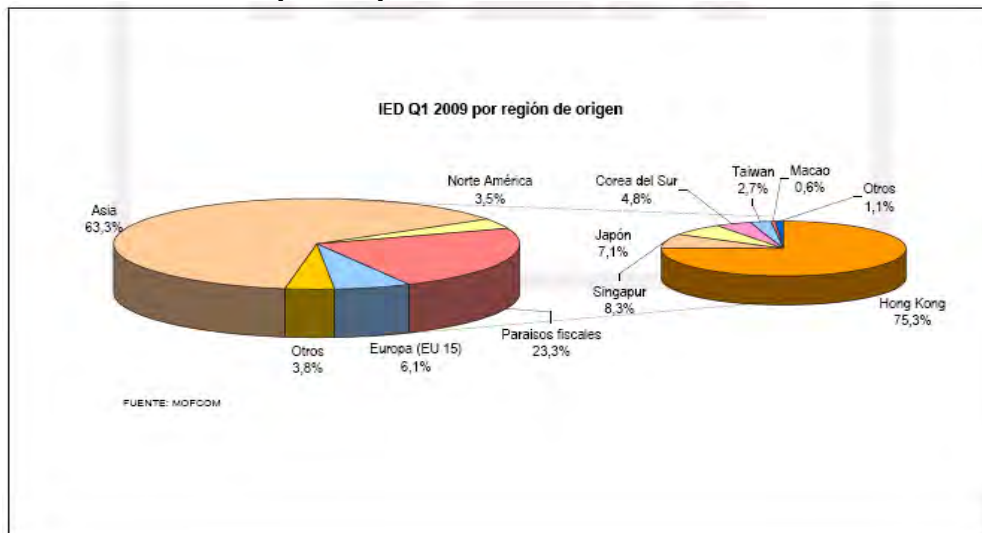
Ahora bien, respecto a la fuente de los flujos de IED que son destinados a cada uno de estos países, la situación de “competencia” no es tan clara como se presenta en el sector manufacturero, en particular en el mercado estadounidense, puesto que, no comparten la principal fuente de los flujos de IED que se destinan a cada una estas economías.

En China la principal región de procedencia de los flujos de IED que ingresan son precisamente de Asia, pues esta región contribuyó con el 63.35 % del total de flujos que ingresaron a China en el 2009, sin embargo, destaca la participación de Hong Kong, puesto que contribuyó en el 2007, con el 66.9%,

con el 74.1% en el 2008 y con el 75.3% en el 2009 de IED que ingreso a China, lo que posiciona y mantiene a Hong Kong como la principal economía fuente de IED que se destina a China, seguido de Singapur con el 8.3 % y Japón con 7.1%, razones que confirman el sentido hipotético de la competencia.

La segunda región en importancia para China, hasta el primer trimestre del 2009, son los paraísos fiscales con un 23.3 %, en tercer lugar la Unión Europea con 6.1% y el 4to lugar se posiciona América del Norte con una participación del 3.5%.

Grafica 26. Principales países fuente de IED destinada a China.



Fuente: Tomado de, Oficina Económica y Comercial España en Pekín, *China: inversiones extranjeras en el país*. Instituto Español de Comercio Exterior. Julio 2009 Con datos tomados de MOFCOM. P.6 Dirección URL: <http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4239740> [consultada: 28 de diciembre 2010]

En el cuadro n°25 se presentan las 10 principales fuentes de la IED que ingresa a China, es posible confirmar la participación de Hong Kong como principal inversor, cabe hacer notar que Hong Kong ha sido la puerta de entrada a de las empresas internacionales para ingresar a China, por lo tanto las inversiones tienden a centrarse cerca de la provincia de Guangdong lo que permite acceder o comerciar con China, lo que se traduce en que parte de las inversiones que Hong Kong, destina a China no son 100 % de Hong Kong pues muchas empresas suelen utilizar este territorio como trampolín para

precisamente acceder a China. Asimismo cabe resaltar que Estados Unidos, si bien es una fuente importante de IED, se ubica en 4to lugar en importancia para China.

Cuadro 25.
10 principales fuentes de IED para China en el 2009.

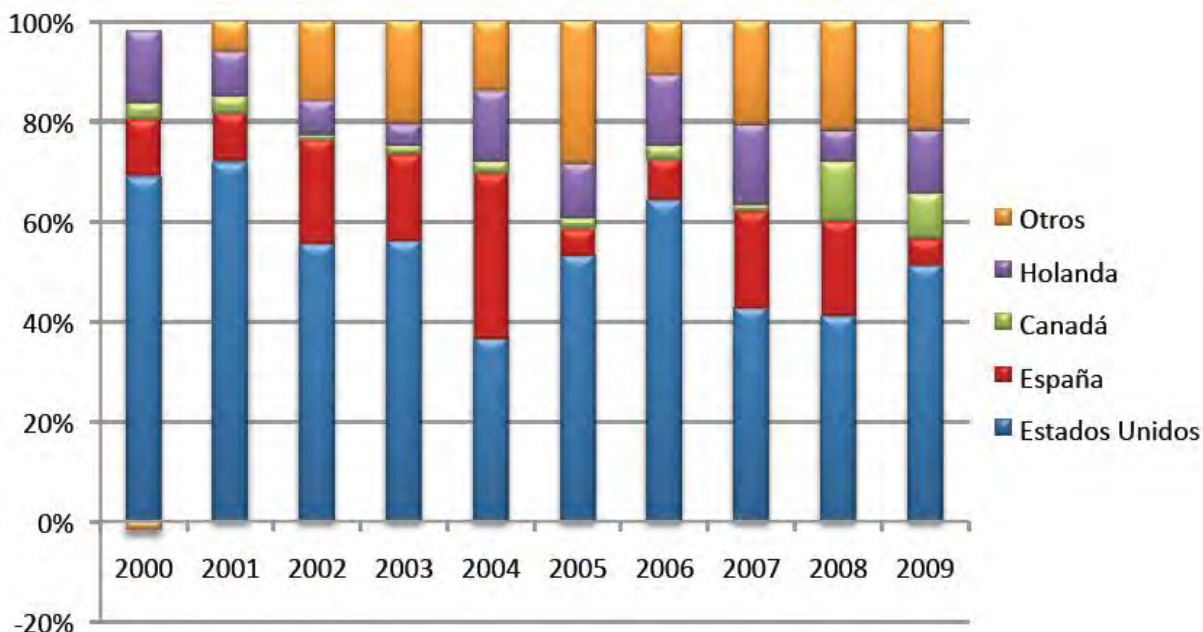
País	volumen de IED en millones de dólares
Hong Kong	37.077
Taiwán	5.077
Japón	3.235
Singapur	2.663
Estados Unidos	2.62
Corea del Sur	1.981
Reino Unido	951
Alemania	944
Canadá	656
Macao	600

Fuente: Tomada de, Lucia Murillo, *Inversión extranjera Directa recibida por China en el 2009*. [En línea], Instituto Español de Comercio Exterior ICEX. Noviembre de 2009. P. 3 Dirección URL: <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4270887> [Consultada: 20 diciembre de 2010]

Destacar el lugar que Estados Unidos ocupa como fuente de inversión para China cobra relevancia al considerar que, en el caso de México, es evidente la estrecha relación que ha mantenido con Estados Unidos, por lo que no resulta nada sorprendente que nuestra principal fuente de flujos de IED provenga de esta potencia económica.

Detrás de Estados Unidos, el segundo país en importancia para México es España y en tercer lugar Holanda.

Grafica 27. IED en México por principales países de origen, 2000-2009 (porcentaje)



Fuente: Tomada de: Nadima Simón Domínguez; Paola sele Vera Martínez, *La Inversión Extranjera directa. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autoparte*. [En línea], realizado en el marco del proyecto IN308709-2: “Competencia y estrategias de las empresas que participan en la cadena productiva de la industria automotriz en México y China”, el cual recibió financiamiento del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT), de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2008-2009. P.6 Dirección URL: http://www.profmex.org/mexicoandtheworld/volume15/3summer2010/La_inversion_extranjera_directa_en_Mexico.pdf [Consultada: 27 diciembre de 2010]

La participación de tales fuentes de IED se registró aproximadamente en el 2009 en un 52 % en el caso de Estados Unidos, 3 % de España y un 12% de Holanda, tal gráfica muestra también un cambio en la tendencia, ya que, en el 2009 la participación de España se redujo y Holanda incrementó su inversión, mientras que en China estos dos países contribuyeron con el 6.6% y 18.4%¹²⁸ respectivamente tan sólo durante el primer trimestre del 2009, por lo tanto tienen una mayor participación en este país asiático a pesar de no ser

¹²⁸ Oficina Económica y Comercial España en Pekín, *China: inversiones extranjeras en el país*. Instituto Español de Comercio Exterior. Julio 2009, Pp. 7 Dirección URL: <http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4239740> [consultada: 28 de diciembre 2010]

parte de las principales fuentes de inversión para China, situación que pone en evidencia la desventaja de México frente a China en cuanto a captación de flujos de IED.

Asimismo, es posible identificar que, ciertamente, existe una relación de competencia entre China y México por la captación de flujos de IED, ésta tiene ciertos matices, ya que en cuanto a destino sectorial de tales inversiones se puede advertir una relación de competencia frente a frente, pero no así en cuanto a fuentes de inversión, pues no comparten su fuente principal, aunque ello no implica que no existe cierta competencia por otras fuentes, como es el caso de España y Holanda.

Capítulo. III El caso de la Industria Automotriz.

La industria automotriz ha sido un sector relevante tanto para las economías de países desarrollados como para las economías de países en desarrollo, por lo que representa un sector de importancia para la Economía Global. De acuerdo con el informe *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2009*, publicado por la CEPAL, el sector automotriz actualmente fabrica más de 70 millones de vehículos a nivel mundial y provee aproximadamente 10 millones de empleos directos, lo que significa un 5% de total de empleo que genera el sector manufacturero en el mundo.¹²⁹ Además que la propia naturaleza de la industria la convierte en una actividad articuladora de otras industrias, ya que para la fabricación de vehículos se requieren bienes generados por otras industrias como el acero, aluminio, componentes electrónicos y textiles entre otros.

Asimismo, la industria automotriz representa un excelente ejemplo del fenómeno de la *producción global*, propio del contexto de Economía Global en el que nos encontramos actualmente, esta industria ha emprendido un acelerado proceso de deslocalización de la producción, principalmente de los países desarrollados a las economías emergentes, las cuales ofrecen a los inversionistas grandes mercados domésticos, menores costos de producción y la posibilidad de exportación a mercados importantes; es en este rubro en el que coinciden China y México junto con otros países como Brasil, India y Corea, economías que se posicionan como centros de producción automotriz.

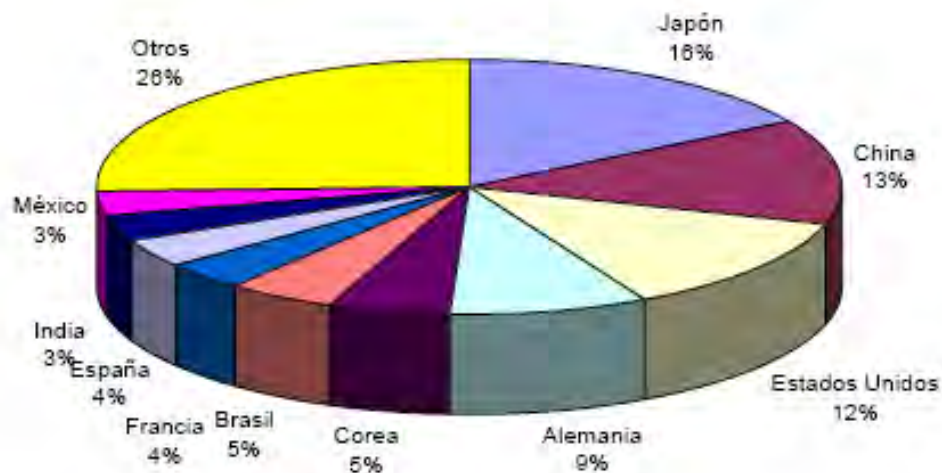
La industria automotriz a nivel mundial está experimentado cambios ante el surgimiento de nuevos actores, mercados y por supuesto, la diversidad de escenarios competentes para la producción eficiente de automóviles;

¹²⁹ José Eduardo Alatorre, *et al.*, *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2009*, [en línea], Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. Nueva York, 2009, Pág. 17. Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf> [Consultada: 5 de enero de 2011]

anteriormente esta industria había estado representada principalmente por empresas estadounidenses, japonesas y de países europeos, principalmente Alemania, con marcas reconocidas tales como General Motors, Chrysler y Ford; Toyota, Honda y Nissan; Volkswagen y BMW, respectivamente.

Actualmente, otros países se están sumando y poco a poco incrementando su participación a nivel mundial, no solo como destinos preferidos para la producción de automóviles de las empresas líderes en el mercado, sino también, como productores con empresas nacionales, muestra de ello es precisamente China, país que ha asombrado a la industria automotriz mundial con el desarrollo que ha tenido su industria, por lo que a nivel mundial se suman nuevos actores y con ello escenarios de producción y opciones de mercado.

Grafica 28. Participación en la producción mundial de automóviles de los principales países productores, 2008.



Fuente: Tomada de: Cámara de Diputados. H. congreso de Unión. Centro de Estudios de Finanzas Públicas. *Situación actual del sector automotor en México 2000 2009/I*. [En línea], México, Mayo 2009. P. 9Elaborada con datos de Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles (OICA)

Dirección URL: <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/2009/cefp0332009.pdf>
[Consultada: 5 de enero de 2011]

Es en estos centros de producción automotriz precisamente en los que la IED juega un papel relevante particularmente para las dos economías que son objeto de estudio de la presente investigación, China y México, ya que la IED ha representado el motor que impulsa a la industria automotriz en cada una de estas economías, haciendo de ésta una de las industrias más dinámicas en las respectivas economías nacionales, aunque cabe señalar que el impacto que la IED ha tenido en particular en esta industria en cada uno de los países dista mucho entre uno y otro .

El objetivo del presente Capítulo es identificar la participación que la IED ha tenido en el sector automotriz, tanto de China como de México, y el impacto de la misma.

3.1 Antecedentes de la Industria automotriz China.

La industria automotriz de China no había experimentado el dinamismo del que tanto se habla hoy en día incluso a nivel mundial, pues gracias en gran parte a que el modelo económico limitaba la inversión a sólo aquella proveniente de los gobiernos locales, esta industria estaba fragmentada, además de que operaba bajo condiciones de tecnología obsoleta y escasos recursos financieros, condiciones de las que habla la Investigadora Lourdes Álvarez Medina en su artículo titulado *Reformas Económicas, Inversión Extranjera Directa y cambio en la industria automotriz China (1980-2004)*.¹³⁰

De acuerdo con tal artículo, esta industria se integró primeramente por la fábrica First Auto Works (faw), la cual fue formada en 1956 y se concentraba únicamente en el área de tractores y motocicletas; para mediados de la década de los 60's se crea la Second Auto Works, la cual cambio su nombre a Dong Feng Motor Co., es con esta fábrica que el gobierno chino

¹³⁰ Lourdes Álvarez Medina y Elizabeth Sepúlveda Reyes, *Reformas Económicas, Inversión Extranjera Directa y cambio en la industria automotriz China (1980-2004)*. [en línea], Facultad de Administración y Contaduría de la UNAM. N° 218, enero – abril 2006. Dirección URL: <http://contaduriayadministracionunam.com.mx/articulo-2-106-12.html> [Consultado: 6 enero de 2011]

pretende buscar la especialización de la industria y la formación de un oligopolio que permitirá reducir los elevados costos de producción.

China experimentó un crecimiento significativo en la industria automotriz, pues para el año de 1964 contaba con 417 fábricas automotrices y tan sólo 6 años después, el número se había incrementado a 1,950; pero a pesar de tal crecimiento no era posible lograr una clara evolución, precisamente debido a las desfavorables condiciones en la que operaba esta industria.¹³¹

Es a partir de 1979 cuando el gobierno chino decide modificar su modelo económico dejando atrás su política aislacionista y proteccionista que los había caracterizado, para asumir un modelo económico llamado “socialismo de mercado”, con el cual permitió cierto grado de participación extranjera en determinados sectores de la economía china.

La industria automotriz fue uno de tales sectores, ya que el gobierno permite que la IED participe en un 49% en esta industria, con ello no sólo se provee de capital financiero, sino también se busca acceder a la tecnología extranjera y a las innovaciones que se produzcan dentro de la rama automotriz.

Con esta medida fue posible que China creara First Automotive Group (FAW) y Shanghai Automotive Group Co. (SAIC); las cuales se dedicaron a mejorar sus productos. Mediante estos dos grupos el gobierno chino pretende utilizar tales productos para la exportación y así contribuir con el desarrollo económico de la nación.

En un inicio la participación de inversiones extranjeras en el sector requería de la aprobación de la agencia oficial central o provincial según fuera el tamaño y la naturaleza de la inversión¹³², sin embargo, la entrada de China a

¹³¹ *Ibid.*, p. 92

¹³² Lourdes Álvarez Medina, en el artículo ya citado menciona que dependían exclusivamente de los niveles centrales proyecto de ensamblaje de vehículos completos, los componentes claves como: el motor, los frenos ABS y bolsas de aire, y todas las inversiones superiores a 30 millones, p. 102

la OMC implicó cambios en la política sobre la IED, particularmente en la participación de ésta en el sector automotriz de China, haciendo hasta cierto grado más “flexibles” las restricciones y reduciendo los trámites a seguir; a partir del año 2005 se requieren autorizaciones sólo cuando las inversiones ascienden a 150 millones de dólares o más.

Por lo que a partir del año 2001 hay una mayor participación de la IED en el sector automotriz, pues impulsada por la entrada de China a la OMC en este año se experimentó un crecimiento sin precedentes, al registrarse 8 asociaciones de empresas extranjeras con empresa chinas, dato que cobra relevancia si consideramos que a partir de la primera asociación en 1983 de Beijín Jeep con Chrysler, en los noventas en promedio se registró solamente una asociación por año.

Es necesario puntualizar que en China la participación de la IED en el sector automotriz es a través de la conformación de *Joint Ventures*, de esta manera el Estado puede mantener el control al tiempo que protege y beneficia a los productores nacionales; pues este tipo de sinergias permite además de proveerse de recursos financieros, asegurar la transferencia de tecnología y de *know How*, lo que se ha reflejado en el crecimiento y la presencia que la industria automotriz de este país está alcanzado tanto a nivel nacional e internacional.

Con base en el artículo de Esperanza Alba Zacnite, titulado *China: El nuevo gigante automotriz*¹³³; las principales empresas que operan con participación de IED mediante *Joint Ventures* son Shanghai Automotive Volkswagen Company, establecida en 1986 y que recientemente en el 2004 firmó un acuerdo mediante el cual se establece que la existencia de tal sociedad

¹³³ Esperanza Alba Zacnite, *China: el nuevo gigante automotriz*, [en línea], “México y la Cuenca del Pacífico” Vol.11, núm. 33/ septiembre-diciembre 2008, Dirección URL: <http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/pperiod/pacifico/Revista33/05.pdf> [Consultada: 6 enero de 2011]

permanecerá hasta el año 2030. La segunda sociedad que integra la industria automotriz de China es First Automotive Works-Volkswagen *Automotive Company* (faw-vw), y en tercer lugar se encuentra *Dong Feng-Citröen*, esta sociedad la integra la compañía francesa Peugeot y la asiática Dong Feng.

También forman parte de la industria automotriz de este país empresas más pequeñas dedicadas a la producción de autopartes, cuya finalidad es proveer a estos grandes grupos de la industria, y con ello reducir la dependencia con el mercado exterior, asegurándose de esta manera que la mayor parte de capital circule dentro del país.

Estas compañías de Joint Ventures más pequeñas son: *Guangzhou Honda Automóvil*, establecida en 1998; *DaimlerChrysler AG*, esta empresa alemana pretende comprar el 24% de las acciones de la armadora China *Beiqi Foton Motor Co. Ltd.*, lo que le permitirá a esta empresa China tener acceso a la tecnología que posee la empresa alemana en vehículos pesados; finalmente la empresa *Beijín Jeep Corporation Chrysler*, la cual además de producir autopartes, también produce bienes terminados.¹³⁴

Cómo puede apreciarse la integración de la industria automotriz china es muy peculiar, pues a pesar de que se permite cierto grado de participación de la inversión extranjera no se ha perdido el control sobre la industria; por el contrario, tal participación se ha enfocado y orientado de tal forma que contribuya al desarrollo y crecimiento de la industria automotriz nacional, tal y como se observó en la primera parte del Capítulo II correspondiente al marco legislativo que regula tanto la entrada como la participación de la IED en China.

¹³⁴ *Ibíd.*, p. 67

3.2 Antecedentes y cambios más importantes de la Industria Automotriz de México

La industria automotriz en México se ha caracterizado a lo largo de la historia económica de la nación por ser una de las industrias más dinámicas y por supuesto uno de los principales destinos de la IED que ingresa a nuestro país. La importancia y evolución de la misma al interior de la nación se refleja en gran parte en los *Decretos Automotrices* emitidos por el gobierno federal, en los cuales se regula tanto la producción como las ventas de tal industria.¹³⁵

La evolución del sector automotriz estuvo enmarcada por cada una de las políticas económicas aplicables en cada una de las etapas de la economía mexicana, siendo éstas el marco de cada uno de los *Decretos Automotrices* emitidos.

De acuerdo con el artículo publicado por Arturo Vicencio Miranda, profesor de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, titulado, *La Industria Automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas*¹³⁶; la industria automotriz en el país inicia en 1925 con la instalación de líneas de ensamble de la empresa estadounidense Ford, 10 años después entrarían a México General Motors y Chrysler en 1938, dedicándose principalmente a actividades de montaje de vehículos para satisfacer la demanda local mediante la importación. Cabe destacar que las operaciones de estas empresas en

¹³⁵ De acuerdo con el artículo titulado , *La Industria Automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas*, escrito por Arturo Vicencio Miranda; estos Decretos incluyen: limitaciones en el número de empresas terminales, restricciones a la participación a la inversión extranjera en las empresas de autopartes y algunas prohibiciones como la importación de vehículos, importación de partes que eran producidas localmente, la producción de autopartes en las empresas terminales y cuotas de contenido local en los automóviles p. 3

¹³⁶ Arturo Vicencio Miranda, *La Industria Automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas*, [en línea], México, No. 221, enero-abril 2007, p. 216. Este trabajo es parte del marco contextual de en el que se desarrolla la investigación doctoral titulada “La incidencia de la calidad y la productividad en la competitividad de las organizaciones: El caso de dos empresas automotrices en México”, que se presentará como Tesis de doctorado en Ciencias Administrativas de la Escuela Superior de Comercio y Administración del Instituto Politécnico Nacional Dirección URL: <http://www.ejournal.unam.mx/rca/221/RCA22110.pdf> [Consultada:6 enero de 2011]

territorio nacional se caracterizaban entonces por un nivel bajo de productividad, debido a las reducidas inversiones y la deficiente infraestructura con la que se contaba.

En el marco del modelo económico de sustitución de importaciones, se emite el primer Decreto automotriz en 1962, con éste se pretendía satisfacer el mercado doméstico y proteger la industria local, pues hasta entonces las operaciones por dichas empresas se concentraban en el ensamble y sólo aproximadamente un 20% de los componentes eran de origen nacional, por lo que en dicho Decreto se limitan las importaciones, tanto de vehículos como de ensambles completos, tales como transmisiones o motores; se establece como mínimo de contenido nacional el 60% para los vehículos fabricados en territorio nacional, además se limita la inversión extranjera a un 40% en la fabricación de autopartes.

A pesar de tales ajustes las operaciones en esta industria no se redujeron, por el contrario se incrementaron, muestra de ello es que en 1964 Volkswagen, que antes se dedicaba a la comercialización de productos importados, inicia operaciones de ensamble en el Estado de México; Ford instala 2 nuevas plantas y General Motors inaugura un complejo de motores y fundición en Toluca; Chrysler abre una planta de motores también en Toluca y 4 años más tarde inaugura su planta de ensamblaje.

Al igual que ocurrió en otros sectores de la economía mexicana durante el modelo de sustitución de importaciones, en la industria automotriz se registró un crecimiento significativo, el cual ascendió a 250 000 unidades en 1970, mientras que 5 años atrás sólo se producían 96 781 unidades¹³⁷, sin embargo, la industria automotriz como otras tantas tampoco escapó a los efectos poco trascendentales que a “largo plazo” trajo consigo la aplicabilidad de dicho modelo, pues el crecimiento experimentado fue temporal, ya que, no fue posible mantenerlo por mucho tiempo, resultado de una política altamente proteccionista, y con ello la falta de competitividad internacional lo que derivó

¹³⁷ *Ibid.*, p. 216

en una industria obsoleta, con una calidad poco satisfactoria y costos por encima del mercado internacional, lo que hacía a tal industria nacional poco o nada competitiva, tanto a nivel nacional como internacional.

Ante esta situación es que en 1972 se emite el 2do *Decreto Automotriz*, con el objetivo de hacer de la industria automotriz nacional una industria competitiva a nivel internacional; el camino a seguir fueron las exportaciones, para ello se redujo el porcentaje de contenido nacional mínimo para los vehículos que fueran exportados, y se obligó a los fabricantes de industria terminal a exportar un equivalente del 30% del valor de sus importaciones. El resultado de tales medidas no fue el esperado por el gobierno de México, puesto que las exportaciones aún se mantenían un 16% abajo respecto de las importaciones.

A pesar de tales resultados el objetivo hacia la competitividad de la industria no se abandonó, por el contrario, ante los descubrimiento de yacimientos petroleros se reforzó la idea de convertir a México en un país altamente exportador y en 1977 el gobierno emitió un 3er Decreto, estableciendo la apertura del sector a la inversión extranjera, cuya participación en el sector de autopartes no podía ser un porcentaje mayor del total de la inversión, además de establecer un 50% como mínimo del intercambio comercial de las compañías armadoras debía de provenir de las exportaciones de autopartes localmente producidas.

En este periodo, además de la apertura del sector también se enfrentó la necesidad de modernizar la infraestructura tecnológica, necesidad principalmente impulsada por la creciente participación del sector automotriz japonés en Estados Unidos, que comenzaban a incursionar en el mercado estadounidense, por lo que las compañías de este país incrementaron sus inversiones, sobre todo en el norte de México.

Tales acciones tuvieron repercusiones positivas para la industria automotriz en nuestro país, pues gracias al incremento de las inversiones en el mismo fue posible la instalación de nuevas plantas con maquinaria y equipo más eficiente y tecnológicamente más competitivo; sin embargo, a pesar de tales acciones no se logró modificar la tendencia del déficit en la balanza comercial del sector.

Para 1982, ante el colapso económico de la economía mexicana se emite un Decreto más, éste enfocado a la racionalización de la industria automotriz y el impulso de las exportaciones, sólo que en esta ocasión se enfoca en la industria terminal y no a la de autopartes, se reduce nuevamente el porcentaje del contenido mínimo en la integración de vehículos destinados a la exportación. A diferencia del resultado obtenido con el Decreto anterior a este, en esta ocasión sí fue posible incrementar las exportaciones hasta registrar un superávit en la balanza comercial del sector, ello fue posible en cierta parte gracias a la conjunción de factores, entre ellos un incremento en la productividad de las nuevas plantas, las cuales ya contaban con una infraestructura tecnológica más competitiva gracias a las inversiones realizadas.

Es en este periodo que desaparece la inversión nacional en la industria terminal, puesto que, el gobierno vendió sus acciones de Renault y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM) a inversionistas francés y norteamericanos.

Para 1989 se emite un nuevo Decreto para la modernización y promoción de la industria automotriz, el objetivo era igualar los niveles de eficiencia, productividad y tecnología a los niveles internacionales, mediante la desregulación e incremento en el ritmo de las inversiones; por primera vez se autoriza la importación de vehículos nuevos bajo la condición de que la balanza comercial mantenga un saldo positivo; asimismo se otorgan concesiones fiscales del 30% equivalente a las inversiones de las compañías, mientras que en el sector de autopartes se fijó un mínimo de contenido local de 36 % excepto para los vehículos importados.

Fue con la firma de Tratado del Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que se intensificó el proceso de liberalización en particular de este sector; en él se estableció principalmente la reducción a la mitad de las tarifas arancelarias a las importaciones, incluyendo las importaciones de automóviles y camiones ligeros, cuya tarifa de importación pasó de 20% a 10%, con el compromiso de ser eliminada por completo para el 2004; la tasa arancelaria de autopartes paso de un 14% que se aplicaba en el año 1993 a un 3% en 1998; lo mismo ocurrió con el factor de compensación de la balanza comercial, el cual pasó de 1.75 a apenas 0.8, lo que permitió acelerar el ritmo de las importaciones de las compañías establecidas en territorio nacional. Respecto al porcentaje del contenido mínimo se acordó que gradualmente éste iría reduciéndose hasta quedar en cero para el año 2004.¹³⁸

Es así que con la desregulación gradual del sector a partir de 1994, hasta culminar en el 2004, se contribuye a situar a este sector como foco de atracción de la IED.

Ya en el 2003 se emite una Decreto llamado *Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles*, para alcanzar tales objetivos se determina continuar estimulando la llegada de inversiones principalmente aquellas destinadas a la construcción o ampliación de las instalaciones; mediante reducciones arancelarias y con ello la reducción de los costos de importación; se da la autorización para el registro de nuevas compañías productoras de la industria terminal; además de beneficios a la importación de vehículos con tasa cero en aranceles y autorización para la importación de mayores cantidades de vehículos, siempre que las empresa presenten compromisos concretos para incrementar su inversión con el objetivo de ampliar la infraestructura de producción en el territorio nacional, implantación de programas de capacitación, desarrollo y transferencia de tecnología, sobre todo a los proveedores de primer y segundo nivel¹³⁹.

¹³⁸ *Ibid.*, p. 221

¹³⁹ De Acuerdo con Arturo Vicencio Miranda, son de primer nivel aquellas compañías que tienen relación directa con la industria terminal, las de segundo nivel no tienen negociación directa con las armadoras, ya que solo abastecen de componentes a los proveedores de primer nivel. P. 234

Cuadro 26. Decretos emitidos por el gobierno nacional

1er Decreto	Satisfacer el mercado doméstico y proteger la industria local.	<ul style="list-style-type: none"> • Limita la importación de vehículos • y ensambles completos (transmisiones y motores) • Establece el 60% de contenido nacional mínimo. • Limita la inversión extranjera a un 40% en la fabricación de autopartes.
2do Decreto 1972	Hacer de la industria automotriz nacional una industria competitiva a nivel internacional, incentivando las exportaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Se reduce el porcentaje de contenido nacional mínimo. • Se obligó a los fabricantes de industria terminal a exportar un equivalente del 30% del valor de sus importaciones
3er Decreto 1977	Convertir a México en un país altamente exportador	<ul style="list-style-type: none"> • Establece la apertura del sector a la inversión extranjera. • Limita a un 50% como mínimo del intercambio comercial de las compañías armadoras debía de provenir de las exportaciones de autopartes localmente producidas. • No se permitía que los capitales foráneos tuvieran mayor participación en las inversiones
4to Decreto 1983	Racionalización de la industria automotriz y el impulso a las exportaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Reduce el porcentaje de contenido mínimo nacional. • Se enfoca en la industria terminal y no en la de autopartes.
5to Decreto 1989	Para la modernización y promoción de la industria automotriz.	<ul style="list-style-type: none"> • Por primera vez se autoriza la importación de vehículos nuevos bajo la condición de que la Balanza comercial mantuviera saldo positivo • Se otorgan concesiones fiscales del 30% equivalente a las inversiones de las compañías. • se fijó un mínimo de contenido local de 36 % excepto para los vehículos importados.
6to Decreto 2003	Para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso del desarrollo del mercado interno de automóviles	<ul style="list-style-type: none"> • Reducciones arancelarias para estimular la inversión destinada a la construcción y ampliación de las instalaciones. • Se da la autorización para el registro de nuevas compañías productoras de la industria terminal. • Beneficios a la importación de vehículos con tasa cero en aranceles y autorización para la importación de mayores cantidades de vehículos, siempre que las empresa presenten compromisos concretos para incrementar su inversión con el objetivo de ampliar la infraestructura de producción en el territorio nacional, implantación de programas de capacitación, desarrollo y transferencia de tecnología

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Arturo Vicencio Miranda, profesor de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, titulado, *La Industria Automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas*, [en línea] N° 221 enero-abril 2007. Dirección URL: www.contaduriayadministracionunam.mx/enviar.php?type=2&id=319 [Consultada: 6 enero de 2011]

A pesar de tales decretos en los que la constante ha sido de una u otra forma la búsqueda continua de modernización, eficiencia y productividad de la industria; en México no se ha logrado transformar por completo lo escrito en acciones efectivas; y aquellas que se han llevado a cabo no han sido suficientes para incrementar significativamente la competitividad de la industria a nivel mundial, a pesar de que la industria automotriz en México es una de industrias con más antigüedad de la economía mexicana y que se ha mantenido en constante modificación. En comparación con otras industrias como sector agrícola, el cual prácticamente ha quedado rezagado, la industria automotriz se posiciona como una de las industrias más dinámicas en la economía nacional, pues de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y la Secretaría de Economía (SE), en el 2005 esta industria contribuyó aproximadamente con el 2.5 % del PIB nacional, 16% del PIB del sector manufacturero, 19% del total de las exportaciones y el 21% del total de las exportaciones de manufactura, y el 11% de las importaciones.¹⁴⁰

Sin embargo, a pesar de tales características, lo cierto es que la industria automotriz en México no ha logrado los niveles de eficiencia, tecnología y productividad que se manejan a nivel internacional, ni siquiera el nivel de crecimiento que en esta industria en particular ha registrado en naciones emergentes como China, en donde este sector, a pesar de ser una industria joven, registra un nivel de crecimiento y productividad superiores a los que registra la industria automotriz mexicana, por lo que esta industria fue desplazada en el 2004 hasta el lugar 11 en el rubro de los principales países productores de la industria automotriz, mientras que a nivel nacional la industria de autopartes cada día pierde más mercado ante la creciente incursión de vehículos, de partes y componentes importados, en su mayoría de los países

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 226-227

de origen de cada una de las compañías extranjeras instaladas en territorio nacional cuyos niveles de calidad y productividad les permiten exportar a nuestro país a costos competitivos.

El objetivo del presente apartado es identificar los principales factores que han motivado la IED en un país y en otro respecto de este sector , ya que para tal industria la IED ha jugado un papel significativo aunque el efecto en una y otra economía en particular en la industria automotriz difiere significativamente ,a pesar de que ambas economías son parte del mundo en desarrollo y comparten como antecedente haber puesto en práctica un modelo económico proteccionista, por supuesto con sus respectivas particularidades. Es necesario cuestionarnos porqué si en México contamos con una industria automotriz con más años de experiencia, ésta ha sido rebasada por una industria tan joven como la industria automotriz china, cuyo crecimiento y desarrollo ha comenzado a reflejarse tanto a nivel nacional como internacional, donde la participación de la industria nacional automotriz china cada vez es mayor.

3.3 México frente a China como centros de producción de vehículos.

Tal y como se observó en el anterior apartado, la industria automotriz ha sido uno de los sectores más dinámicos de las dos economías que aquí se abordan , dicho dinamismo se debe en parte a la participación de la IED que se destina a esta industria y, por supuesto, al apoyo que cada gobierno nacional le da a la misma, ello finalmente se refleja en la participación de la industria tanto a nivel nacional como internacional; convirtiéndose en una de las industrias más dinámicas y también una de las principales industrias de destino de la IED en cada país. En el presente apartado se pretende identificar ciertos factores que han influido en la atracción de IED a este sector, este objetivo es aún más interesante si consideramos que en cuanto al crecimiento de la industria automotriz y la participación de la misma en la Economía Global, existe una cada vez mayor diferencia entre la industria automotriz china y la mexicana.

Como ya se mencionó, el marco legislativo representa un elemento de influencia sobre el destino al que se dirigen los flujos de IED, ya que regula la entrada y la participación de la misma en la economía receptora; en este sentido en el caso de China, como ya se identificó de manera general, el Estado ha jugado un papel proactivo en el proceso de apertura de su economía, pues tal proceso se ha realizado de forma controlada y siempre bajo la supervisión del Estado.

Ello evidentemente también alcanza al sector automotriz, la participación de la IED está limitada a solo 49% y en específico para la industria automotriz en forma de Joint Ventures; el objetivo de tales limitaciones es el desarrollo de la propia industria automotriz nacional con capacidad de ser competitiva frente a las grandes transnacionales pertenecientes a esta rama, además, con ello se protege a la industria automotriz nacional de ser absorbida por una empresa transnacional o bien, de la posibilidad de la desaparición.

Antes de su ingreso a la OMC se aplicaban mecanismos de protección tales como elevadas cuotas de importación; frenos al consumo, el cual es desregularizado hasta 1990, en particular el consumo de vehículos particulares; impuestos y derechos cada vez más caros,¹⁴¹ que incrementaban el costo del uso de vehículos desalentando su adquisición; un mecanismo más de protección fueron las licencias de importación, realizar tal actividad requería de un procedimiento confuso ya que no se especificaban con claridad los Organizamos autorizados para tal expedición, ello aunado a las limitaciones en cuanto al contenido de partes nacionales, complicaba la participación extranjera, pues esta se vía seriamente limitada tanto en su actividad comercial como en la producción.

¹⁴¹ De acuerdo con Lourdes Álvarez Medina y Elizabeth Sepúlveda Reyes, en conjunto los impuestos y derechos nacionales y regionales representaban del 30% al 50% del costo de un auto, junto con el aumento de los costos de los derechos de matriculación, resultaba que el costo de la compra de un auto se incrementaba en un 145% o hasta un 200%. Es en 1999 que para incentivar el consumo se en muchas provincias de este país se suprimieron parte de los impuestos y derechos regionales, de hecho se llegaron a suprimir hasta 238 impuestos y derechos regionales, en 26 provincias y municipios p. 98

Para el 2001 se promulga una nueva Ley de Joint Ventures, en la que principalmente en el caso de las empresas ensambladoras, en la producción de partes consideradas estratégicas tales como; frenos ABS, motores de inyección y bolsas de aire, dicha Ley permite a los fabricantes contar con un abastecimiento internacional, sin la obligación de contener un porcentaje local de partes y componentes adquiridos en China.

Respecto a la IED, a partir del 2005 como ya se mencionó; se establece que sólo se requerirán autorizaciones cuando las inversiones asciendan a 150 millones de dólares o más, reduciendo así los trámites para las inversiones de las empresas fabricantes de automóviles, aunque se prohíbe la creación de nuevas plantas.

En el caso de México no hay mucho que decir en este sentido, si bien, también fue un sector protegido, sobre todo durante el modelo de sustitución de importaciones, al cambio de modelo económico la industria automotriz es precisamente parte de las industrias que se incluyen en el proceso de liberalización gradual y finalmente total, por lo que el sector automotriz de México queda totalmente liberalizado, ello significa que no existe un límite al porcentaje en la participación extranjera pues esta puede ser del 100% sin tener que contar con previo permiso de la Comisión Nacional de la Inversión Extranjera.

Tal situación contrasta notablemente con el marco legislativo que regula y controla la participación de la IED en el sector automotriz de China, frente al marco legislativo mexicano, el cual ante tal comparación este parece relajado en lo que corresponde al sector automotriz en particular. Pero además del efecto “positivo” que pudiera representar por brindar a la IED un clima legislativo flexible, para la industria nacional esta liberalización representa un factor que expone a tal industria ante las gigantes y experimentadas ETN’s líderes en la rama, que deciden realizar operaciones territorio mexicano, poniendo en desventaja competitiva al sector automotriz nacional.

Asimismo, tales condiciones legislativas han influido en la capacidad y/o el nivel de desarrollo tecnológico que cada país ofrece, en este caso a las ETN's del sector automotriz. En China han propiciado y permiten asegurar la transferencia de tecnología mediante la participación de la IED en forma de Joint Ventures, lo cual ha contribuido para que este país asiático desarrolle la capacidad de impulsar su industria automotriz nacional al generar sus propias marcas, misma que se encuentra en un constante proceso de mejora y perfeccionamiento, ya que esta industria busca desarrollar en un futuro inmediato, la capacidad al 100% de competir con las grandes empresas automotrices, no sólo en el mercado nacional sino también a nivel mundial; para ello se asegura de la transferencia de tecnología y su posterior asimilación, lo que a su vez se refleja en el tipo de IED que se destina a este sector en China, tal inversión, además de ir en busca de una plataforma de exportaciones y de ensamblaje, también busca acceder a un alto nivel de tecnología, misma que se obtiene precisamente de las inversiones extranjeras en forma de Joint Ventures, entrando así a un círculo virtuoso.

Mientras que el relajado sistema legislativo mexicano que enmarca la participación de la IED en este sector no ha logrado desarrollar los mecanismos que permiten aprovechar los beneficios que la participación de la IED en la industria y en general pudiera significar; por el contrario, ha contribuido a consolidar a México únicamente como una plataforma de exportación y ensamblaje, limitando de esta manera el tipo de IED procedente de las arcas de las ENT's pertenecientes a la rama automotriz, ya que en México no se ha pretendido el desarrollo de un mayor nivel de tecnología, pues ello requiere además de un rediseño de la política de participación de la IED en el sector, implica una mayor inversión en sectores de educación, investigación e infraestructura de tecnología de punta; tal conjunción contribuiría al desarrollo de una alta capacidad tecnológica, al tiempo que facilitaría la asimilación de la misma, incluso posiblemente se traduciría en desarrollo de la industria automotriz mexicana con marcas propias. Hoy por hoy la IED destinada a esta

rama de la industria automotriz de México tiende a enfocarse principalmente a actividades de exportación y ensamblaje

Ahora bien, parte del marco que delinea la participación de la IED en una economía receptora son también los Acuerdos Internacionales, es decir, la apertura comercial, la cual en primer término representa un factor de atracción, ya que la economía destino bien puede representar la puerta de entrada no sólo para el mercado nacional al que se destina la inversión, sino también para aquellos mercados con los que se ha firmado algún Acuerdo Comercial o Tratado de Libre Comercio (TLC), en los que se establece una serie de políticas que regulan la actividad comercial entre los países parte.

Como ya se observó en el apartado correspondiente precisamente a la Apertura comercial, ambos países cuentan con un importante número de Acuerdos comerciales, aunque en este sentido México se coloca en la 1ra posición, sin embargo China en la región de Asia tiene una dinámica actividad comercial en la región, lo que se suma a su importante posición en Asia, como una de las principales fuentes de IED; ello constituye un atractivo para las ETN's que entre sus intereses se encuentra además de acceder al "gran mercado chino" que pudieran representar los 1 330 141 295 habitantes¹⁴², también buscan expandir sus mercados mediante su incursión a la región de Asia.

Por su parte en México, tal factor ha jugado un papel importante como elemento que influye en la atracción de flujos de IED, específicamente en el sector automotriz, el ejemplo más claro es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), la firma de tal Tratado significó la apertura comercial del mercado mexicano, canadiense y estadounidense, este último el mercado más importante a nivel mundial; sin embargo, la firma del TLCAN ha resultado ser una arma de doble filo particularmente para la economía mexicana.

¹⁴² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> *op., cit.*

Si bien, la firma de este Tratado implicó la liberalización “gradual” de varias industrias, entre ellas la industria automotriz, la cual fue una de las industrias en la que los tres países prestaron especial atención en la negociación debido a la importancia que tiene este sector para cada una de las economías parte; finalmente se acordó que México abriría sus fronteras en un periodo máximo de 10 años mientras que Estados Unidos y Canadá se comprometían a incrementar su producción en México, además acordaron la eliminación de tarifas arancelarias para los bienes automotores, eliminación del Decreto automotriz y otras restricciones mexicanas.

Ello propició una serie de condiciones favorables para la inversión extranjera, puesto que las barreras comerciales para esta industria fueron eliminadas, por lo tanto no es coincidencia que la industria automotriz “mexicana” este dominada por empresas automotrices de nacionalidad estadounidense, lo que se traduce en un incremento en los flujos de inversión, ya que en 1999 al año 2000 se registró en México inversiones de más de 6 mil millones de dólares, aunado a un incremento en las ventas nacionales, aunque fue rápidamente superado por las ventas en el extranjero, traduciéndose en un superávit en la balanza comercial de la industria, situación que difícilmente se repite en la balanza comercial de otras industrias, pues en general la balanza comercial de la economía mexicana se ha caracterizado por un constante problema de déficit¹⁴³

¹⁴³ Amílcar Orlián Fernández Domínguez, *Explicando las exportaciones mexicanas de la industria automotriz. Un análisis de series de tiempo*. Tesis Profesional, [en línea] Universidad de las Américas Puebla, Escuela de Ciencias Sociales Departamento de Economía. México, 15 de junio de 2005.p. 25 Dirección URL: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/mec/fernandez_d_ao/capitulo2.pdf [Consultada: 8 de enero de 2011]

**Cuadro. 27 Balanza comercial de México para diversas industrias 2003
(miles de millones de US\$)**

Sector	Exp	%	Imp	%	Saldo
Total	165.35	100	170.9	100	-5.55
Eléctrico- electrónico	42.6	26.5	41.7	24.8	0.9
Automotriz	31.35	19.5	22.81	13.6	8.54
Metalmecánico	26.8	16.7	28.8	17.1	-2
Textil, piel y calzado	10.4	6.5	10	5.9	0.4
Químico	5.7	3.5	13.5	8	-7.8
Alimentos y bebidas	4.6	2.9	7	4.2	-2.4
Industria de la madera	0.8	0.5	1.2	0.7	-0.4
Otros	43.1	26.8	45.9	27.3	-2.8

Fuente: Bancomext. Tomada de: Amilcar Orlian Fernández Domínguez, *Explicando las exportaciones mexicanas de la industria automotriz. Un análisis de series de tiempo*. Tesis Profesional, [en línea] Universidad de las Américas Puebla, Escuela de Ciencias Sociales

El superávit del sector evidencia el incremento de los flujos de IED, motivados en gran parte por el clima favorable para la inversión, que se derivó de la firma de dicho Tratado, ya que si bien, la mayor inversión en el sector provino de nuestro vecino del Norte, esta no es la única, pues empresas tanto europeas como asiáticas también encontraron a México atractivo para dirigir sus inversiones, pues representa la puerta de entrada a los mercados de Canadá y Estados Unidos favoreciéndose de ciertas ventajas, en este sentido cabe destacar a la empresa japonesa Honda y Volkswagen, de nacionalidad alemana, ambas presentes en el mercado mexicano.

Tal impacto resulta positivo desde una perspectiva superficial, pero al efectuar un análisis a mayor profundidad es posible identificar que la firma de tal Tratado es un arma de doble filo, pues si bien, representa un elemento de atracción de la IED, es importante considerar en 1ra instancia, que la economía mexicana no comparte las mismas condiciones de las que gozan la economía canadiense y la estadounidense, ello significa en particular para la industria automotriz nacional una falta y/o deficiencia en cuanto a la capacidad y las condiciones para ser competitiva frente a las grandes empresas automotrices estadounidenses como General Motors ubicadas en territorio nacional.

Ahora bien, respecto al “superávit” que registra la balanza comercial gracias al incremento de inversión extranjera en el sector, valdría la pena preguntarse qué tanto de las exportaciones de la industria automotriz son netamente o en su mayoría exportaciones realmente mexicanas, sobre todo al considerar la eliminación del porcentaje mínimo de contenido en la fabricación o ensamblaje de vehículos, por lo que la certeza de que sean exportaciones mexicanas solo la da el hecho de que salen de territorio nacional, situación que nos ha permitido registrar un superávit aparente, que no necesariamente se traduce en crecimiento o desarrollo del sector automotriz nacional.

Una consecuencia más tras la firma del TLCAN y que ha permeado a la economía mexicana por completo y en particular al sector automotriz es que con la participación de México en dicho Tratado, la dependencia con la economía estadounidense que de por sí ya existía se acrecienta y fortalece, traduciéndose en una mayor vulnerabilidad del sector, situación que quedo más que expuesta con la reciente crisis financiera que se originó en Estados Unidos. Para el año 2007 cuando apenas empezaba a gestarse tal crisis, de acuerdo con datos emitidos por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Asociación de Distribuidores de Automotores (AMDA), las ventas cayeron un 19.8% mientras que la producción de vehículos se redujo un 3.5% y la exportación un 10%.

Ya para el año 2008 la industria automotriz mexicana cerró con despidos de aproximadamente 600 mil trabajadores en las plantas de Ford, General Motors y Chrysler; y en el 2009 la producción total de vehículos sufrió una caída aún más grande, de 38.2%, al igual que las exportaciones, las cuales se redujeron un 44.6% en febrero del 2009.

Cabe señalar que la armadora más afectada por tal crisis fue Ford Motors México, puesto que su producción cayó 85.6% de enero a febrero del año 2009, y sus exportaciones también cayeron hasta un 98%, sin embargo, otras empresas que no son precisamente estadounidenses tampoco se libraron de los alcances de la crisis y presentaron reducciones, aunque menos

significativas que las que registraron en las actividades de las empresas automotrices estadounidenses, las reducciones fueron de 7.4% , 21.1% y 14.3% en las ventas de Volkswagen, Honda y Toyota respectivamente.¹⁴⁴

Por otra parte, es imposible omitir los dos factores más significativos en cuanto a la atracción de IED en ambos países, sobre todo por su importancia en el sector manufacturero y en particular en la industria automotriz, puesto que impactan directamente en la reducción de costos y en la extensión del mercado.

El primero de ellos son los bajos costos de la mano de obra; en el caso de México por mucho tiempo este aspecto fue uno de los principales elementos por el que las empresas de ensamblado automotriz decidían establecer sus fábricas para realizar parte del proceso de producción en territorio nacional; sin embargo, tal atractivo fue opacado con la apertura de la economía China y su posterior ingreso a la OMC, marcando así su entrada formal a la Economía Global, en este país los costos fueron por mucho inferiores a los costos de la mano de obra mexicana, tal y como es posible comprobar en el cuadro n°28.

¹⁴⁴ Javier Cortes López, La industria Automotriz en México, [en línea], Centro de documentación económica y financiera sobre Norteamérica, México, p. 1 y 3. Dirección URL: [http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20\(Mexico\).pdf](http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20(Mexico).pdf) [Consultada: 8 enero de 2011]

**Cuadro 28. Salarios mínimos mensuales, 1986-2004
(En dólares corrientes)**

Año	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá	México	China
1986		90,0					85,0	9,3
1987		90,0					83,3	10,1
1988		102,0					94,5	12,1
1989		98,5		101,0			98,6	10,6
1990		78,2		60,0		162,0	100,4	10,8
1991		84,2		74,3	87,6	162,0	110,4	11,4
1992		90,8	67,5	96,0	103,2	162,0	117,2	12,5
1993		103,6	62,1	91,1	89,5	183,0	122,0	15,7
1994		112,8	64,4	72,8	100,9	183,0	124,6	14,8
1995	174,5	125,5	82,7	76,7	110,9	184,0	75,7	18,1
1996	180,9	131,4	86,8	73,8	103,4	196,0	81,2	20,4
1997	189,8	131,4	87,1	90,6	95,2	196,0	92,1	22,4
1998	198,3	139,4	92,5	103,7	91,0	202,0	92,2	24,8
1999	200,7	143,3	87,4	115,0	85,1	212,0	100,4	27,7
2000	205,3	144,0	91,7	116,5	80,3		111,6	30,9
2001	214,5	144,0	105,7	134,1	77,8		122,9	35,6
2002	212,6	144,0	115,2	136,3	76,1		123,8	40,5
2003	209,2	150,3	129,4	140,7	75,0		116,3	50,1
2004	207,2	154,9	131,9	141,7	72,2		116,4	57,7

Fuente: Banco Popular de China CEPALSTAT, los Ministerios del Trabajo, las Comisiones de Salarios Mínimos, y la Junta de Reserva Federal de los Estados Unidos
Tomada de: Carlos Guerrero de Lizardi Carlos. *Determinantes económicos del salario mínimo en los países pequeños y abiertos: una aplicación para Centroamérica*, [en línea], CEPAL noviembre 2009, P.14 Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/38121/L943.pdf> [Consultada: 8 enero de 2011]

Tal cuadro permite observar que México se ubicaba entre los países cuyos costos de mano de obra eran de los más bajos en la región de América Latina, en particular después de la devaluación de diciembre de 1994; atractivo que sumado a la cercanía del país con el mercado estadounidense lo colocó por varios años como el principal país receptor de IED en la región, sin embargo, con el ingreso China a la OMC y su particular modelo de economía abierta, este país asiático se convirtió en una nueva alternativa para la IED que busca bajos costos de mano de obra; China ofrece a las empresas extranjeras costos de mano de obra inferiores a los de México, por lo que en este elemento de atracción es posible decir que los bajos costos de mano de obra han ido perdiendo su atractivo ante los inferiores salarios que China ofrece, ya que el salario mínimo de China es 49.5% inferior al salario mínimo en México;

evidentemente tal foco de atracción resulta positivo para la IED, aunque entraña un importante problema para la sociedad de cada uno de estos países.

Tal dato cobra mayor importancia si se considera que uno de los principales atractivos para la industria automotriz a nivel mundial son el alto nivel de tecnología y los bajos costos de mano de obra que un país pueda ofrecer.

Otro elemento de importancia como foco de atracción de IED ha sido el mercado, este elemento ha resultado ser más atractivo en China, ya que el mercado que ofrece este país ha sido uno de los elementos determinantes para atraer la IED, tal atractivo se desprende de la percepción general que se tiene acerca de China como la nación más poblada a nivel mundial, y es cierto, de hecho la población de china representa la 5ta parte de la población mundial, ello ha cobrado relevancia para las ETN's que deciden hacia donde destinar sus inversiones, pues la idea de un mercado con 1 330 141 295 ¹⁴⁵ millones de habitantes brinda una gran oportunidad a las ETN's de expandir su mercado de una manera significativa.

Tal dato es el que sustenta la idea de un mercado con un gran potencial, lo cual es cierto siempre y cuando esta aseveración resulte de una percepción superficial, pero no así si se lleva a cabo un análisis a mayor profundidad, ya que, a pesar de que China cuenta con la 5ta parte de la población mundial, no todos los habitantes de China tienen el suficiente poder adquisitivo para formar parte del mercado con gran potencial del que se habla.

Tal aseveración se sustenta al considerar en primer término el hecho de que por mucho tiempo China ha sido uno de los países con los salarios mínimos más bajos a nivel mundial, ello a su vez repercute evidentemente el poder adquisitivo de la población.

¹⁴⁵ De acuerdo con datos tomados de la Agencia Central de Inteligencia (CIA), Dirección URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

Cabe señalar que el exponencial crecimiento de China ha generado un incremento de la desigualdad en su sociedad, a pesar de que cerca de 400 millones de personas han salido de la pobreza extrema desde 1978¹⁴⁶, dicho crecimiento económico contrasta con el incremento de la desigualdad social principalmente entre la población urbana y la población rural; en el Informe titulado *Informe sobre la situación socio-laboral y sindical de China*, escrito por Javier Doz, Secretario de acción sindical Internacional C.S de CC OO, se señala que el 10% de la población con mayores ingresos capta el 45% de la riqueza nacional y el 10% de los más pobres solo el 1.4 % de dicha riqueza, tal desigualdad es evidente entre la población rural y urbana que se ubica principalmente en algún territorio parte de una de las Zonas Económicas Especiales, en donde gozan de mejores condiciones de vida, pues no por nada existe una tendencia al incremento de la migración de las zonas rurales a estas zonas económicas en donde se concentran, tal y como se observó en el Capítulo II de la presente investigación, tanto la infraestructura, la actividad comercial y por ende la oferta de trabajo.

Cabe señalar que la desigualdad social no es una característica única de China, ya que es un problema que tanto China como México comparten, en el caso de este último registra un índice *gini* de ¹⁴⁷ 53.1% en 1998 y de 48.2% en el 2008, mientras que en China este índice era de 40 % en el 2001 , 41% en

¹⁴⁶Javier Doz, Secretario de acción sindical Internacional C.S de CC OO. *Informe sobre la situación socio-laboral y sindical de China*, Madrid, Julio 2008. Madrid, p 28. Disponible en línea en: <http://www.fiteqa.ccoo.es/comunes/temp/recursos/29/698904.pdf> [Consultada: 8 enero de 2011]

¹⁴⁷ El índice de Gini_ de acuerdo con Rafael Pampillón (en economía mundial) mide el grado de la distribución de la renta (o del consumo) entre los individuos de un país. El índice de Gini mide, por tanto, la igualdad o la desigualdad o lo que es lo mismo el grado de concentración de la renta en un país. Su valor puede estar entre cero y uno. Cuanto más próximo a uno sea el índice Gini, mayor será la concentración de la renta; cuanto más próximo a cero, más equitativa es la distribución de la renta en ese país. El valor 0 representa la igualdad perfecta (todos los individuos del país tienen la misma renta) y el 1, la desigualdad total (un sólo individuo posee toda la renta). En el gráfico situamos en el eje de la x el Índice de Gini y en el eje de las Y la renta per cápita. Cada punto de la nube es la combinación que tiene cada país entre renta per cápita y desigualdad. Disponible en línea: <http://economy.blogs.ie.edu/archives/tag/indice-de-gini>

el 2007¹⁴⁸, lo que indica que mientras el crecimiento económico de China va en aumento, la desigualdad social sigue la misma tendencia, misma que se contrapone a la tendencia de la desigualdad en México; a pesar de ello la desigualdad en nuestro país sigue siendo superior a nivel de desigualdad que se registra en China.

Ante esta situación cabe precisar que si bien la idea de un mercado chino con un gran potencial hoy por hoy no es del todo cierta, es posible que en un futuro en la media que la tendencia hacia la desigualdad en China cambie; aunque actualmente no es un mercado que ofrezca el 100% de potencialidad ello no significa que no sea significativo para las ENT's a pesar de la poco o nada favorable situación que entraña.

Evidencia de la importancia del mercado chino son las cifras que registran las ventas de automóviles las cuales, de acuerdo con datos de emitidos por la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China (CAAM), pasaron de 2.1 millones de unidades en el 2001 a 8.9 millones de unidades en el 2007, y ya para el 2008 las ventas eran de 9.4 millones¹⁴⁹, cifras que resultan superiores a las ventas anuales en el mercado mexicano, las cuales en el mejor año fueron de 1,150 000 unidades, apenas la mitad de las ventas registrada en China en el peor año registrado durante el periodo del 2000 al 2009.

¹⁴⁸ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> *op.*, *cit*

¹⁴⁹ Alfonso Blanch Saera, *El sector de la automoción en China*, [en línea] Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España y Shanghái, Instituto Español de Comercio Exterior, Marzo, 2009, p.4 Dirección URL: <http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,,00.bin?doc=4261549> [Consultada: 11 enero de 2011]

En la gráfica n° 29 se aprecia la tendencia de las ventas de a automóviles en el mercado mexicano.

Gráfica 29. Ventas al mercado interno de México anualizadas



Fuente: Alberto Gómez López, *Cifras finales de autos en México en 2009: venta, -26.4%; producción, -28.3% y exportación -26.4%*, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). México 12 enero d 2010, Dirección URL: http://www.portalautomotriz.com/content/site/module/news/op/displaystory/story_id/26418/format/html/ [Consultada: 11 enero de 2010]

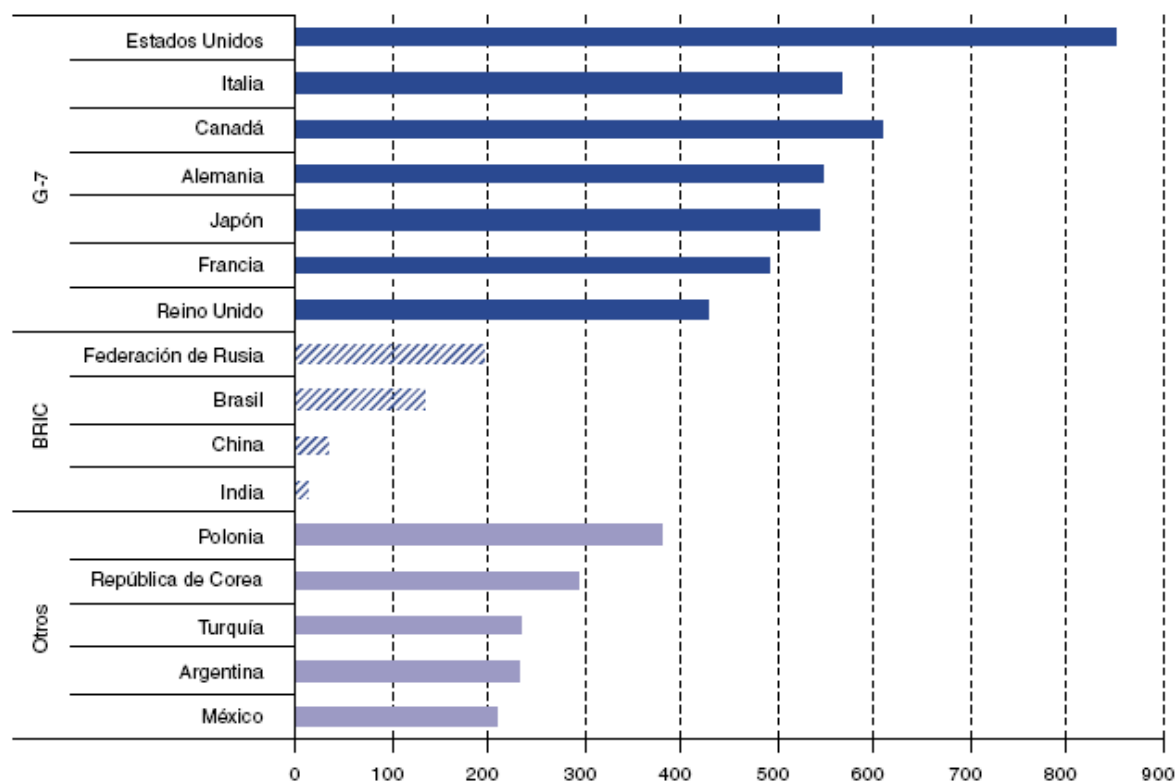
En esta gráfica es imposible no percatarse de la caída estructural de las ventas de vehículos que inicia en el tercer trimestre del 2008, donde las ventas pasaron de 1,100 000 unidades en el 2008 a 750 000 unidades para diciembre del 2009, tal caída coincide con la crisis financiera estadounidense desatada en el 2008, ello refleja lo peligroso y a la vez la importancia de la comercial que México ha mantenido históricamente con Estados Unidos.

En un contexto de Economía Global es imposible escapar a los efectos de esta crisis, sin embargo, el impacto que tuvo en China no fue tan significativo como el que se registró en México; en este país asiático en particular en el sector automotriz de acuerdo con CAAM, las ventas no disminuyeron pero sí se redujo el ritmo de crecimiento en un 15 % entre el 2007 y el 2008, tal impacto se explica, además de la particularidad de su modelo económico, por la diversificación de la operación comercial de China, tanto de proveedores como de mercados¹⁵⁰.

Es importante ubicar esta comparación respecto a las ventas de vehículos en los mercados de cada uno de estos países en su justa dimensión, nuevamente hay que recordar que entre ambos países existen diferencias significativas y evidentes como su extensión territorial y la población, que de no ser consideradas pueden alterar la percepción, es así que si bien existe una importante diferencia en las cifras correspondientes a las ventas, la siguiente gráfica, que registra el número de vehículos por cada mil habitantes, ubica la situación dentro de los parámetros correspondientes para cada país, resultando en una superioridad de México sobre China, país que registra un 3.5% de vehículos por cada mil habitante, mientras que en México el porcentaje es de 20%, es así que tanto las cifras de las ventas en los mercados internos como el número de vehículos por cada mil habitantes permite brindar una idea más certera del potencial de cada mercado.

¹⁵⁰ *Ibíd.*, p. 4

**Grafica 30. Países seleccionados: vehículos por habitante, 2009
(vehículos por cada 1000 habitantes)**



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de la información de NationMaster. "Motor vehicles statistics", [en línea], http://www.nationmaster.com/graph/tra_mot_veh-transportation-motor-vehicles

Tomada de: José Eduardo Alatorre, *et al.*, *La inversión extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2009*, [en línea], Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL. P. 94 Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf> [Consultada: 5 de enero de 2011]

Un aspecto más a destacar de esta gráfica es el potencial futuro del mercado chino en la medida en que se reduzcan sus problemas de pobreza y desigualdad, China puede representar un enorme mercado para las ENT's automotrices puesto que tan solo se registran 35 vehículos por cada mil habitantes, mientras que México registra 200 vehículos, ello se traduce en una mayor saturación del mercado mexicano, comprado con el mercado chino.

Ahora bien, en el cuadro n°29 es posible apreciar de manera concisa los principales elementos que una y otra nación ofrecen a la IED.

Cuadro 29. Factores de Atracción

China	México
Clima legislativo más rígido, pero no por ello deja de incentivar cierta inversión destinada a la industria automotriz	Clima legislativo favorable y flexible
Participación limitada al 50% y solo en forma de Joint Venture	Participación ilimitada
Salario mínimos, un 49.5% más bajos que el salario de México.	Salarios mínimos bajos pero superiores a los de China
Mayor oferta de tecnología *	Una oferta carente de tecnología *
Mercado nacional en crecimiento aunque a un ritmo pausado	Mercado nacional más saturado respecto al mercado chino
Acceso al mercado asiático (gracias a la presencia que tiene China en la región, pues basta con mencionar que es una de las principales fuentes de IED para los países asiáticos)	Lamentablemente México a pesar de ser uno de los países con mayor número de TLC's firmados, ha descuidado sus relaciones comerciales, concentrándose principalmente en sus relación con Estados Unidos
Cada vez mayor presencia en el mercado estadounidense	Acceso favorable al mercado estadounidense

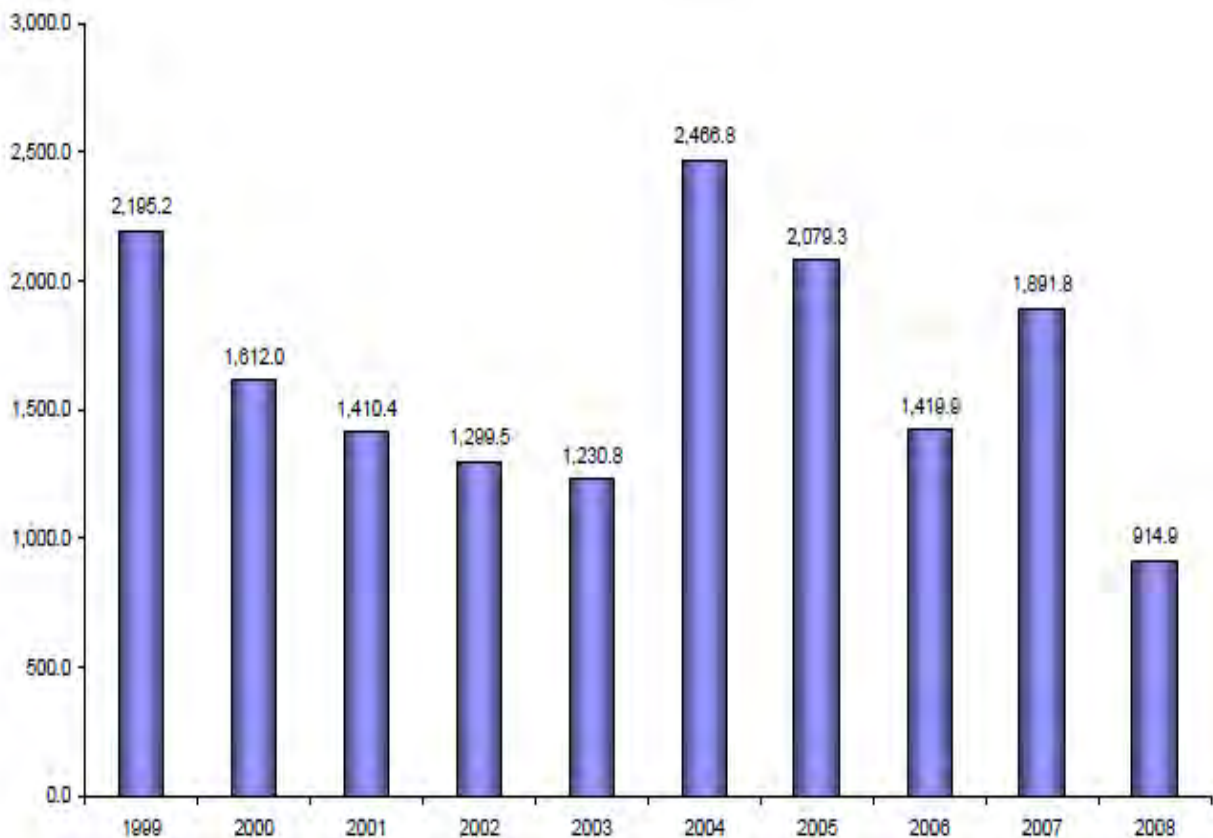
Fuente: elaboración Propia.

*De acuerdo con los indicadores presentados en el Capítulo II, apartado 2.4

La combinación de estos factores, se ha reflejado en China en un incremento en los flujos captados de IED por la industria automotriz del país, tendencia que no se da en la industria automotriz de México, la cual a partir de la entrada de China a la OMC y con ello presentarse formalmente al mundo como una alternativa para la IED, los flujos de tal inversión en el sector automotriz de México ha tendido a reducirse, a excepción del año 2004 y 2007, donde se registra un incremento, mientras que en China ocurre lo contrario, pues la

tendencia es constante y al alza. Esta situación se aprecia en la gráfica n°31 y cuadro n° 30; antes es necesario mencionar que para evidenciar la participación de la IED en el sector automotriz en China se considera el número de Joints Ventures, ya que no fue posible obtener la participación en montos de la IED en el sector automotriz de China.

Grafica 31. México: Inversión Extranjera Directa en el Sector Automotriz, 1999-2008 (millones de dólares)



Fuente: Secretaría de Economía, Registro Nacional de Inversión Extranjera en: <http://204.153.24.57/home.htm>. Tomada de: Cámara de Diputados. H. congreso de Unión. Centro de Estudios de Finanzas Públicas. *Situación actual del sector automotor en México 2000 2009/I*. [En línea], México, Mayo 2009, p. 23
Dirección URL: <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/2009/cefp0332009.pdf>
[Consultada: 5 de enero de 2011]

Cuadro 30. Joints Ventures en el Sector Automotriz de China

Empresa local	Socio extranjero.
Shanghai Automotive Industry Corporation(Group) (SAIC)	General Motors y Volkswagen
First Auto Work Group (FAW)	Volkswagen y Toyota
Dongfeng Motor Group Company Ltd	PSA, Nissan, Honda, Hyundai y Kia
Chongqing Changan Automobile Motor Co., Ltd:	Suzuki, Ford y Mazda
Guangzhou Automobile Industry Group Co.,Ltd.	Toyota y Honda
Shenyang Brilliance Jinbei Automobile Co.,Ltd	BMW
Harbin Hafei Automobile Industry Group:	PSA
Jiangxi Changhe Automobile Co., Ltd.:	Suzuki
Tinajin Automotive Industry Group (TAIC)	Daihatsu y Toyota
Changan Automovile	Suzuki
Beijing Automotive Industry Group	Daimler Chrysler

Fuente: Elaboración propia, con datos tomados de: Alfonso Blanch Saera. El Sector de la Automoción en China. Y de. Antonio Sequerós, *El Sector de la Automoción en China*, realizado becario del Gobierno de Aragón en SIPCA Sociedad Instrumental para la promoción del Comercio Aragonés en Shanghái, y forma parte del fondo documental del Programa de Becas en Internacionalización. Zaragoza mayo 2004.

Dirección URL:

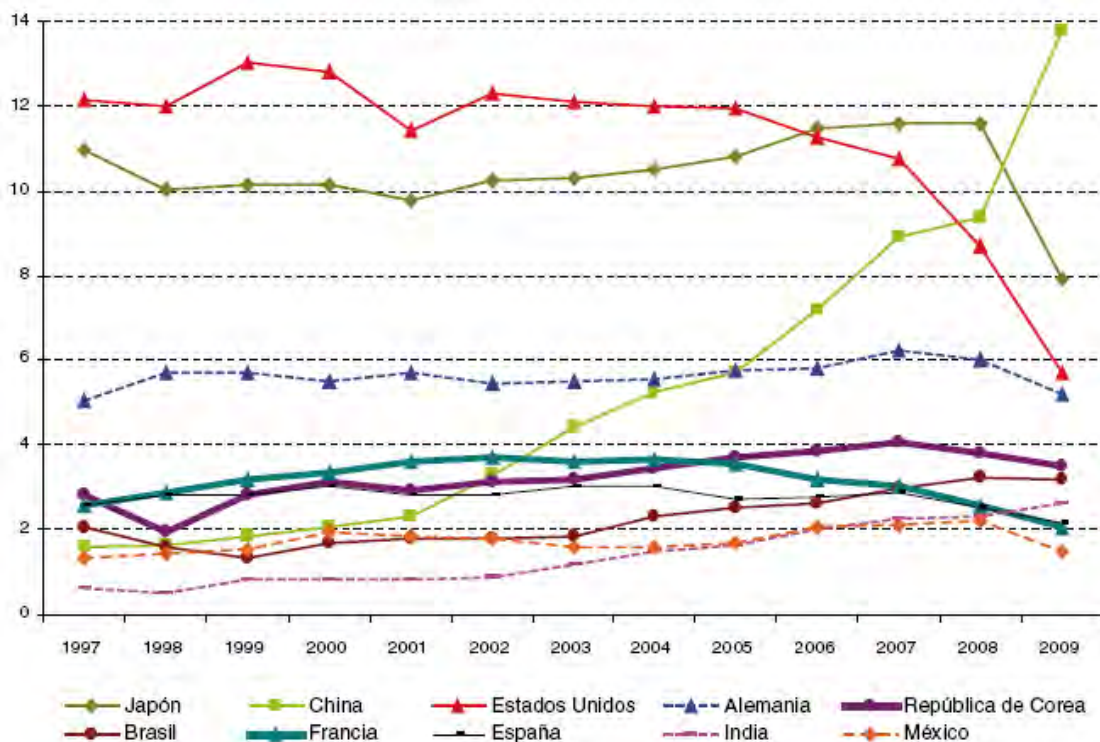
<http://www.camarahuesca.com/descargas/otros/EI%20sector%20de%20la%20automocion%20en%20China.pdf> [Consultado: 5 de enero de 2011]

A partir de la gráfica n° 31 y el cuadro n° 30 es posible advertir una tendencia hacia la reducción de la IED que ingresa al sector automotriz de México, mientras que en China la participación de tal inversión en forma de Joint Ventures es cada vez es mayor , pues de acuerdo con un estudio titulado *El Sector de la Automoción de China* publicado por El Instituto Español de Comercio Exterior ICEX, señala que entre los principales fabricantes de automóviles tan sólo Chery y Geely son fabricantes chinos y el resto son Joint Ventures que fabrican en China sus modelos, mismas que constituyen el 70% del mercado, destacando Volkswagen, Toyota, Honda y General Motors.

Tal situación se refleja en la gráfica n° 32.

Gráfica 32. Principales países productores de vehículos 1997 -2009

(Millones de unidades anuales)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) [en línea] <http://www.oica.net> y asociaciones nacionales. Tomada José Eduardo Alatorre, *et al.*, *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2009*, [en línea], Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. Nueva York, 2009, p 93. Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf> [Consultada: 5 de enero de 2011]

En tal gráfica es posible observar el impacto del ingreso de China a la OMC para México, en particular en el sector automotriz, ya que en 1997 la diferencia entre los niveles de producción de la industria automotriz en ambos países era mínima, pero a partir del 2001, año en que China ingresa a este Organismo, la producción de automóviles de este país asiático inicia una tendencia hacia el incremento y México hacia la reducción, a pesar de haber registrado cierto crecimiento, nuevamente retoma la tendencia a la baja en la producción de vehículos hasta posicionarse en los niveles más bajos dentro de los 10 principales productores a nivel mundial, lo que contrasta con China que se posiciona en el primer lugar.

Por tanto en el sector automotriz es posible apreciar el impacto del ingreso de China a la OMC en los niveles de captación de flujo de IED destinada al sector en cada uno de los países, en el cual, en el caso de China, se registró un incremento de la participación extranjera pues, en tan sólo en una década, ha logrado ser el principal productor de vehículos a nivel mundial, incluso superando a Estados Unidos, además de fortalecer y ampliar su propia industria automotriz aunque aún es una industria joven; mientras en la industria automotriz mexicana se aprecia una reducción de la participación extranjera, acompañada de la constante y cada vez más estrecha relación con Estados Unidos, haciendo de esta industria una industria cada vez más vulnerable.

3.4 Tendencias e impacto de la IED en la Industria automotriz china y mexicana

La participación de la IED en la industria automotriz de cada una de estas economías ha sido significativa, pues en ambos casos ha representado el principal motor de esta industria, sin embargo, los efectos de tal inversión no han sido los mismos, de hecho la diferencia entre la participación de la IED en una y otra industria es evidente. En este sentido es conveniente puntualizar que el impacto que puede generar la IED en una economía y en la industria automotriz en particular, está determinado por la conjunción de una serie de elementos tales como la política de apertura, el marco legislativo que regula la

entrada y participación de la IED, el grado de participación del Estado, el diseño y posteriormente la puesta en práctica de políticas económicas.

En China por ejemplo, con su peculiar modelo económico, reflejado en un marco legislativo limitativo, que incentiva pero selectivamente y, mediante el cual controla y dirige la participación de la IED, ha logrado no sólo la ampliación y fortalecimiento de la industria automotriz, sino también que la incursión de la IED en el sector ha permitido el desarrollo de la industria automotriz nacional, que aunque aún es una industria joven camina a convertirse en una industria cada vez más competitiva, no sólo a nivel nacional sino también pretende serlo a nivel internacional, en la medida en que desarrolle la capacidad necesaria para enfrentarse de igual a igual a las más grandes empresas automotrices a nivel mundial.

Para lograr tal competitividad es necesario erradicar con acciones la idea ampliamente generalizada, y en la mayoría de las ocasiones con justa razón, que se tiene acerca de los productos chinos, de ser muy “ baratos y de mala calidad”, tal percepción se extiende a la industria automotriz, cuyos productos aún no alcanzan los niveles de calidad y seguridad que exige el mercado ni los estándares internacionales.

A pesar de los aspectos que el gobierno chino tiene por atender y que a su vez amenazan la competitividad de la industria a nivel nacional e internacional, lo cierto es que la historia de este país ha demostrado a través de cada uno de sus planes quinquenales, que cuenta con la capacidad para cumplir los objetivos fijados en tales planes e incluso en repetidas ocasiones superar sus metas; la industria automotriz no es la excepción, puesto que China ha logrado posicionarse como el principal productor de vehículos, desplazando incluso a Estados Unidos, país que por mucho tiempo se había mantenido como el principal productor y mercado de vehículos. La industria automotriz de China ha mantenido su tendencia hacia el crecimiento, aunque por ahora con un crecimiento pausado a raíz de la crisis financiera que se originó en Estados Unidos.

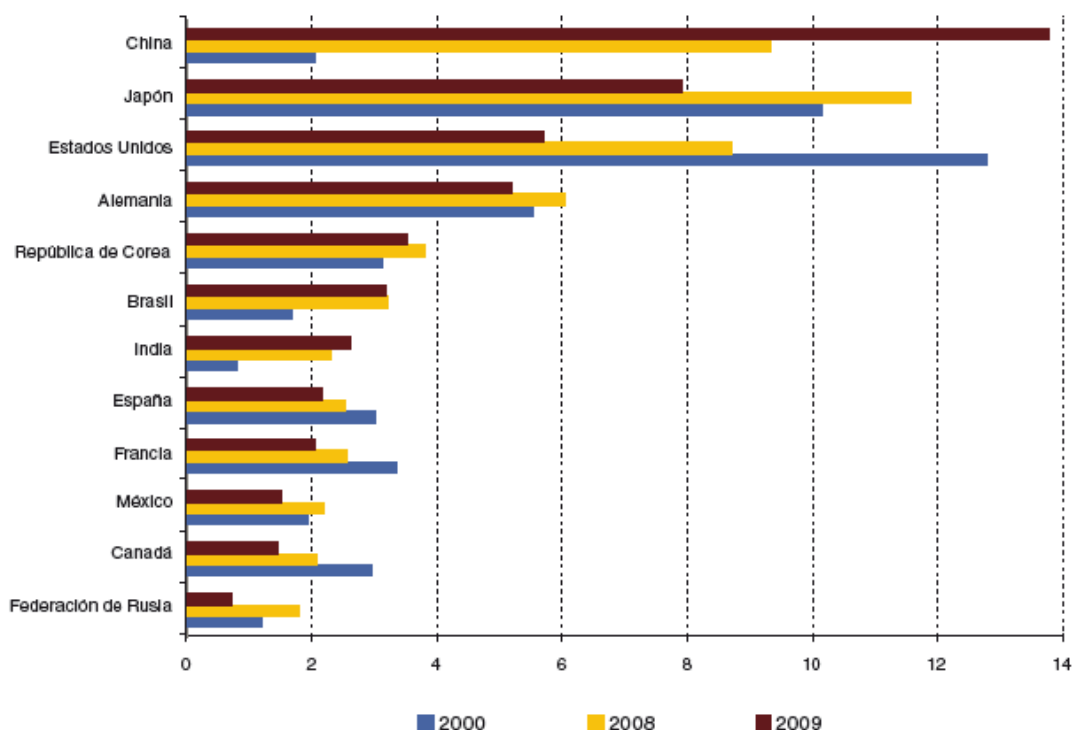
China se ha mantenido constante hacia su objetivo de convertirse en uno de los principales países dentro de la industria automotriz a nivel internacional, por lo que pretende ir un paso adelante, muestra de ello es el desarrollo de 500 vehículos eficientes en cuanto a consumo energético, en los que se incluyen autobuses eléctricos, Sedans híbridos y coches de pila de combustible; tales modelos fueron diseñados por empresas como FAW, SAIC, Dongfeng y Chang'an; por su parte el gobierno después de haber realizado importantes inversiones en investigación y desarrollo, pretende impulsar el consumo de estos vehículos mediante programas de subsidios y tasas favorables¹⁵¹, aunque aún no se sabe que tanta aceptación puedan tener tales vehículos tanto en el mercado nacional como internacional, lo cierto es que responden al problema de contaminación que aqueja al mundo.

En la gráfica n° 33 es posible observar la tendencia de crecimiento que ha mantenido la industria automotriz china y confirma la 1ra posición en la que se ubica este país dentro de los principales países productores de vehículos a nivel mundial.

¹⁵¹Alfonso Blanch Saera. *Op. cit.*, p. 4 – 5

Grafica 33.

Principales de países productores de vehículos, 2000-2009
(en millones de unidades)

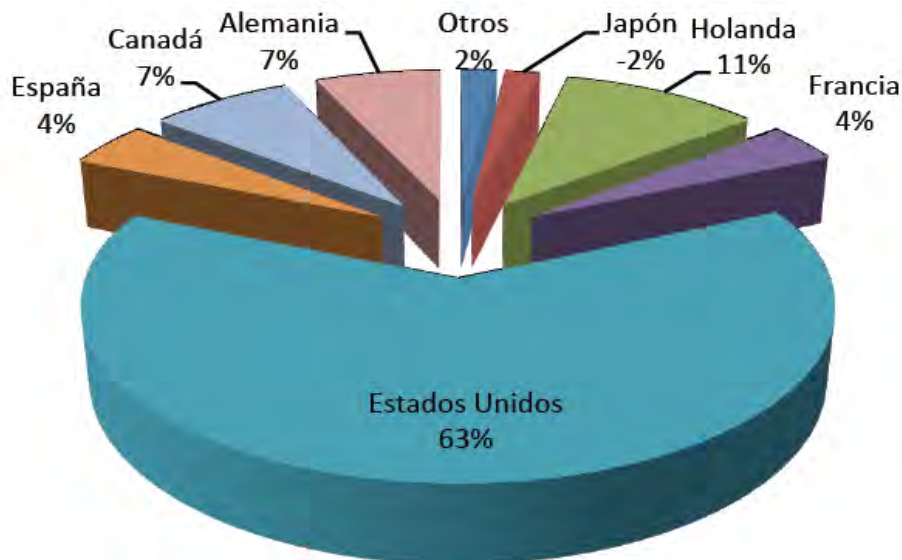


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) con base en información de la Organisation Internationale des Constructeurs d' Automobiles (OICA). [En línea: <http://www.oica.net>] y asociaciones nacionales. Tomada de: José Eduardo Alatorre, *et al.*, *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2009*, [en línea], Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. Nueva York, 2009, p. 18 Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf> [Consultada: 5 de enero de 2011]

Dicha gráfica también muestra que tanto México como China partieron de niveles prácticamente iguales de producción en el año 2000, nueve años después, el crecimiento de China ha sido impresionante, ello ha significado una diferencia abismal entre la industria automotriz de México y la industria automotriz de China, pues a diferencia de esta última, la industria mexicana lejos de crecer ha registrado una reducción en cuanto a sus niveles de producción de vehículos a nivel internacional, gran parte de esta reducción se debió a la crisis financiera que se originó en Estados Unidos en el 2008, ya que gracias a la estrecha relación que México ha mantenido históricamente con

Estados Unidos, es lógico que una crisis financiera repercutiera de forma considerable en la economía mexicana y por ende en el sector automotriz en particular, ya que los flujos de IED destinados a este sector disminuyeron significativamente, puesto que la principal inversión en el sector proviene precisamente de ETN's de origen estadounidense, tal como se observa en la gráfica n°34.

Grafica 34. Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz en México, por países, 2000-2009 (millones de dólares)



Fuente: Elaborado con base en la Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera. <http://www.si-rnie.economia.gob.mx/cgi-> (19 de mayo de 2010)
 Tomada de: Nadima Simón Domínguez. Paola Selene Vera Martínez. *La inversión extranjera directa en México. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autopartes.* [En línea], p. 13 Dirección URL: http://www.profmx.org/mexicoandtheworld/volume15/3summer2010/La_inversion_extranjera_directa_en_Mexico.pdf

La tendencia que la industria automotriz ha tenido en ambos países, la IED ha jugado un papel importante, en el caso de la industria china el ingreso de este país a la OMC ha significado una mayor participación de la IED en la economía china, de la cual se benefició el sector automotriz, puesto que los flujos provenientes de esta inversión representan la principal fuente del

impresionante crecimiento y desarrollo de tecnología que ha tenido esta industria, aunado a un peculiar marco legislativo que regula y permite mantener el control sobre la participación de tal inversión, dirigiéndola de acuerdo a un plan de desarrollo a largo plazo.

Además del impacto que la IED ha tenido en la industria automotriz de cada país, en este Capítulo ha sido posible confirmar que ambos países coinciden en los principales factores de atracción de la IED, entre ellos los bajos costos de mano de obra y de producción, la posibilidad de expansión hacia otros mercados, aunque en el caso de México principalmente hacia el mercado estadounidense. Sin embargo, ha sido precisamente en estos factores en los que México ha sido desplazado por China, país que ofrece a la IED costos de mano de obra y producción inferiores los costos de México, aunado a esto la disponibilidad de acceder a alta tecnología y la posibilidad de incursionar no sólo en la región de Asia, sino también a países de otras regiones, como Estados Unidos y Chile, país con quien el 18 de noviembre del 2005 China firmó un Tratado de Libre Comercio.

Ha sido la conjunción de estos factores además de la participación actual que tiene China dentro de la industria automotriz a nivel mundial lo que indica que continuará la tendencia hacia una mayor captación del flujos por parte del sector automotriz chino; mientras que en México tales flujos se han reducido, de hecho el incremento de los flujos estará supeditado a la recuperación de la economía estadounidense y a la sombra de la economía china.

Tal reducción en los flujos de IED destinados al sector automotriz de México acompañado de una falta de control y dirección de la participación de la misma en esta industria ha derivado en el fortalecimiento de una industria automotriz mexicana enfocada a actividades de ensamblaje y en la consolidación de México como una plataforma de exportación, mientras que en China una mayor cantidad del flujos de IED y una participación controlada de la misma han derivado en una industria que también es rentable para realizar actividades de ensamblaje y como plataforma de exportación, pero con

creciente disponibilidad de alta tecnología y un fortalecimiento y desarrollo de una industria automotriz propia cada vez más competitiva.

Evidentemente éste no es el único escenario para la industria automotriz de cada una de las economías, ya que en el caso de la industria automotriz china, para mantener sus posición a nivel mundial y lograr competir de igual a igual con las empresas líderes en la rama debe de atender aspectos que amenazan tales objetivos, entre ellos, mejorar la calidad y la seguridad de los autos chinos, pues de no cambiar la percepción que se tiene actualmente respecto a los mismos, difícilmente logrará posicionarse como una industria competitiva a nivel internacional, incluso a nivel nacional; un aspecto más a atender es la desigualdad en la sociedad china, la cual representa una bomba de tiempo que amenaza el crecimiento y desarrollo del sector automotriz incluso la estabilidad de la economía nacional.

Para la industria automotriz de México, el escenario alternativo implica asumir el desarrollo y crecimiento de la industria china, que hoy por hoy, es eminente más que como una amenaza como una alternativa para reducir la vulnerabilidad del sector diversificando tanto sus mercados como sus fuentes de IED. Como puede observarse en la gráfica n° 34, a pesar que la inversión destinada al sector en el caso de México proviene de varios países, lo cierto es que más del 60% proviene de EE.UU; es en este sentido que la industria automotriz china en crecimiento, representa no sólo un mercado en expansión sino también una fuente de inversión para México, aunque cabe señalar que no será suficiente con una mayor atracción de IED en el sector o la expansión hacia el mercado asiático, ya que constituir una industria automotriz fuerte y cada vez más competitiva, requiere de un rediseño de la política de participación de tal inversión en la industria automotriz y un mejor diseño de las políticas públicas que permitan atraer IED que busque disponibilidad de alta tecnología y así entonces beneficiase de dicha inversión entrando en un círculo virtuoso y aprovechándola al máximo.

Conclusiones.

A partir del contenido de la presente investigación, es posible concluir que el la apertura económica y comercial de China en el caso particular de la economía mexicana tiene un impacto que no puede clasificarse de forma definitiva como positivo o negativo, ya que, en realidad el impacto de dicho acontecimiento se presenta con ciertos matices, por lo que resulta imposible colocarlo en uno de estos extremos; puesto que actualmente la apertura económica china, sí bien se presenta en cierto grado como una “amenaza” para la economía mexicana considerando que comparten factores de atracción para la IED, esta amenaza y/o competencia tiende a diluirse en el medida en que se diferencian los factores chinos de sus correspondientes en la economía mexicana, como es el caso de la mano de obra, en particular lo relativo al salario mínimo, el cual hoy por hoy presenta una tendencia hacia el incremento en la economía china.

En el primer capítulo se evidencia una relación de competencia partiendo de un contexto de Economía Global, cuyo ingreso a esta se presenta más que una alternativa como una necesidad, aunque las condiciones en las que ingresan y el grado de apertura económica de una y otra nación difieren, lo que deriva finalmente en una participación supeditada para México, mientras que la participación de China es más determinante, ya que tiene una mayor influencia en el acontecer económico mundial.

En dicho contexto de Economía Global la IED cobra mayor importancia tal y como se muestra en los cuadros 2 y 3 correspondientes a las entradas y salidas de tal inversión a nivel mundial, los flujos han mantenido una tendencia hacia el incremento, excepto en el año 2008, cuando esta tendencia se interrumpe y se registra una reducción tanto en las entradas como en las salidas de tal inversión.

En segundo término se comprueba la destacada participación de China y de México como centros de atracción de IED dentro del mundo en desarrollo; aunque cabe señalar que en este sentido también se comprueba cierta pérdida de participación de México como economía receptora de IED en la región de América Latina, situación en la cual Brasil también ha contribuido; mientras que China se posiciona como principal receptor de IED, no sólo en Asia sino incluso en el mundo en desarrollo.

Por otra parte, es posible afirmar que tanto para la economía de China como para la economía de México los flujos de IED han sido de gran importancia, ya que cada gobierno ha procurado incentivar la atracción de tal inversión en la medida de sus objetivos y/o planes nacionales de desarrollo; aunque el grado de aprovechamiento de la misma ha sido significativamente diferente en una y otra economía, puesto que China ha logrado asegurar no solo la transferencia de tecnología, sino que ha logrado el desarrollo y crecimiento de su economía de una forma exponencial, manteniendo el control de la misma; mientras que en México el aprovechamiento de tal inversión no ha sido el máximo, lo que se refleja hoy en día, en una economía dependiente y por lo tanto vulnerable a la participación extranjera.

Por lo tanto no solo es posible percatarse de la existencia de una relación de competencia en el contexto de Economía Global, de sino también de la existencia de una importante diferencia que la participación de la IED tiene en China y en México.

Si bien el hecho de pertenecer al mundo en desarrollo, posicionarse como receptores de IED importantes en sus respectivas regiones y coincidir en el principal sector de destino, aunque con sus diferencias intrínsecas; ambas economías también coinciden en ofrecer a las ENT's y por tanto a la IED, factores similares que resultan atractivos para la misma; sin embargo, a partir del ingreso de China a la OMC, en el año 2001, la economía mexicana ha sido afectada como destino de tal inversión, disminuyendo los montos captados por ésta. Dicho desplazamiento radica en que los principales factores que

influyen al determinar el destino de la IED son precisamente en los que coinciden, y en la mayoría de ellos son en los que se ha registrado dicha afectación, sin embargo, esta es una situación que tiende a reducirse en la medida en la que los factores chinos se diferencian de los factores mexicanos.

Es la industria automotriz uno de los escenarios donde la relación de competencia por los flujos de IED entre ambos países es evidente, además de que refleja la tendencia de cada país en su participación en la Economía Global.

Para ambos países el sector automotriz es una industria clave para sus respectivas economías, pues ambos se ubican dentro de los 10 principales países productores de vehículos a nivel mundial, aunado a que la participación de la IED en los respectivos sectores ha sido esencial.

La tendencia que la IED ha seguido en particular en este sector confirma el desplazamiento de México frente a China; también reafirma la reducida relevancia que ha tenido el marco legislativo como factor determinante del destino de los flujos de la IED ante otros factores, ya que a pesar de que en China la participación de tal inversión en esta industria en particular está limitada a hacerlo sólo en forma de Joint Venture, y en México se permite una participación del 100%, la tendencia de la IED se inclina hacia China, contribuyendo para que este país se posicione como principal productor de vehículos a nivel mundial.

Es esta limitación en cuanto a la forma de participación de la IED en el sector la que ha permitido a China proteger la industria nacional al tiempo que promueve el desarrollo de la misma, aunque aún tiene mucho que hacer en cuanto a calidad y seguridad de los autos chinos para finalmente posicionarse como una industria nacional automotriz realmente competitiva a nivel internacional.

Mientras que en México se traduce en la generación de un sector dependiente y ni hablar del desarrollo de una industria automotriz propia competitiva a nivel internacional, evidencia de tal dependencia es la situación con la que la industria automotriz de México cerró el año 2008, acerca de la cual se hace mención en pág. 210 de la presente investigación.

La importancia del marco legislativo queda minimizada ante factores que resultan más atractivos, tales como el nivel de tecnología que ofrece cada país, en el caso de China cuenta con Zonas en las que precisamente se incentiva el desarrollo de alta tecnología.

Respecto a la posibilidad de diversificar su mercado se comprobó que en realidad México limita tal posibilidad al acceso al mercado estadounidense, mientras que China ofrece un mayor panorama de diversificación.

Al respecto a continuación se presentan los siguientes resultados correspondientes a cada uno de los factores de atracción de IED que fueron analizados.

El primero de estos factores es el marco legislativo que regula la entrada y participación de la IED en cada una de las economías, al respecto se identificó que China ofrece un marco legislativo más rígido pero no por ello deja de incentivar con el objetivo de incrementar la atracción de IED, lo cual se pudo comprobar en la Ley de Impuestos para las sociedades en China que se retoma en el apartado 2.1. Tal rigidez se debe a la significativa participación del Estado en la esfera económica; y ha sido precisamente dicha rigidez la que ha permitido mantener el control y la orientación de la participación de la IED en China, muestra de ello son los incentivos que brinda a la IED que se destina a proyectos de Alta tecnología .

A diferencia de China, el marco legislativo de México para la IED es por mucho más flexible, puesto que permite que esta inversión participe en un 100% en sectores clave para la economía mexicana, como es el caso de la industria automotriz; y en aquellas industrias en las que dicha participación está limitada existen mecanismos a través de los cuales es posible incrementar el porcentaje

de tal inversión. Tal situación bien podría percibirse como una ventaja de México sobre China, ya que ofrece a la IED un clima legislativo más flexible y un mayor campo de acción; sin embargo, este factor no tiene la trascendencia que pudiera pensarse como elemento decisivo en la determinación del destino de los flujos de la IED, puesto que pesar de que China ofrece un clima de mayor control en cuanto a la participación de tal inversión en la economía nacional, los flujos captados por este país superan a los captados por México, tal y como se muestra en el cuadro 6 del Capítulo II.

En este sentido cabe mencionar que es precisamente gracias a las condiciones legislativas que enmarcan la entrada y participación de la IED en la economía receptora lo que ha permitido que en China entre las principales formas de participación, además de las Oficinas de Representación, sea en forma de Joint Ventures, lo que a su vez representa un mecanismo de protección para la industria nacional, ya que se asegura que no predomine la inversión extranjera y por lo tanto el control de la industria o empresa en las áreas en las que tenga presencia será compartido con la industria o empresas domésticas, sobre todo en aquellas que resultan clave para su economía.

En México la flexibilidad legislativa ha derivado en una mayor tendencia a la participación de la IED en un 100%, lo que se traduce en mayores situaciones de absorción o desaparición de las empresas nacionales por empresa extranjeras, puesto que con tal flexibilidad, sectores clave para la economía quedan desprotegidos ante la competencia extranjera, como es el caso del sector automotriz, en donde este último se encuentra dominado principalmente por empresas líderes en la rama a nivel mundial de origen estadounidense tales como Ford y General Motors.

En cuanto a tal situación cabe puntualizar que el marco legislativo que ofrece México y el correspondiente en China para la IED, es resultado en gran parte de la posición y/o peso que cada una de las economías tiene dentro de la Economía Global, el cual, está determinado en cierta parte por las condiciones en las que ingresan a la Economía Global, éstas en el caso de China difieren

notablemente de aquellas que caracterizaron el ingreso de la economía mexicana, mismas a las que se hace referencia en el apartado 1.3 ; además de lo anterior China es uno de los países más grandes del mundo, en su extenso territorio albergar a casi la 5ta parte de la población mundial, es una economía que se ha caracterizado por una creciente actividad comercial y se ha posicionado como la principal fuente de IED en la región de Asia. La conjunción de estas características, entre otras, han contribuido para que la economía china tenga un mayor peso dentro de la Economía Global, es decir un mayor grado de influencia en el acontecer de ésta, mientras que México ingresa en condiciones de vulnerabilidad, falta de competitividad de la industria y con un gran endeudamiento a costas, lo que se traduce en una economía dependiente, por lo tanto con un grado de influencia inferior comparado con China, puesto que, a diferencia de la economía china, la economía mexicana lejos de ser determinante del acontecer económico global se ha caracterizado por ser una economía supeditada a los intereses de economías con un mayor grado de influencia, principalmente a la economía estadounidense, cuya dependencia ha trascendido la historia económica de México; tales son los elementos que en marcan el contexto legislativo que cada país le ofrece a la IED.

Respecto a la apertura comercial, México ofrece una mayor apertura, ya que se posiciona como el país con mayor número de Tratados de Libre Comercio (TLC's) concertados y China se posiciona en segundo lugar, sin embargo, la diferencia entre un país y otro es de más del 50% con base en el número de TLC's concertados; a pesar de tal situación, nuevamente resulta en una ventaja relativa de México, ya que, debido la estrecha relación que históricamente México ha mantenido con Estados Unidos, el país ha descuidado el resto de sus relaciones comerciales, muestra de ello es que la mayoría de las importaciones y de las exportaciones provienen y se destinan respectivamente al mercado estadounidense, por lo que tal atractivo correspondiente a una amplia red de relaciones comerciales, en el caso de

México, se reduce a la posibilidad de acceder al mercado de nuestro gran vecino del norte y principal socio comercial, Estados Unidos.

China por su parte, a pesar de colocarse detrás de México, ofrece la posibilidad a la IED de diversificar sus mercados en la región de Asia, en donde ha logrado posicionarse como la principal fuente de inversión de la región; asimismo, ofrece la posibilidad de incursionar a otros mercados fuera de la región, ya que ha extendido sus relaciones incluso al continente americano, evidencia de ello es el Tratado de Libre Comercio que China firmó con Chile. Incluso China ya participa en el mercado estadounidense, ello significa que, al igual que México, China también ofrece la posibilidad de acceder a este mercado aunque las condiciones en las que es posible hacerlo desde China aún no son las mismas con las que es posible hacerlo desde México; convirtiéndose entonces el TLCAN en el principal factor de atracción de México para la IED. Es así que en lo que respecta a apertura comercial, a pesar de los numerosos Tratados de Libre Comercio con los que cuenta México, China ofrece en la práctica una red más amplia para la diversificación de mercados, puesto que ha procurado no sólo diversificar sus socios, sino que también aprovechar sus relaciones comerciales.

El desarrollo científico y tecnológico es un elemento que cobra mayor trascendencia como factor de atracción de la IED dentro del contexto de la Economía Global, puesto que uno de los principales actores de la misma, las ETN's, se encuentran en una constante búsqueda de innovación y mejoras de las técnicas de producción, además que la posibilidad de acceder a ello resulta importante sobre todo en el modelo de producción segmentada a nivel mundial que caracteriza al contexto actual.

A este respecto nuevamente China registra una gran ventaja sobre México, de acuerdo con los indicadores presentados en el apartado 2.4; tal situación se debe en gran parte a la capacidad de asimilación y adaptación de la tecnología, a la cual es posible acceder a través de la IED que ingresa, misma que ha permitido el desarrollo de tecnología propia y apropiada a las

necesidades y/o condiciones de la economía receptora, por lo que es posible decir que la oferta de tecnología con la que puede contar un país se debe en gran parte a la capacidad de generar un círculo virtuoso entre la tecnología que ingresa y el desarrollo de la capacidad de asimilación y adaptación del país al que se destina.

En este sentido vale la pena mencionar que México no ha logrado generar tal círculo, y lejos de perfilarse hacia un mayor desarrollo de alta tecnología, los indicadores considerados reflejan que se posiciona en la mayoría de ellos considerablemente detrás de China.

En cuanto a la oferta de infraestructura del transporte, la investigación arrojó lo siguiente:

Cómo fue posible observar en el apartado 2.5, titulado *Infraestructura del Transporte*, para estas economías los principales medios de transporte para el tráfico de mercancías son la red carretera y la red portuaria, en segundo lugar el transporte ferroviario y aéreo que aunque a pasos pausados cada vez incrementa su participación de este último en el traslado de mercancías.

En los dos medios principales para el transporte de mercancías China tiene ventaja sobre México, tanto en calidad como en capacidad y/o extensión, puesto que la red carretera de China resulta de mayor calidad y más extensa que la red de carretera de México, la diferencia es de 0.2 y 0.1 respectivamente.

La diferencia en cuanto a calidad de la red portuaria entre ambas economías es de 0.3, siendo ésta una diferencia más amplia que la existente en la red carretera; respecto a capacidad de esta red la ventaja es mucho mayor, pues asciende a 72 634 TEUs de carga contenerizada manejada lo que separa a México de China, colocándose nuevamente China delante de México.

En el transporte ferroviario México tiene una ventaja sobre China de 6 Km de vía por km² de territorio, pero no así en calidad de la red férrea, pues China supera a México por 1.4 puntos. Finalmente, la oferta aeroportuaria es el único medio de transporte donde México tiene ventaja absoluta tanto en calidad como en capacidad particularmente en el traslado de mercancías.

Sin embargo, en ambos casos la necesidad de ampliación y modernización de cada una de las redes de transporte – herramienta esencial de la actividad comercial- es una constante que tienen en común ambas naciones, puesto que el ritmo de la actividad comercial en la Economía Global así lo exige, ya que se requiere cubrir de manera satisfactoria y eficiente la creciente demanda; cabe señalar que el ritmo y la magnitud de dichas necesidades están en función de su extensión territorial y del grado de participación de cada economía en la Economía Global, particularmente en la actividad comercial.

Por lo tanto, ambas naciones en el sector de infraestructura de transporte aún tienen mucho que hacer, pues además de la necesidad de ampliación y modernización, hay que dar solución a otros problemas en los que también coinciden, como lo son los trámites excesivos en el transporte marítimo particularmente, ya que ello reduce la eficiencia del servicio, causando demoras tanto en la entrada como en la salida de mercancías.

Finalmente, para llevar a cabo los numerosos y ambiciosos proyectos que cada gobierno tiene para mejorar y hacer más eficiente cada uno de los medios de transporte considerados, se recurre a la inversión privada como una alternativa de financiamiento (sobre todo en China, donde prácticamente cada medio de transporte considerado en este apartado está en proceso de ampliación o modernización, puesto que es una economía en crecimiento); tal mecanismo para la obtención de recursos es un aspecto más que tienen en común ambas naciones, aunque la diferencia en este sentido sea muy probablemente el resultado obtenido al final del periodo fijado para los diversos proyectos contemplados, puesto que, la historia de cada economía

muestra en el caso de China que el gobierno ha procurado el cumplimiento de los objetivos fijados en los planes quinquenales, de hecho en ocasiones antes del tiempo planeado o superan sus propias metas; mientras que en México la experiencia indica que en la mayoría de los casos el gobierno se ha quedado corto en los diferentes proyectos establecidos al inicio de cada sexenio. Aunado al porcentaje del PIB que cada nación destina para infraestructura, grafica n° 22, por lo que de seguir dicha tendencia probablemente se termine por despejar la relativa ventaja de México sobre China para transformarla en una ventaja absoluta de China sobre México, siempre vista dentro de su justa dimensión, lo cual contribuiría en la diferenciación de los factores de atracción en China, frente a los respectivos en México.

La fuente y el destino de la IED que ingresa a cada una de estas dos economías también constituyen elementos que reflejan el tipo de situación en la que ambas economías se encuentran respecto a la captación de IED. En este sentido se comprobó que efectivamente en las dos economías el sector manufacturero resulta ser el principal destino de los flujos de IED que ingresan tanto a México como a China, lo cual permite afirmar la existencia de una situación de competencia directa entre ambas economías; en este sentido resulta relevante mencionar que es precisamente el sector manufacturero en donde un mayor número de actividades se ha abierto a la IED en China.

Sin embargo, al considerar las principales fuentes de tal inversión para cada país la relación de competencia ya no es tan clara, puesto que no coinciden en sus fuentes principales, ya que en el caso de China es Hong Kong y para México su principal fuente es Estados Unidos; aunque si hay coincidencias en ciertas fuentes que no son principales para ninguna de las economías, pero sí significativas, como España y Holanda, por cuyos flujos de IED compiten.

Ante tal situación es posible hacer la siguiente anotación, frente al panorama de reducción respecto a la emisión de flujos de IED y por lo tanto reducción en los montos captados a partir del 2008, resultado de la crisis financiera de Estados Unidos, aunado al contexto de Economía Global que hoy en día prevalece, tal acontecimiento impactó en el resto del mundo; en el caso de China en los primeros 9 meses del 2009 registró 63,766 millones de dólares, ello significó un descenso del 14.26% en relación con el mismo periodo del año 2008¹⁵²; en México la reducción fue de un 50.7% respecto al monto captado en el 2008, pues pasó de 23 170,2 millones de dólares a 11 417,5 en el 2009¹⁵³.

Tal situación se relaciona con el tema correspondiente a las fuentes principales de la IED que se destina a cada una de estas economías, ya que la situación que prevalece al respecto permite señalar que será China la economía que recuperé sus niveles de captación de IED y con ello retome su tendencia al incremento con mayor rapidez y facilidad, puesto que tales flujos no dependen en su mayoría de las inversiones estadounidenses, aunado a que el acelerado crecimiento que ha registrado esta economía constituye un elemento más de atracción de la IED; mientras que México lo hará en la medida en que la economía estadounidense se recupere o bien, una vez que México finalmente diversifique en el largo plazo sus fuentes de inversión.

Finalmente dos factores que en un inicio cobraron una importancia significativa como elementos de atracción de IED en ambas economías son los costos de mano de obra y el mercado doméstico, respecto del primero China representó una ventaja sobre México ya que el nivel del salario mínimo es un

¹⁵²Datos tomados del Ministerio de comercio de la República Popular de China, MOFCOM. Disponibles en: *Inversión Extranjera directa Recibida por China en el 2009*. Artículo publicado por la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Pekín. ICEX. En línea. <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,,00.bin?doc=4270887>

¹⁵³Datos tomados de, *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe, 2009*. Publicado por la Comisión Económica para América latina y el Caribe, CEPAL. Disponible en línea. <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>

50.4% más bajo que el salario mínimo de México, de acuerdo con el cuadro n°28 de salarios mínimos mensuales expresado en dólares.

En cuanto al atractivo del “gran mercado chino”, a pesar de la situación que prevalece en la sociedad de China, se reconoce que resulta un mercado importante, ya que el grado de saturación de éste respecto al mercado mexicano es inferior tal y como es posible percibir en la gráfica n°30 que registra el número de vehículos por cada 1000 habitantes.

Con base en la situación anterior es posible afirmar la existencia de un desplazamiento importante del sector automotriz de México a nivel mundial frente al sector correspondiente en China, sobre todo a partir del ingreso de China a la OMC, ya que en el año 2000 ambos países se encontraban en los mismos niveles de producción, pero en los años siguientes es posible identificar que el sector automotriz mexicano y el chino toman tendencias diferenciadas, puesto que China tiende hacia el alza posicionándose como el principal productor de vehículos a nivel mundial, desplazando incluso a Estados Unidos; mientras que México tiende a la disminución de sus niveles de producción, situación que es posible corroborar en la gráfica n° 32 disponible en el apartado 3.3 titulado *México frente a China como centros de producción de vehículos*, en el Capítulo III.

La conjunción de los resultados presentados permiten identificar hoy por hoy el exponencial crecimiento y desarrollo que registran los indicadores de la economía china como una amenaza para la economía mexicana, en particular en lo que respecta a la captación de flujos de IED, sobre todo una vez que esta economía ingresa finalmente a la OMC, ya que es a partir de tal momento que China asume una serie de compromisos tendientes a una mayor liberalización de su economía respecto a la participación extranjera, en este sentido, cabe señalar que lo hace de una forma muy peculiar, puesto que a pesar de registrar una mayor liberalización, el gobierno no ha perdido el control y desarrollo de su economía.

Es precisamente en este momento cuando China representa para México una amenaza, ya que como se observó en el Capítulo II, ambas economías comparten condiciones que resultan atractivas para la IED; sin embargo los factores de atracción que ofrece la economía mexicana han tendido a perder relevancia para la IED ante su contraparte en China, derivando en la reducción en los flujos captados, los cuales cayeron aún más en el 2008 como resultado del clima de crisis financiera que invadió al mundo.

Además del desplazamiento identificado de México frente a China como centro de atracción de la IED, a lo largo de la presente investigación fue posible identificar la gran diferencia que existe entre ambos países respecto a la participación que la IED ha tenido en cada una de estas economías, ya que en el caso de China tal participación ha contribuido al desarrollo y crecimiento de la economía nacional, evidencia de ello son el desarrollo de Zonas de Desarrollo de alta Tecnología y por supuesto la posición que actualmente ocupa China a nivel mundial, puesto que ha empezado modificar el orden económico mundial, un ejemplo de ello es la tendencia que hasta hoy ha registrado el sector automotriz chino, posicionándose como el principal productor de vehículos a nivel mundial.

En el caso de México tal participación, lejos de contribuir al desarrollo y crecimiento de la economía, ha hecho de ésta una economía más vulnerable y dependiente principalmente de la inversión estadounidense, pues difícilmente es posible citar un ejemplo en el que la participación de la IED vaya más allá de la mera inyección de capitales y contribuya al desarrollo del sector económico en donde tiene presencia.

Tal participación en ambos casos no es más que resultado de la capacidad de los gobiernos para asumir y aprovechar al máximo el ingreso de esta inversión. En este sentido es posible mencionar que México representa principalmente una plataforma de exportación, mientras que China además de representar una plataforma de exportación, logra que la IED contribuya para

que este país participe como un actor dinámico y determinante del acontecer económico mundial.

Si bien el objetivo explícito de la presente investigación fue determinar la relación y el impacto que ha tenido el crecimiento y desarrollo de la economía china para la economía mexicana, en particular en el campo de la captación de flujos de IED, con esta investigación se pretende ir más allá, ya que el objetivo implícito de la misma es invitar al lector a vislumbrar un escenario alternativo al que se presenta actualmente para la economía mexicana, ya que esta investigación también evidencia si bien la existencia de una competencia y/o amenaza para la economía mexicana, también es posible percatarse de tintes de una tendencia hacia la diferenciación entre los factores de atracción de China y de México y con ello la posibilidad de asumir dicha situación de amenaza y/o competencia como un circunstancia con miras a diluirse.

A continuación se presenta el posible escenario alternativo para nuestro país, tal escenario implica asumir el crecimiento y desarrollo de la economía china más que como una amenaza como una oportunidad, para que definitivamente México logre diversificar tanto sus mercados como sus fuentes de inversión y entonces reducir la relación de dependencia respecto a los Estados Unidos que ha caracterizado a la economía mexicana; en este escenario China se presenta como un país que, debido al proceso de desarrollo y crecimiento en el que se encuentra ofrece un gran número de proyectos de modernización y ampliación abiertos a la participación extranjera, situación que de hecho se puede comprobar en el apartado dedicado a la infraestructura del transporte en China en el cuadro n° 19.

Asimismo, implica asumir a China como una fuente de IED, lo cual no resulta desatinado si consideramos que China ya se posiciona entre las principales fuentes de IED en la región de Asia.

En este escenario es necesario tener en cuenta que no será suficiente con la simple y mera diversificación tanto de los mercados y fuentes de inversión hacia China, ya que para el máximo aprovechamiento de tales

acciones requiere de un rediseño de las políticas públicas económicas y de la participación de la IED en la economía mexicana, ambas sustentadas en un plan de desarrollo a largo plazo formulado de acuerdo a las condiciones y necesidades propias de México, que a su vez permita que tales acciones de diversificación se reflejen en un verdadero aprovechamiento en el que la inversión que ingresa contribuya al desarrollo del sector o industria en el que participa y por lo tanto que contribuya al desarrollo de la economía nacional.

Fuentes.

Bibliografía.

- Alder, Salomón, *La economía China*, Fondo de Cultura Económica, México, 1957, pp. 26-80
- Antonio Ocampo José; Juan Martín. *Globalización y desarrollo. Una reflexión desde América Latina y el Caribe*. Washington D.C y Bogotá Colombia, Ed. CEPAL. Alfaomega, 2003 pp. 1-67
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Instituto de Relaciones Europeo-Latinoamericanas (IRELA), *Inversión Extranjera directa en América Latina; perspectiva de los principales inversores*, Madrid, 1998,300 pp.
- Correa Serrano, Ma. Antonia; Gutiérrez Rodríguez, Roberto, (coords), *Tendencias de la globalización en el nuevo milenio*, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2002, pp. 13- 49, 73-107
- González García, Juan, *China: Reforma económica y apertura externa. Transformación efectos y desafíos un enfoque neo institucional*, Colegio de México, México, 2003, pp. 161- 290
- González Rabanal, María de la Concepción; González Rabanal, Núria; Ortega López, Pedro, *El entorno económico actual*, Ediciones Paraninfo. S.A., España, 2003, pp. 5-43
- Jacques Adda, *La globalización de la economía. Orígenes y desafíos*. Sequitur, España, Madrid, 1999, pp. 113-224.
- José Luis Calva (coord.), *Problemas macroeconómicos de México. Diagnóstico y Alternativas*, Tomo II. Ed. INESER, JP. México, 1995, 204pp.
- José Luis Calva (coord.), *Problemas macroeconómicos de México. Diagnóstico y Alternativas*, Tomo I. Ed. INESER, JP. México, 1995, p. 196.
- Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y Desarrollo, Junta de comercio y Desarrollo, Comisión de la Inversión, la Tecnología y las Cuestiones Financieras Conexas, 11° período de sesiones, *El Nuevo panorama de la IED: Algunas de las principales cuestiones*. Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD. Ginebra 8 al 14 de marzo 2007. 18 pp.

- Petras James; Veltmeyer Henry. *Juicio a las Multinacionales. La Inversión Extranjera e Imperialismo*, Madrid, Ed. Popular, 2007, 271 pp.
- Piñón Antillón, Rosa María, (coord.). *La economía global: márgenes de maniobra para México y América Latina y el Caribe*, FCPyS- UNAM, Delegación de la Comisión Europea en México, 2002, pp. 15-26.
- Rodríguez y Rodríguez María Teresa, *El siglo XX en China*. UNAM, México 2001, pp. 121.
- Roldan, Eduardo (coord.), *Las reformas económicas de China, OMC, EE.UU, Taiwán y la UE*, Plaza y Valdez, México, 2003, 165 pp.
- Santander, *Hacer Negocios en China: La Guía*. México, 2008, 368 pp.

Documentos electrónicos

- Agencia Aduanera de América. *¿Porque el Puerto de Lázaro Cárdenas?*, [en línea], México, 7 pp.

Dirección URL: http://www.aaamerica.com.mx/presentacion_lc.pdf

[Consultada: 5 diciembre de 2010]

- Alatorre, José Eduardo, *et al.*, *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2009*, [en línea], Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. Nueva York, 2009, 232 pp.

Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>

[Consultada: 5 de enero de 2011]

- Alfonso, Blanch Saera, *El sector de la automoción en China*, [en línea] Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España y Shanghái, Instituto Español de Comercio Exterior, Marzo, 2009, 45 pp.

Dirección URL:

<http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0,,00.bin?doc=4261549> [Consultada: 11 enero de 2011]

- Alfonso Herrera García, *et al.*, *Diagnostico del Transporte de Carga Aérea en México*, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Instituto

Mexicano del Transporte, Sanfanlia Querétaro, 2005, 196 pp. Dirección URL:

<http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt273.pdf>

[Consultada: 18 de diciembre de 2010]

- Álvarez Medina, Lourdes; Sepúlveda Reyes, Elizabeth, *Reformas Económicas, Inversión Extranjera Directa y cambio en la industria automotriz china (1980-2004)*, pp. 87 – 113 (16) Facultad de Administración y Contaduría de la UNAM. N° 218, enero – abril 2006.

Dirección URL: [http://contaduriayadministracionunam.com.mx/articulo-2-106-](http://contaduriayadministracionunam.com.mx/articulo-2-106-12.html)

[12.html](http://contaduriayadministracionunam.com.mx/articulo-2-106-12.html) [Consultada: 5 enero de 2011]

- Banco Nacional de Comercio Exterior, *Seminario Iberoamericano sobre la productividad y competitividad empresarial. Programas de apoyo a las exportaciones en México*, (Bancomext), México, mayo 2006, 24 pp.

Dirección URL : <http://www.iberpymeonline.org/CompetitividadMexico/RAMOS.pdf>

[Consultada: 27 de junio de 2010]

- Bugallal Garrido, Marina; Zhang, Gavian, *Diferentes vehículos legales para invertir en China*, [en línea], Mariscal & Asociados Madrid 7 de mayo 2008. 5 pp.

Dirección URL: http://avalon.utadeo.edu.co/comunidades/grupos/asiapacifico/uploads/formas_legales_inversion_china.pdf [Consultada: 19 de junio del 2010]

- Cámara de Diputados. H. congreso de Unión. Centro de Estudios de Finanzas Públicas. *Situación actual del sector automotor en México 2000 2009/I*.

[En línea], México, Mayo 2009, 45pp.

Dirección URL:

<http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/2009/cefp0332009.pdf>

[Consultada: 5 de enero de 2011]

- Capasso Gamboa, Álvaro Gianfranco, *Situación Actual del ferrocarril en México*, [en línea], Tesis profesional, Universidad de las Américas Puebla Escuela de Ingeniería y Ciencias Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental titulada *Situación Actual del ferrocarril en México*. 30 de marzo, 2007, Capítulo 5.

Dirección URL:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lic/capasso_g_ag/capitulo5.pdf

[consultada: 18 de diciembre de 2010]

- S/autor, *China: inversiones extranjeras en el país*. Oficina Económica y Comercial España en Pekín Instituto Español de Comercio Exterior.

Julio 2009, 8 pp.

Dirección URL:

<http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/0...00.bin?doc=4239740> [consultada: 28 de diciembre 2010]

- CONACYT, *Informe General del Estado de la Ciencia y la Tecnología*, [en línea], Consejo Nacional de Ciencia y la Tecnología (CONACYT), México, 2008. pp. 83- 109
Dirección URL: http://www.siiicyt.gob.mx/siiicyt/docs/contenido/IGECYT_2008.pdf
[Consultado; 4 agosto de 2010]
- CONACYT, *Informe General de Estado de la ciencia y la Tecnología*, [en línea], Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), México 2009, pp. 73-128 Dirección URL:
<http://www.siiicyt.gob.mx/siiicyt/docs/Estadisticas3/Informe2009/Capitulo3.pdf>
[Consultado: 29 de Diciembre 2010]
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, *Disposiciones de Promoción de Inversiones en los Acuerdos Internacionales de Inversión*, [en línea], UNCTAD, Nueva York y Ginebra, 2008. 90 pp.
Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/iteiit20077_sp.pdf
[consultada: 7 de febrero de 2010]
- Consejo Nacional de Promoción de Inversiones, CONAPRI, *Guía para el inversionista: Cómo hacer negocios con China*, [en línea], La Galaxia, Venezuela, Agosto, 2006. pp. 36. Dirección URL:
<http://www.venezuela.org.cn/comercial/negconchinaes.pdf>
[Consultada: 19 de junio de 2010]
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. Dirección de Desarrollo Portuario, *Situación actual del sistema portuario nacional*, [en línea], Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México, pp. 7-24
Dirección URL:
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf>
[Consultada: 28 de noviembre de 2010]
- Cortes López, Javier, *La industria Automotriz en México*, [en línea], México, 4 pp. Dirección URL: [http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20\(Mexico\).pdf](http://csh.izt.uam.mx/cen_doc/cedefna/Feb09-Mar09/Sector%20Automotriz%20(Mexico).pdf) [Consultada: 8 enero de 2011]

- S/autor, *Devolución de Impuestos de importación a los exportadores (DRAWBACK*, [en línea], pp. 5, Dirección URL:
[http://www.mipymeglobal.com/exportacion_inf/apoyo_gobierno/DEVOLUCION I MPUESTOS DE IMPORTACION A LOS EXPORTADORES.pdf](http://www.mipymeglobal.com/exportacion_inf/apoyo_gobierno/DEVOLUCION_I MPUESTOS DE IMPORTACION A LOS EXPORTADORES.pdf)

[Consultada: 27 de junio de 2010]

- Doz, Javier, Secretario de acción sindical Internacional C.S de CC OO. *Informe sobre la situación socio-laboral y sindical de China, Madrid*, Julio 2008.

Madrid, 76 pp. Disponible en línea en:

<http://www.fiteqa.ccoo.es/comunes/temp/recursos/29/698904.pdf>

[Consultada: 8 enero de 2011]

- Dassel Peters, Enrique. Working Group on Development and Environment in the Americas. *The Impact of Foreign Direct Investment in México*. [En línea], Abril 2008. 20 pp.

Dirección URL. <http://ase.tufts.edu/qdae/Pubs/rp/DP11Dussel%20PetersApr08.pdf>

[Consultada: 26 abril de 2010]

- Faya Rodríguez, Alejandro, *Inversión Extranjera en el sector servicios*, [en línea], Secretaria de Economía y Dirección General de Inversión Extranjera (DGI), México, 16 pp.

Dirección URL: <http://www.chilexportaservicios.cl/ces/portals/18/SERVICIOS-IED%20SEconomia%20-%20A.pdf> [Consultada: 27 de junio de 2010]

- Fernández Domínguez, Amilcar Orlian, *Explicando las exportaciones mexicanas de la industria automotriz. Un análisis de series de tiempo*. Tesis Profesional, [en línea] Universidad de las Américas Puebla, Escuela de Ciencias Sociales Departamento de Economía. México, 15 de junio de 2005. pp. 15 – 27.

Dirección URL:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/mec/fernandez_d_ao/capitulo2.pdf [Consultada: 8 de enero de 2011]

- Finkman, Javier y Montenegro, Maximiliano, *Tendencias Principales de la Inversión Extranjera Directa y de las Empresas Transnacionales en el actual contexto de Globalización*, 52 pp. Oficina de Buenos Aires, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Mayo de 1994. Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/25785/23%20tendencias%20principales.pdf> [Consultada: 11 octubre de 2010]
- Gian Carlo Delgado-Ramos, *Alcances y Limites de la tecnología China*, [en línea], *Confines* 3/5, enero – mayo 2007. Dirección URL: <http://confines.mty.itesm.mx/articulos5/DelgadoG.pdf> [Consultado: 28 octubre 2010] pp. 35- 48
- Guerrero de Lizardi, Carlos, *Determinantes económicos del salario mínimo en los países pequeños y abiertos: una aplicación para Centroamérica*, [en línea], Sede subregional de la CEPAL en México, México, noviembre 2009, 42 pp. Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/38121/L943.pdf> [Consultada: 30 de julio de 2010]
- Guzmán, Alenka; Toledo, Alejandro, *Competitividad manufacturera de México y China en el mercado estadounidense*. [En línea], México, Economía, UNAM. Vol. 2 núm. 4, pp. 137. Dirección URL: <http://www.ejournal.unam.mx/ecu/ecunam4/ecunam0406.pdf> [Consultada: 28 diciembre 2010]
- Iglesias, Daniel Humberto, *Cadenas de valor como estrategia: Las cadenas de valor en el sector agroalimentario*, Estación Experimental Agropecuaria Anguil y el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), febrero 2002, 24 pp.
- Informe de la Organización Mundial de la Intelectual (OMPI), *Patentes: Estadísticas sobre las actividades en materia de patentes a escala mundial*, [en línea], Edición de 2007, Dirección URL: http://www.wipo.int/ipstats/es/statistics/patents/patent_report_2007.html#P194_31259 [Consultada: 16 de julio 2010].

- Juárezgui González, Carlos M. *Puerto de –ensenada, su nueva alternativa.*

Puertos de México. [En línea],

Dirección URL:

<http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerocuatro/ensenada.pdf>

[Consultada: 5 de diciembre de 2010]

- S/autor, *La inversión extranjera directa en Asia-Pacífico en 2003*, [en línea], N° 48-21, Casa de Asia Economía, Enero 2004,

Dirección URL: <http://www.casaasia.es/pdf/1220455239PM1074790359439.pdf>

[Consultada: 29 marzo de 2010].

- Labiano, Virginia; Loray, Romina. *China: Desafíos y oportunidades para México.* [En línea], Centro Argentino de Estudios Internacionales Programa Asia-Pacífico. 20 pp. Dirección URL:

<http://www.caei.com.ar/es/programas/asia/26.pdf> [consultado el 15 junio 2010]

- López González, Alicia, *Nueva Ley del impuesto de sociedades en China*, Estudio realizado por la oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Pekín, [en línea], Instituto Español de comercio Exterior (ICEX), Enero2008, pp. 5 Dirección URL:

<http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/view/Document/0,,00.bin?doc=4082168> [Consultada: 19 de junio de 2010]

- López González, Alicia, *Nuevo catálogo guía industrial de inversión extranjera*, [en línea], Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, Instituto Español de comercio Exterior (ICEX), enero del 2008, 5 pp.

Dirección URL:

<http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/view/Document/0,,00.bin?doc=4082173> [Consultada: 23 junio de 2010]

- S/ autor, *Los 10 puertos más importantes de México.* [En línea], Equipo Editorial Explorando México,

Dirección URL: <http://www.explorandomexico.com.mx/about-mexico/5/169/>

[Consultado: 9 de diciembre de 2010]

- Martínez, Diego, bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de España en Shanghai. *El Sector de la Logística en China*, [en línea], Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)- febrero 2010 153 pp. Dirección URL: <http://china.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/view/Document/0,,00.bin?doc=4326110> [Consultado: 4 de noviembre de 2010]
- Martínez Musiño, Celso; Licea de Arenas, Judith, *La producción científica y tecnológica y las políticas públicas en México en el periodo 1995-2006*, [en línea], Culcyt/producción científica, México, noviembre-diciembre, N°29. 2008. Pp. 16-23 Dirección URL: dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=2921115&orden=0 [Consultado: 18 de octubre de 2010]
- Mora Gómez, Cap. Héctor *Manzanillo: el puerto n° 1 en el manejo de contenedores*. Puertos de México. [En línea], Dirección URL: <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerodos/manzanillo.pdf> [Consultada: 8 de diciembre de 2010]
- Murillo, Lucia, *Inversión extranjera Directa recibida por China en el 2009*. [En línea], Instituto Español de Comercio Exterior ICEX. Noviembre de 2009. Pp. 14 Dirección URL: <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/view/Document/0,,00.bin?doc=4270887> [Consultada: 20 diciembre de 2010]
- Oficina Económica y Comercial de España en Pekín, *Informe Económico y Comercial China*, actualizado a mayo del 2010. [En línea], 61 pp. <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/view/Document/0,,00.bin?doc=4329174> [Consultada: 21 de junio 2010]
- S/autor, *Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX)*, [en línea], 3 pp. Dirección URL: http://www.mipymeglobal.com/exportacion_inf/apoyo_gobierno/Programa_Importacion_Temporal_para_Producir_Articulos_de_Exportacion.pdf [Consultado: 27 de junio de 2010]

- S/autor Programa Nacional de Infraestructura 2007 – 2012. [En línea], México, 2007, 172 pp.

Dirección URL:

<http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf> [Consultada: 6 noviembre de 2010]

- Promexico, Inversión y Comercio; Secretaria de Economía, *Prioridades para la promoción Internacional. Principales Sectores y elementos de coordinación entre la Cancillería y Proméxico 2010*. ProMéxico, [en línea], Dirección URL:

<http://www.promexico.gob.mx/work/sites/Promexico/resources/LocalContent/1441/1/PrioridadesPromocionInternacional2010.pdf> [Consultada: 30 junio de 2010]

- Rodríguez Elizalde, Alberto, *La inversión extranjera directa como un factor de desarrollo para México: el papel de la política exterior mexicana en la atracción de ésta*, Tesis profesional, Departamento de Relaciones Internacionales y Ciencias Políticas, Escuela de Ciencias Sociales, Artes y Humanidades, Universidad de las Américas Puebla, México, Puebla, 2008, pp.38-65

Dirección URL:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/rodriguez_e_a/capitulo_2.html# [Consultada: 12 febrero de 2010]

- Sabadell Banca Privada, *China: economía de mercado y de capitales*, nota de opinión de mercados, N° 16, 5 de junio de 2003. [En línea].

Dirección URL:

https://www.bancourquijo.com/g3repository/PUBLICACIONES/NUM16_SBPOPI NION16.PDF [consultada: 26 de marzo 2010]

- Secretaria de Infraestructura, Dirección general de Desarrollo Carretero, *El sector carretero en México 2009. Red Nacional de Carreteras*, [en línea], México 2009, Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) ,8pp.

Dirección URL: <http://uac.sct.gob.mx/fileadmin/espanol/anuncio/opusculo.pdf> [Consultado: 18 de noviembre 2010]

- Sequerós, Antonio, becario del Gobierno de Aragón en SIPCA Sociedad Instrumental para la promoción del Comercio Aragonés en Shanghai, y forma parte del fondo documental del Programa de Becas en Internacionalización. Estudio de mercado: El Sector de la Automoción en China, [en línea], Zaragoza mayo 2004. 68 pp.

Dirección URL:

<http://www.camarahuesca.com/descargas/otros/EI%20sector%20de%20la%20automocion%20en%20China.pdf> [Consultado: 5 enero de 2011]

- Simón Domínguez, Nadima; Vera Martínez, Paola Selene *La Inversión Extranjera directa. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autopartes.* [En línea], realizado en el marco del proyecto IN308709-2:

- “Competencia y estrategias de las empresas que participan en la cadena productiva de la industria automotriz en México y China”, (PAPIIT), de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2008-2009. 22 pp.

Dirección URL:

http://www.profmex.org/mexicoandtheworld/volume15/3summer2010/La_inversion_extranjera_directa_en_Mexico.pdf [Consultada: 27 diciembre de 2010]

- Simón Johnson, *El avance de los fondos soberanos de inversión*, [en línea], Finanzas & Desarrollo, septiembre, 2007.

Dirección URL: <http://imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2007/09/pdf/straight.pdf> [consultada: 8 de febrero de 2010]

- UNTACD, *Informe sobre inversiones en el mundo 2009. Empresas transnacionales producción agrícola y desarrollo.* [En línea], Naciones Unidas, UNTACD, Nueva York y Ginebra, 2009, 64 pp.

Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2009overview_sp.pdf [consultada: 5 de febrero de 2010].

- UNCTAD, *Informe sobre Inversiones en el mundo. Las empresas transnacionales y el desafío de las infraestructuras 2008*, [en línea], Naciones Unidas, UNTACD, Nueva York y Ginebra, 60 pp.

Dirección URL: http://www.unctad.org/sp/docs/wir2008overview_sp.pdf
[consultada: 7 de febrero de 2010]

- Vicencio Miranda, Arturo, *La Industria Automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas*, [en línea], México, No. 221, enero-abril 2007, pp 211-248 Dirección URL: <http://www.ejournal.unam.mx/rca/221/RCA22110.pdf>
[Consultada: 6 enero de 2011]

- Vinaza Martínez, Marco Antonio, *Guía de Servicios de Transporte Marítimo, en México, 2009*. [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Marina Mercante, 171 pp.

Dirección URL:

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf
[Consultado: 29 noviembre de 2010]

- Zacnicte, Esperanza Alba, *China: el nuevo gigante automotriz*, [en línea], "México y la Cuenca del Pacífico" Vol.11, núm. 33/ septiembre-diciembre 2008. Pp. 57-71.

Dirección URL: <http://148.202.18.157/sitios/pperiod/pacifico/Revista33/0.5.pdf>
[Consultada: 6 enero de 2011]

- Zárate Mirón, Viviana Elizabeth, *Convergencia en el crecimiento de los estados de México a partir del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)*, Tesis Licenciatura. Economía. Departamento de Economía, Escuela de Negocios y Economía, Universidad de las Américas Puebla, México, Puebla, 2009, pp. 1-16

Dirección URL:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lec/zarate_m_ve/capitulo1.pdf
[Consultada: 11 febrero de 2010]

Páginas Web

-Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V. [en línea],

Dirección URL:

http://www.puertoaltamira.com.mx/espanol/plantilla_2010_inicio_1/inicio_1.htm

[Consultada 5 de diciembre de 2010]

-Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A de C.V. [en línea],

Dirección URL:

<http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc/index.php/acerca-del->

[puerto/ubicacion](http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc/index.php/acerca-del-puerto/ubicacion) [Consultada: 5 diciembre de 2010]

-Administración Portuaria Integral de Manzanillo. S.A. de C.V. [En línea],

Dirección URL: [http://www.puertomanzanillo.com.mx/php/esp/seccion-](http://www.puertomanzanillo.com.mx/php/esp/seccion-01.php?eCodSeccion=2110566)

[01.php?eCodSeccion=2110566](http://www.puertomanzanillo.com.mx/php/esp/seccion-01.php?eCodSeccion=2110566)) [Consultada: 5 de diciembre de 2010]

-Agencia de Inteligencia Central, Dirección URL; <https://www.cia.gov/>

-Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCATAD), Dirección URL: www.unctad.org/

- Promexico, *dirección URL:* www.promexico.gob.mx/

-Embajada de China en México, [en línea],

Dirección URL: <http://www.embajadachina.org.mx/esp/jm/t44254.htm>

[Consultada: 18 de julio 2010].

- Organización Mundial del Comercio, (OMC),

Dirección URL: www.wto.org/indexsp.htm