



---

**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES LEGISLATIVAS DEL  
SENADO DE LA REPÚBLICA**



**La industria automotriz en el Tratado de  
Libre Comercio de América del Norte:  
Implicaciones para México**

Julio de 2003

---

Coordinación Ejecutiva  
Cuitláhuac Bardán Esquivel

Coordinación del Proyecto  
Rosa Adriana Figueroa Álvarez

Compilación de texto  
Rosa Adriana Figueroa Álvarez

---

## ÍNDICE

<b>Introducción</b>	<b>5</b>
<b>Parte I. México y su industria automotriz</b>	<b>8</b>
1.1 Evolución de la industria automotriz	9
1.2 Industria automotriz mexicana desde el TLCAN	16
1.3 Innovación tecnológica en la industria automotriz mexicana	17
1.4 Justificaciones de transnacionales para establecerse en México	18
1.5 Marco laboral de la industria automotriz	21
1.6 Localización geográfica de las plantas armadoras	25
1.7 Datos sobre la industria automotriz en México	31
1.8 Sector de autopartes en México	38
1.8.1 Equipo original	39
1.8.2 Mercado de reemplazo	40
1.9 Inversión Extranjera Directa	40
1.9.1 IED en la industria automotriz	46
1.10 Situación fiscal a partir del TLCAN en México	47
1.11 Beneficios del TLCAN para los consumidores en México	51
1.12 Programa de Competitividad para la Industria Automotriz	53
<b>Parte II. TLCAN: Industria automotriz</b>	<b>57</b>
2.1 Implicaciones del TLCAN en la industria automotriz mexicana	58
2.2 Implicaciones del TLCAN en la industria automotriz estadounidense	59
2.3 Implicaciones del TLCAN en la industria automotriz canadiense	60
2.4 Anexo 300-A: Comercio e Inversión en el sector automotor	61
2.4.1 Canadá Apéndice 300-A.1	62
2.4.2 México Apéndice 300-A.2	63
2.4.3 EEUU Apéndice 300-A.3	65
2.4.4 Disposiciones pertinentes en otros capítulos	65
2.5 Negociación para el establecimiento del 62.5% como regla de origen	69
2.5.1 Estados Unidos	69
2.5.2 Canadá	70
2.5.3 México	73
2.5.4 Contenido doméstico final	73

---

2.6 Estrategia de las 3 grandes ante el TLCAN	74
2.7 Estrategia de las empresas automotrices extranjeras ante el TLCAN	75
2.8 Datos sobre la producción automotriz regional	76
<b>Consideraciones finales</b>	<b>81</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>85</b>

---

## INTRODUCCIÓN

Desde hace nueve años, México forma parte del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Sin duda, una de las pocas industrias en México que se vio favorecida por éste, fue la automotriz, ya que constituye una industria fuerte y sólida en nuestro país, capaz de competir en el ámbito internacional. Uno de los aspectos que ofrece México para la atracción de la inversión extranjera directa (IED) en el ramo automotor es la mano de obra eficiente, lo que se traduce en productos de calidad, con bajos costos de producción.

La industria automotriz es considerada, en muchas ocasiones, como una industria que mide el nivel de bienestar de una economía. Es decir, esta industria tiene una característica particular que es su importante efecto multiplicador, lo que impacta en otras industrias como la del vidrio, acero y hule. Además, constituye una importante fuente en la economía, por ser generadora de empleos, directa e indirectamente y, por contribuir de manera significativa en el Producto Interno Bruto de algunos países.

El caso de la industria automotriz mexicana es particularmente interesante. Actualmente, México es el octavo mayor productor de vehículos en el mundo y continua en el recorrido de ubicarse como uno de los cinco mayores productores a nivel mundial, compitiendo, entonces con países de reconocimiento internacional en la producción de vehículos, como lo son Italia, Brasil, Canadá y Reino Unido. Dentro del sector manufacturero mexicano, que es la principal fuente de divisas en nuestro país, antes que el petróleo y el turismo, la industria automotriz constituye la fuente que más divisas aporta a este sector, de ahí radica su importancia en México.

---

Uno de los componentes más importantes que determinan el precio de un vehículo automotor es la tasa impositiva que existe en todos los países. En el caso de México, un vehículo nuevo puesto a la venta, está conformado por los siguientes impuestos: Impuesto al Valor Agregado (IVA) que es del 15%, Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN) que va desde 2.6% hasta poco más de 10%, dependiendo del precio del vehículo y, por último, la tenencia que se paga anualmente, que es, en promedio, 2.6% del costo total (ya incluidos los demás impuestos) del vehículo.

De acuerdo a la Ley de Ingresos de la Federación, para el 2003, el gobierno federal tiene contemplado recabar, vía estos impuestos, un monto de 17.7 mil millones de pesos. El pasado 27 de marzo de 2003, el Senador Miguel Martínez Mireles propuso eliminar el pago de la tenencia, situación que ha desatado polémica entre los diferentes actores involucrados en el tema.

Por lo anterior, el Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República se abocó a la elaboración de un documento informativo desarrollado en dos partes. Por un lado, se describe la estructura y funcionamiento de la industria automotriz en México, explicando la situación fiscal al respecto. Por otro lado, se explican los lineamientos con respecto al sector automotor contenidos en el TLCAN.

El objetivo principal de esta investigación es dar a conocer a los CC. Senadores el funcionamiento de la industria automotriz en México, así como demostrar la importancia económica que representa para nuestro país este sector ante la próxima apertura comercial a partir de 2004.

---

La presente investigación está dividida en dos apartados. El primero de ellos corresponde a la descripción del funcionamiento de la industria automotriz mexicana. En este apartado, se desarrollará la evolución de la industria automotriz en México, hasta el TLCAN. Posteriormente, se explicará brevemente en qué consiste la innovación tecnológica en esta industria. Enseguida, se analizarán las justificaciones que tienen las transnacionales para establecerse en México, además de abordar el marco laboral de la industria. A continuación, se mostrará geográficamente la localización de las plantas armadoras y se analizarán los datos acerca de la producción automotriz en México. También se explicará la conformación del sector de autopartes. Enseguida, se abordará el tema de la inversión extranjera directa en la industria. Además, se analizará la situación fiscal en México en este rubro a partir de la apertura total para autos nuevos en 2004. Finalmente, se explicarán los beneficios que el TLCAN ha traído a los consumidores mexicanos, así como el Programa de Competitividad para la Industria Automotriz.

En el segundo apartado, se explican las disposiciones contenidas en el TLCAN para la industria automotriz en los tres países. De esta manera, se hará una descripción de las implicaciones que ha traído el TLCAN a las industrias automotrices de México, Estados Unidos y Canadá, así como los lineamientos específicos para cada uno de estos países, contenidos en el Anexo 300-A del TLCAN. Posteriormente, se explicará el proceso de negociación para establecer el 62.5% como regla de origen, mostrando las posturas de cada uno de estos países. A continuación, se abordarán las estrategias que siguieron tanto las empresas automotrices estadounidenses, como las automotrices extranjeras ante el TLCAN. Por último, se analizarán los datos acerca de la producción automotriz regional, ubicándola en el ámbito mundial.

---

## **PARTE I.**

### **México y su industria automotriz**

En el desarrollo de esta primera parte de la investigación se analizará a la Industria Automotriz Mexicana (IAM). Primero, se presentará la evolución de esta industria desde su aparición hasta la actualidad. Después, se analizará esta industria tomando como punto de partida la negociación del TLCAN. Posteriormente, se estudiarán las innovaciones tecnológicas que la IAM ha tenido. A continuación, se presentarán las justificaciones que las empresas automotrices transnacionales tienen para establecerse en México. Enseguida, se explicará el marco laboral en la industria automotriz mexicana. Posteriormente, se ubicará geográficamente a las plantas armadoras en México. Después, se proporcionarán los datos sobre la producción de esta industria en México. A continuación, se analizará al sector de autopartes, abarcando tanto el mercado de equipo original, como el de reemplazo. Por último, se explicará la situación de la inversión extranjera directa en la industria.

México se ha convertido en un paraíso casi perfecto de la industria automotriz mundial en las últimas dos décadas. La cercanía con Estados Unidos y Canadá, los mercados más importantes, tanto para producir como para consumir, convierten a México en proveedor natural de productos terminados y partes exclusivas para las plantas armadoras, que operan en los continentes americano y europeo.

---

A nivel internacional, México es el octavo mayor productor de vehículos en el mundo.<sup>1</sup> La creciente demanda de vehículos que exige el mercado estadounidense y que no puede satisfacer debido, entre otros factores, a las condiciones laborales que exigen los grandes sindicatos para trabajar dentro de las plantas armadoras, obliga a las compañías norteamericanas a recurrir a México, como proveedor confiable de componentes o productos terminados para comercializarlos en su territorio, sin distorsionar su ciclo productivo, con el aval de las corporaciones sindicales estadounidenses.

La participación de las grandes empresas transnacionales en el sector no se debe únicamente a los beneficios económicos que les representa, sino que necesitan bajos costos para mantenerse en el mercado mundial. El avasallador ingreso de las empresas japonesas al mercado mundial de automóviles, y el desafío que plantearon a las industrias competidoras, hizo que las empresas estadounidenses y europeas cambiaran sus estrategias globales. Así, los sistemas de producción, coordinados con la demanda y la búsqueda de factores de producción baratos, fueron los principales elementos que determinaron la estrategia de estas empresas.

Se puede atribuir el *boom* de la industria automotriz en México a la firma de Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Este sector ha sido uno de los más dinámicos de la economía mexicana en las últimas cuatro décadas. Y es preciso analizar esta dinámica para comprender el rol que hoy en día desempeña en la economía este país.

---

<sup>1</sup> Cuevas, Fausto, director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, "Freno a la venta de autos nuevos en México, en la recta final de 2002", *El Financiero*, México, 14 de enero de 2003.

---

## 1.1 Evolución de la industria automotriz mexicana

La industria automotriz mexicana se fundó en los años veinte cuando Ford, General Motors y Fábricas Auto-Mex – una empresa mexicana que ensamblaba para Chrysler – establecieron instalaciones de montaje en el área metropolitana de la ciudad de México, como parte de sus programas de expansión internacional o en respuesta a la protección arancelaria ofrecida a sus operaciones de ensamble locales. Sin embargo, no hubo fabricación de automóviles en México antes de 1962, cuando un decreto del gobierno obligó a las compañías a aumentar sustancialmente la producción nacional de componentes. En consecuencia, las actividades manufactureras se expandieron drásticamente y las empresas transnacionales alcanzaron una posición predominante en la producción de vehículos.

Como se observa en el cuadro 1.1, los beneficios que traían consigo las transnacionales al establecerse en México eran: un conocimiento a fondo de la industria y de los mercados nacionales e internacionales, capital, habilidades gerenciales y administrativas, tecnología, canales de distribución y conocimiento de las preferencias del consumidor. Por otra parte, el gobierno mexicano también ofrecía ciertas ventajas, como lo son: infraestructura e industria relacionada con el ramo que sirvieran de abastecedores, mercado interno, materia prima y acceso barato a los recursos naturales, reducción de aranceles, simplificación de trámites gubernamentales e impuestos reducidos. Lo que México buscaba era industrializar al país, como parte de su política de sustitución de importaciones. Más adelante se analizará el resultado de esta política y las consecuencias que tuvo para México.

**CUADRO 1.1**

**Beneficios de las transnacionales y del gobierno mexicano para la consolidación de una industria nacional**

Ventajas ofrecidas por las transnacionales	Ventajas ofrecidas por el gobierno mexicano
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conocimiento a fondo de la industria y los mercados</li> <li>• Capital</li> <li>• Habilidades gerenciales y administrativas</li> <li>• Tecnología</li> <li>• Canales de distribución</li> <li>• Conocimiento de las preferencias de los consumidores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura</li> <li>• Mercado interno</li> <li>• Materia prima</li> <li>• Acceso barato a los recursos naturales</li> <li>• Reducción de aranceles</li> <li>• Simplificación de trámites gubernamentales</li> <li>• Impuestos reducidos</li> </ul>

*Fuente: cuadro de elaboración personal.*

En 1969, existían dos planes que reforzarían a la industria automotriz mexicana. Esto se puede observar en el cuadro 1.2. El primer plan fue el de Fusión. Este plan era apoyado por Automex y Chrysler, y promovido por la Secretaría de Hacienda. Lo que se buscaba, era hacer a la industria nacional más competitiva, frente a las transnacionales en el mercado doméstico. La fusión sería entre las empresas VAM, DINA, FANASA y Automex. El segundo plan era el Plan de Exportación, en el que Ford y la Secretaría de Comercio estaban a favor. Este plan sugería que las empresas podrían tener una cuota de importación de sus partes automotrices, de acuerdo con sus niveles de exportación alcanzados. Así, cualquier importación podría ser compensada por las exportaciones. Finalmente este último plan, fue el que se aprobó y se dio lugar a un incremento en los vehículos exportados.

**CUADRO 1.2**

**Planes de reforzamiento para la industria automotriz mexicana**

Plan de Fusión	Plan de Exportación
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyado por Automex y Chrysler</li> <li>• Promovido por la Secretaría de Hacienda</li> <li>• Buscaba una industria más competitiva</li> <li>• Se realizaría una fusión entre las empresas VAM, DINA, FANASA y Automex.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respaldo por Ford</li> <li>• Promovido por la Secretaría de Comercio</li> <li>• Las empresas podrían tener una cuota de importación de sus autopartes, de acuerdo con sus niveles de exportación alcanzados.</li> </ul>

*Fuente: cuadro de elaboración personal*

La industria automotriz mexicana prosperó en el decenio que inició en 1970. El valor de la producción de esta industria creció a una tasa anual promedio de 10.3% durante 1975-1981 y, en el mismo periodo, su participación en el PIB de manufacturas (incluyendo partes automotrices) alcanzó 7.5%.<sup>2</sup> En términos comparativos, resultaba cara esta industria debido a la cantidad de empresas que fabricaban una amplia gama de modelos destinados principalmente al mercado nacional restringido, pero el auge económico del petróleo en 1978-1981 aumentó en gran proporción la demanda interna y ocultó temporalmente este problema.

Sin embargo, en 1982 la crisis económica afectó seriamente a la industria. La producción total de automóviles y camiones de carga disminuyó 51.6% entre 1981 y 1983, y a pesar de una posterior recuperación parcial, la producción en 1987 (395,258 vehículos) apenas fue superior a la de 1975.<sup>3</sup> A causa de la reducción drástica del mercado interno, Ford tuvo que cerrar dos de sus tres plantas en el área metropolitana de

<sup>2</sup> Carrillo, Jorge y Patricia García, "Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México", *Estudios Sociológicos*, No. 14, mayo-agosto de 1987, p.325.

<sup>3</sup> Asociación Mexicana de Industria Automotriz, *Boletín*, No. 265, enero de 1988, p.23.

---

la Ciudad de México entre 1983 y 1986, y Renault dejó de producir vehículos en México en 1986.

La crisis del mercado automotor nacional después de 1982 obligó al gobierno mexicano y a las empresas transnacionales a reconsiderar el futuro de la industria. En septiembre de 1983 el gobierno de De la Madrid emitió un decreto con el propósito de mejorar la eficiencia industrial, limitando el número de marcas y modelos permitidos (desde 1987 cada empresa podía producir sólo una marca y cinco modelos), aumentando las partes de fabricación nacional para todos los automotores y fomentando las exportaciones.<sup>4</sup> Esto se puede observar en el cuadro 1.3.

Las transnacionales siempre se habían resistido a la reducción en el número de marcas y modelos, aunque habían comenzado a producir para la exportación a fines de los años setenta. Con el mercado interno en crisis, estas compañías aumentaron las exportaciones, de 15,819 a 155,983 vehículos terminados entre 1982 y 1987, y de 320,301 a 1,431,733 motores durante el mismo periodo.

Junto con el cambio hacia la exportación hubo una importante reorganización espacial de la industria automotriz. En 1981 se abrieron plantas nuevas en el norte y centro de México: Chrysler (Ramos Arizpe), General Motors (Ramos Arizpe), Nissan (Aguascalientes) y Ford (Chihuahua y Hermosillo). Algunas de estas instalaciones se planearon con la esperanza de aumentar las ventas internas, pero después de 1982, se dedicaron principalmente a producir para la exportación.

---

<sup>4</sup> "Decreto para la racionalización de la industria automotriz", *Diario Oficial de la Federación*, 15 de noviembre de 1983, pp.3-9.

En 1989 se promulgó el Decreto Automotriz y el Decreto para Camiones Pesados y Autobuses, cuyos objetivos eran consolidar el patrón exportador del sector y buscar una mayor especialización para competir en el mercado internacional. Para 1991 se registra un déficit en las cuentas automotrices de 1 274 millones de dólares. Este saldo negativo puede ser explicado por la dependencia de las importaciones de material de ensamble, acceso a la importación de vehículos nuevos y una disminución en la demanda por productos domésticos. Sin embargo, entre 1993 y 1997 las exportaciones mexicanas de automóviles se incrementaron 134% (de 8.9 a 20.8 mil millones de dólares). Esto representaba el 19% de las exportaciones totales de México.<sup>5</sup>

**CUADRO 1.3**  
**Resumen de las regulaciones y los decretos emitidos por el gobierno**  
**mexicano para promover la industria automotriz**

Regulación	Resumen
<b>Decreto de 1962</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los vehículos terminados no podían ser importados por México</li> <li>• El contenido local debía ser de 60% del costo directo de producción</li> <li>• Los materiales extranjeros requerían tener un permiso</li> <li>• Cada compañía tenía un límite máximo de producción</li> <li>• Las empresas de autopartes no podían pertenecer a las ensambladoras y debían tener al menos 60% de capital mexicano</li> </ul>
<b>Regulación de 1969 y Decreto de 1982</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las ensambladoras son fomentadas para que exporten</li> <li>• Los límites de producción fijados en 1962 son modificados</li> <li>• Las exportaciones son utilizadas como punto de referencia para determinar los niveles de producción</li> </ul>
<b>Decreto de 1977</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las exportaciones son un requisito para poder producir en México</li> <li>• Las ensambladoras tienen que racionalizar su producción</li> <li>• Las manufactureras deben generar empleos</li> <li>• El desarrollo de la región de la frontera norte es promovido</li> <li>• El apoyo del gobierno es ofrecido para los proveedores de autopartes mexicanas</li> <li>• La Comisión Inter.- Secretarial es creada para vigilar la industria</li> </ul>
<b>Decreto de 1983</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para 1984, debe haber solamente 3 líneas con 7 modelos por empresa armadora; 2 con 5 en 1985 y 1986.</li> <li>• Para 1987, cada empresa armadora tiene permitido sólo una línea de producción y 5 modelos</li> </ul>

<sup>5</sup> "Comercio Exterior", *La Industria Automotriz en México*, INEGI, Edición 1999, p. 177.

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una segunda línea de producción es permitida únicamente con fines de exportación y está sujeta a una escala de distintos niveles de contenido local: si el 80 % de la producción es exportado, el requisito de contenido local aumenta a 56 %.</li><li>• Tanto las empresas armadoras como los productores de autopartes deben mantener una balanza comercial positiva</li><li>• Aumentar el grado de integración nacional en 10% para la producción de vehículos de pasajeros y 20% para camiones pesados y autobuses.</li><li>• La producción de motores de 8 cilindros queda prohibida.</li></ul>
<b>Decreto de 1989</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cada productor puede importar vehículos sin exceder de 15% del número de vehículos vendidos por dicho productor en México durante los años modelo de 1991 y 1992. Este número aumentará a 20% para los años modelo de 1993 y 1994. A fin de ser elegido para esas importaciones, cada productor <i>debe</i> mantener una balanza comercial positiva.</li><li>• Por cada peso/dólar importado en vehículos nuevos, el productor deberá exportar 2.50 pesos/dólares para el año modelo 1991; 2 para los años modelo 1992 y 1993, y 1.75 para el año modelo 1994.</li><li>• 36% del valor agregado en vehículos debe comprender componentes producidos por la industria mexicana de autopartes; 36% de partes manufacturadas por los productores de coches en México deben estar hechas por la industria mexicana de autopartes.</li></ul>

*Fuente: cuadro elaborado con base en información obtenida en Glen Taylor, "Strategic Manpower Policies and internacional Competitiveness: The Case of Mexico", en Appel, Molot, Maureen, *Driving Continentally. National Policies and the North American Auto Industry*. Carleton University Press, Ottawa, Canadá, 1993, p. 240, y en Studer, Isabel, "El Sector Automotor", en Leycegui, Beatriz y Rafael Fernández de Castro, *TLCAN, ¿Socios Naturales?*, Cinco años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Miguel Ángel Porrúa, México, 2000, p. 302.*

## **1.2 Industria automotriz mexicana desde el TLCAN.**

El 12 de agosto de 1992, se concluyeron las negociaciones del Tratado Trilateral de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá. Uno de los sectores que generó mayor discusión en la conclusión de las negociaciones fue el automotor. Sin duda, la preocupación de los tres países por asegurar las mejores condiciones de participación, fue el motivo para sostener innumerables reuniones, donde se presentaran los intereses particulares de cada país. México decidió entonces, centrar la atención en la definición de reglas de origen, para que no desviaran la inversión a terceros países y, proponer un periodo de apertura gradual en vehículos, partes y componentes y así permitir que las empresas nacionales se adecuaran a las nuevas condiciones del acuerdo comercial.

La propuesta del TLCAN del 12 de agosto implicó cambios en las regulaciones mexicanas a fin de hacer operativo los capítulos del acuerdo. En el caso particular de la industria automotriz, la diferencia entre el Decreto y el Tratado no es amplia en términos cualitativos. Es decir, el Decreto automotor promueve la apertura y desregulación del sector, mientras que el Tratado hace aún más flexibles los porcentajes y los tiempos. Se debe hacer hincapié en los sistemas de innovación que se han llevado a cabo en esta industria, sobretodo desde la década pasada, para comprender un motivo muy importante para incluir este sector en el Acuerdo.

### 1.3 Innovación tecnológica en la industria automotriz mexicana

Los procesos de apertura comercial y la desregulación de la economía mexicana durante la última década, han provocado cambios significativos, tanto en la manera de integrar, como en la intensidad y tipo de los flujos de intercambio, al interior de las cadenas productivas del sector industrial. En particular, se debe subrayar la importancia de la innovación tecnológica, como instrumento clave para el desempeño eficiente de los sistemas productivos.

El éxito relativo de la industria automotriz mexicana en los mercados internacionales, pone en primer plano la discusión acerca del papel, la forma, las fuentes y los instrumentos institucionales de la innovación tecnológica. En las dos últimas décadas, en los sistemas productivos se ha descubierto que los mecanismos tradicionales de inserción de las economías a los mercados mundiales han cambiado.

En general para la industria manufacturera mexicana, y en particular para el complejo automotor, la globalización productiva en la economía del conocimiento ofrece oportunidades crecientes. Sin embargo, existen también retos, sobretudo los relacionados con la asimétrica naturaleza de los flujos del conocimiento; los crecientes costos de transacción y de transición asociados a la innovación debido a la apropiabilidad del conocimiento, además de los costos de coordinación gubernamental.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Constantino Toto, Roberto M. "El Sistema de Innovación en la Industria Automotriz Mexicana", *Mercado de Valores*, No. 2, Nacional Financiera, febrero 2000, pp.45-46.

---

Con respecto a las actividades de investigación y desarrollo se presentan diferencias entre la industria terminal y la de autopartes. En el caso de los consorcios de la industria terminal, a mediados de la década de los noventa, 45% realizaban actividades de investigación y desarrollo, en tanto que en el caso de la industria de autopartes sólo el 33% lo hacía.<sup>7</sup>

De esta manera se puede observar que la innovación tecnológica en la industria automotriz Mexicana ha sido un factor clave para concretar el acuerdo comercial trilateral. México ha utilizado eficazmente la tecnología que se importa para la fabricación de los vehículos.

#### ***1.4 Justificaciones de transnacionales para establecerse en México***

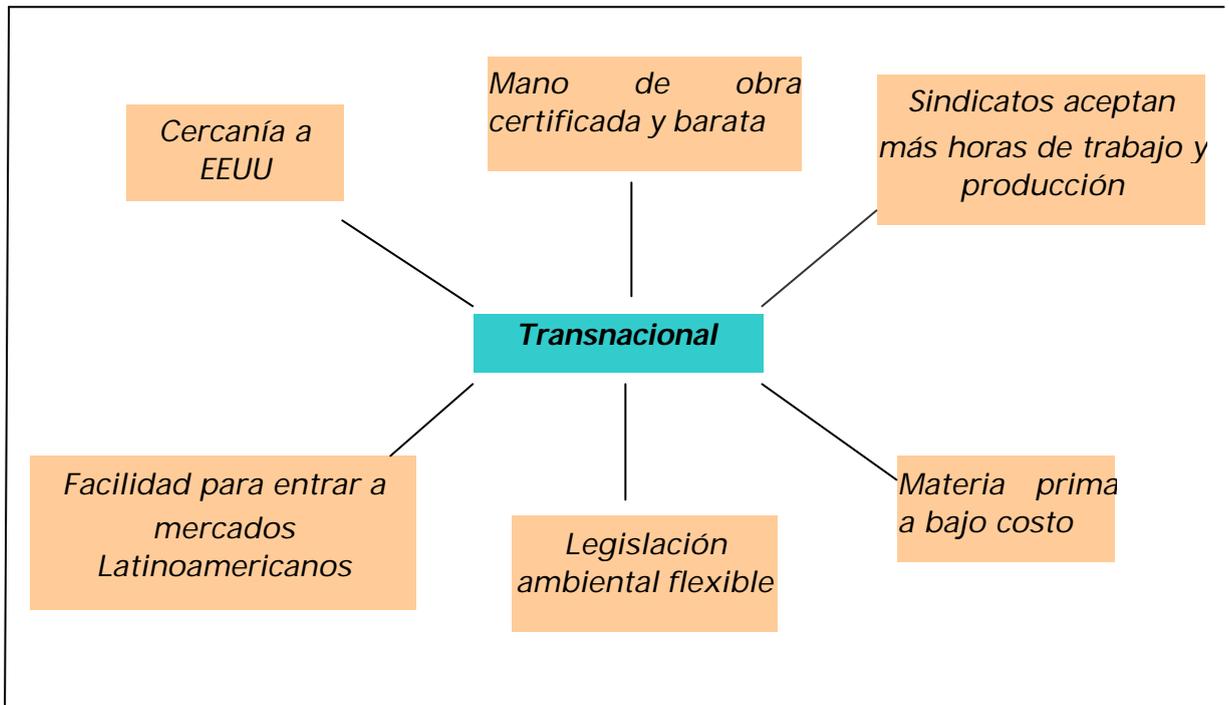
En el esquema 1.1 se pueden observar algunas de las razones por las que las grandes corporaciones internacionales se trasladan a territorio mexicano, para utilizarlo como plataforma para el lanzamiento de nuevos productos.

---

<sup>7</sup> *Ibid* , p.53

### Esquema 1.1

#### Establecimiento de la Transnacional



Fuente: esquema de elaboración personal.

- Un primer factor es el económico ya que los automóviles se producen con materias primas y mano de obra pagada en pesos y son comercializados en el extranjero en dólares. Esto naturalmente representa mayores beneficios para las compañías automotrices, ya que el 80% de la producción se destina a los mercados internacionales y sólo el 20% se comercializa en el país.
- Podría decirse que el aspecto sindical tiene un peso primordial. La mano de obra nacional tiene la misma capacidad que sus similares extranjeras, pero no cuenta con organizaciones sindicales tan fuertes como las que prevalecen en Estados Unidos o Europa, que pueden detener las líneas de producción las

---

veces que quieran, ya sea por demandas de carácter salarial o por mejores condiciones de calidad de vida que exigen en sus fábricas, que no se respetan cuando se les pide trabajar más o producir más rápido; siendo un riesgo latente que inhibe los planes de producción de las transnacionales. En México sucede lo contrario. Los grupos sindicales que representan a sus trabajadores no se oponen a estas formas de trabajo con más turnos y más producción de forma más acelerada y eficiente. Al contrario, se adaptan a las nuevas formas de producción, sin condiciones que pudieran parar una línea de producción en el país.

- El tercer factor es el aspecto ambiental que ha provocado alarma en las naciones industrializadas ante el rigor del marco legal de los países que demanda el exacto cumplimiento a las normas ambientales. Por el momento, la industria automotriz en México no cuenta con una legislación ambiental tan estricta como las que se aplican en la Unión Europea y Estados Unidos, por lo que se reducen los problemas.
- Un cuarto factor es la facilidad de acceso a los mercados latinoamericanos y a la cercanía que México tiene con Estados Unidos. Esta cercanía no es sólo en términos geográficos, sino en términos de convenios entre los dos países. El ejemplo más claro de esto es el TLCAN, que garantiza el libre comercio en América del Norte y los acuerdos de libre comercio firmados con Costa Rica, Nicaragua, el Triángulo del Norte, el G3 y Chile, entre otros.

Estos factores justifican la creciente inversión extranjera que se genera en México en la industria automotriz. En general, se puede decir que la misma condición que califica

---

a nuestro país como subdesarrollado, genera los motivos suficientes para que las transnacionales vean a México como una opción que no presenta conflictos para invertir y producir.

### **1.5 Marco laboral de la industria automotriz en México**

Las décadas de los setenta y ochenta representaron el surgimiento de una industria automotriz mundial altamente competitiva. Esto llevó a que las transnacionales ejercieran nuevas alianzas corporativas, con nuevas técnicas de producción y con una mayor flexibilidad en las relaciones laborales.

Al inicio de la década de los ochenta, México se enfrentaba a dos situaciones. Por un lado, se agudizaba la tendencia de producción integrada globalmente. Por otro lado, la crisis económica de 1982 llevó a una rápida caída de la demanda interna. De acuerdo a este contexto, las transnacionales adoptaron dos estrategias para lograr medidas de producción más flexibles en México.

La primera estrategia fue cambiar la modalidad y la ubicación de la producción, construyendo en el centro y norte del territorio nacional plantas orientadas a la exportación. De esta manera se lograba reducir los costos de mano de obra y se limitó la influencia de los sindicatos en el proceso productivo. Los administradores procuraron asegurar relaciones laborales más dóciles negociando que los trabajadores de las nuevas plantas se sindicalizaran bajo los auspicios de la Confederación de Trabajadores de México, el sector obrero del Partido Revolucionario Institucional.

---

La segunda estrategia fue introducir modalidades de relaciones laborales post-Fordistas para aumentar el control gerencial, bajar los costos de producción y mejorar la calidad del producto en las instalaciones mexicanas. Estas modalidades incluyen la adopción de reglas de trabajo flexibles, la rotación de puestos, la clasificación de tareas ampliamente definidas, la formación de equipos de trabajo y los círculos de calidad.<sup>8</sup> Estas medidas se aplicaron más en las plantas de producción para la exportación. Sin embargo, esta estrategia ha sido menos importante en México que en Estados Unidos, ya que las empresas han logrado flexibilidad en la producción por otros medios.

Existen diversos factores que pueden definir la naturaleza de los esfuerzos de las transnacionales para conseguir la flexibilidad en la producción. Uno de ellos se refiere a las tácticas adoptadas por los sindicatos. Esto significa que la capacidad de negociación de los trabajadores es el factor clave que determina la naturaleza del proceso de reestructuración. El poder de negociación depende de tres factores:

1. La capacidad de organización de los trabajadores en el lugar de trabajo;
2. La capacidad de organización de los trabajadores de la industria automotriz de todo el país;
3. El grado de influencia que tenga el sindicalismo organizado en la política nacional.<sup>9</sup>

En los años sesenta todos los obreros que trabajaban en el sector terminal de la fabricación de vehículos estaban organizados en sindicatos de empresa o por fábrica, y de éstos, casi todos estaban afiliados a la CTM.

---

<sup>8</sup> Middlebrook, Kevin. "Las dimensiones políticas de la reestructuración industrial: el caso de la industria automotriz mexicana", *Política Comparada*, vol. 23, núm. 3, abril de 1991.

<sup>9</sup> Cameron, David. "Social Democracy, Corporatism, Labour Quiescence and the Representation of Economic Interest in Advanced Capitalist Society", en John H. Goldthorpe (comp.), *Order*

---

Las consecuencias de la democratización sindical fueron las siguientes. Se revisaron sustancialmente los estatutos para establecer la elección regular de funcionarios del sindicato y para asegurar su responsabilidad hacia los miembros, para mejorar los procedimientos de salvaguarda de los derechos sindicales, para aumentar la participación de las bases en las asambleas generales y para fortalecer a la asamblea general en las decisiones del sindicato.

De esta manera, se redefinió el carácter de los vínculos del sindicato local con las organizaciones sindicales estatales y nacionales. Entre 1961 y 1975, tres sindicatos de la industria automotriz rompieron sus vínculos con la CTM (Diesel Nacional, Volkswagen y Nissan); mientras que Ford redefinió sustancialmente su relación con esa central obrera con el propósito de aumentar la autonomía del sindicato local. Los sindicatos de Dina, Volkswagen y Nissan se unieron entonces a la Unidad Obrera Independiente, para aumentar su poder de negociación con la patronal.

**CUADRO 1.4**

**Afiliación de empresas automotrices mexicanas por Sindicato (1989)**

<b>Empresas Mexicanas de Automóviles</b>	<b>Afiliación</b>
<i>General Motors</i> - Toluca - Distrito Federal - Ramos Arizpe	CTM CROC CTM
<i>Nissan</i> - Lerma - Aguascalientes - Cuernavaca	CTM CTM Sindicato Independiente
<i>Ford</i> - Hermosillo - Chihuahua - Cuautitlán	Sindicato Nacional de Trabajadores de la Ford Motor Co.
<i>Chrysler</i> - Distrito Federal - Toluca  - Ramos Arizpe	Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos de la República Mexicana.
<i>Volkswagen</i> - Puebla	Sindicato Independiente

Fuente: cuadro de elaboración personal con base en datos tomados del año 1989

En el cuadro 1.4 se muestra la afiliación de las empresas automotrices mexicanas por tipo de sindicato en 1989. De las 13 plantas automotrices que existían en el país, 8 contaban con un sindicato independiente. Ninguna de las tres plantas de la General Motors contaba con un sindicato independiente. Las plantas de Toluca y de Ramos Arizpe estaban afiliadas a la Confederación de Trabajadores de México; mientras que la del DF estaba afiliada a la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos. En el caso de Nissan es importante señalar que dos de sus tres plantas del país estaban afiliadas a la CTM; mientras que la planta en Cuernavaca era la única que contaba con un

---

sindicato independiente. Las tres plantas de Ford contaban con un sindicato independiente denominado el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Ford Motor Co. Las plantas de Chrysler estaban afiliadas al Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Automotriz, Similares y Conexos de la República Mexicana. Por último, la planta VW Puebla contaba con un sindicato independiente. Es importante señalar que el hecho de que se contara con un sindicato independiente, no significaba que los resultados de las negociaciones con los patrones fueran mejor que en el caso de estar afiliados a la CTM o a la CROC.

### **1.6 Localización geográfica de las plantas armadoras**

En el cuadro 1.5 se puede observar en dónde se localizan los parques industriales de las empresas automotrices en México en el 2001. Lo primero que hay que señalar es el notable incremento en las plantas automotrices en tan sólo 12 años. En 1989, México contaba con 13 plantas automotrices; mientras que en el 2001 existían 30. Desde entonces, las Tres Grandes de Estados Unidos no sólo se han mantenido, sino que incluso han incrementado su número de plantas. Daimler-Chrysler ahora cuenta con 6 parques industriales, en vez de 3 que existían en 1989. Ford Motor Co. cuenta con 5 plantas, a comparación de 3 en 1989. General Motors cuenta con 6 parques industriales, duplicando el número que tenía en 1989. VW instaló una nueva planta, teniendo ahora 2 en el país. Nissan es la única automotriz que sigue manteniendo el mismo número de plantas que en 1989. Sin embargo, esto no significa que su incursión en el mercado mexicano y en el norteamericano no se haya incrementado.

En el 2001 ya se cuenta con un parque industrial de la empresa automotriz Hyundai, de procedencia coreana. Bavarian Motor Work tiene desde 1995 una planta en Lerma Toluca. Desde su establecimiento en México en 1994, Mercedes Benz ya cuenta con 3 plantas automotrices en México. Renault, quien ha incursionado en el mercado mexicano gracias a su fusión con Nissan, ensambla sus automóviles en las plantas de Nissan. Sin embargo, desde el 24 de enero de 2002, Renault inauguró su primera planta automotriz propia en Veracruz. Por último, desde 1995 Honda tiene una planta automotriz en El Salto Jalisco.

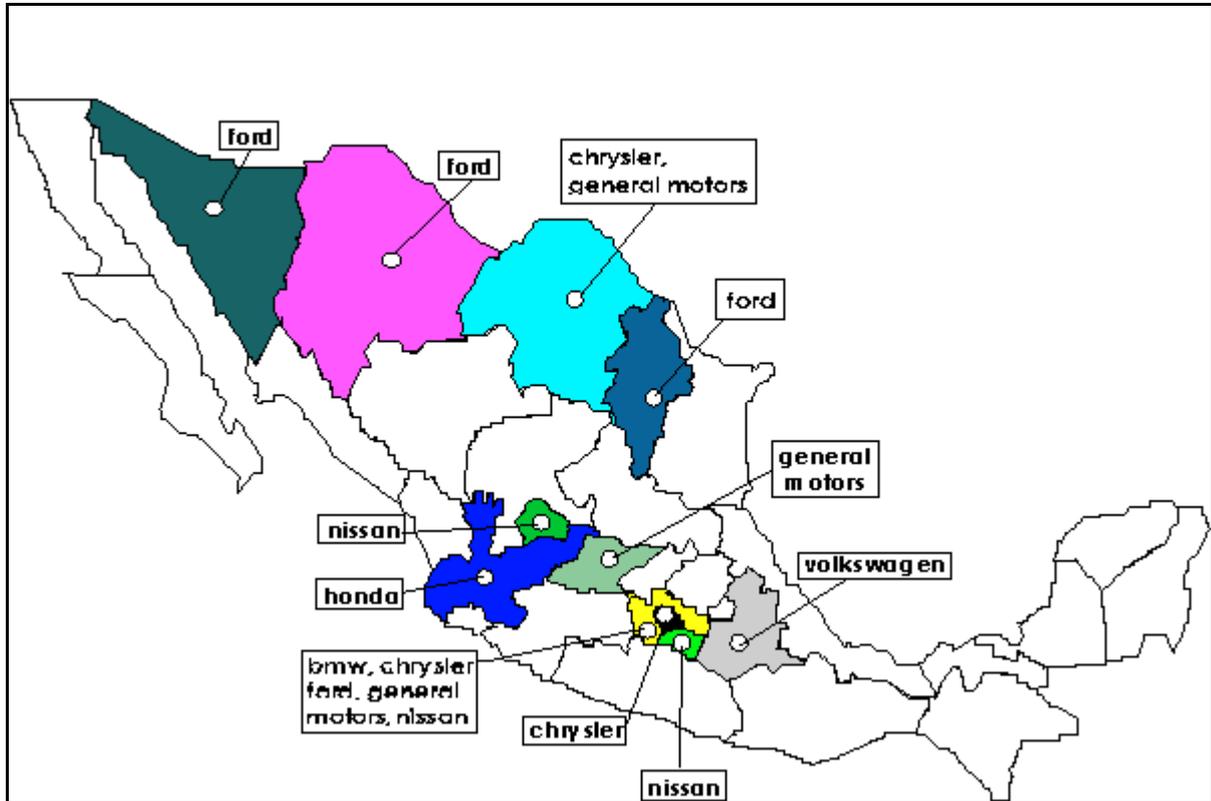
**CUADRO 1.5  
LOCALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS AUTOMOTRICES EN MÉXICO  
(Parques Industriales)**

EMPRESA	LOCALIZACIÓN
<b>Hyundai</b>	Tijuana, B. C.
<b>Daimler – Chrysler</b>	Cd. Obregón, Son. Cd. Juárez, Chih. Saltillo, Coah. Monterrey, N. L. Cd. de México Lerma Toluca, Méx.
<b>Ford Motor Co.</b>	Hermosillo, Son. Chihuahua, Chih. Cd. Juárez, Chih. Cd. de México Nuevo Laredo, Tamps.
<b>General Motors</b>	Cd. Juárez, Chih. Lerma Toluca, Méx. Guadalajara, Jal. Silao, Gto. Ramos Arizpe, Coah. Matamoros, Tamps.
<b>BMW</b>	Lerma Toluca, Méx.
<b>Mercedes Benz</b>	Lerma Toluca, Méx. Monterrey, N. L. San Luis Potosí, S. L. P.
<b>VW</b>	El Salto, Jal. San Martín Texmelucan, Pue.
<b>Nissan</b>	Lerma Toluca, Méx. Cuernavaca, Mor. Aguascalientes, Ags.
<b>Renault</b> }	Lerma Toluca, Méx. Cuernavaca, Mor. Nissan Aguascalientes, Ags. Veracruz, Ver. – sólo Renault
<b>Honda</b>	El Salto, Jal.
<b>Dina</b>	Tepeapulco, Hgo.

*Fuente: cuadro de elaboración personal con base en datos tomados en febrero de 2001.*

### MAPA 1

#### Localización geográfica de las armadoras automotrices en México



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, URL: <http://www.amia.com.mx>, 2003.

En el cuadro 1.6 se puede observar la ubicación de las plantas automotrices por cada empresa, el producto elaborado en cada una de éstas y, en algunos casos, su capacidad de producción.

**CUADRO 1.6**  
**Ubicación de las empresas automotrices por tipo de vehículo producido**

<b>Automotriz</b>	<b>Localización</b>	<b>Producto</b>	<b>Capacidad de producción</b>
<b>FORD MOTOR CO.</b>	Hermosillo, Son.	Automóviles Escora, Tracer y ZX2 Estampados	160,000 autos
	Chihuahua, Chih.	Motores a gasolina de 4 cilindros	435,000 motores
	Monterrey, N. L.	Chasis F-450	
	Cuautitlán, Méx.	Automóviles Contour y Mystique	
<b>CHRYSLER DE MÉXICO</b>	Ramos Arizpe, Coah.	Motores a gasolina de 4 cilindros Camiones RAM Pick up Estampados	140,000 camiones
	Saltillo, Coah.	Estampados	80,000 camiones
	Cd. de México	Camiones Pick up RAM	180,000 autos
	Zona Industrial Toluca	Automóviles PT Crusier, Cirrus y Stratus	
		Motores a gasolina de 6 y 8 cilindros	
		Estampado Condensadores	
<b>GENERAL MOTORS DE MÉXICO</b>	Ramos Arizpe, Coah.	Autos: Cavalier, Chevy, Monza y Sunfire Motores a gasolina de 6 cilindros Estampados	
	Silao, Gto.	Camiones Suburban, Silverado y Pick up – 3500	104,000 camiones
	Zona Industrial Toluca	Camiones Kodiak	
		Motores a gasolina de 4,6 y 8 cilindros	
<b>VOLKSWAGEN DE MÉXICO</b>	Puebla, Pue.	Automóviles Beetle, Cabrio, Jetta y Sedán	200,000 autos
		Motores a gasolina de 4 cilindros	200,000 motores
		Estampado	
		Fundición	
<b>NISSAN MEXICANA</b>	Cuernavaca, Mor.	Automóviles Sentra, Tsubame y Tsuru	108,000 autos
		Camiones Pick up	64,800 camiones
		Motores	

	Parque Industrial Lerma Aguascalientes, Ags.	Fundición  Autos: Tsuru, Tsubame y Sentra  Motores a gasolina de 4 cilindros  Estampados  Transejes  Fundición	193,800 toneladas  120,000 autos  660,000 motores  16 millones de piezas  175,200 unidades  11,280 toneladas
<b>BMW DE MÉXICO</b>	Parque Industrial Lerma	Automóviles Serie 3 y Serie 5	10,000 autos
<b>HONDA DE MÉXICO</b>	El Salto, Jal.	Automóviles Accord	15,000 autos

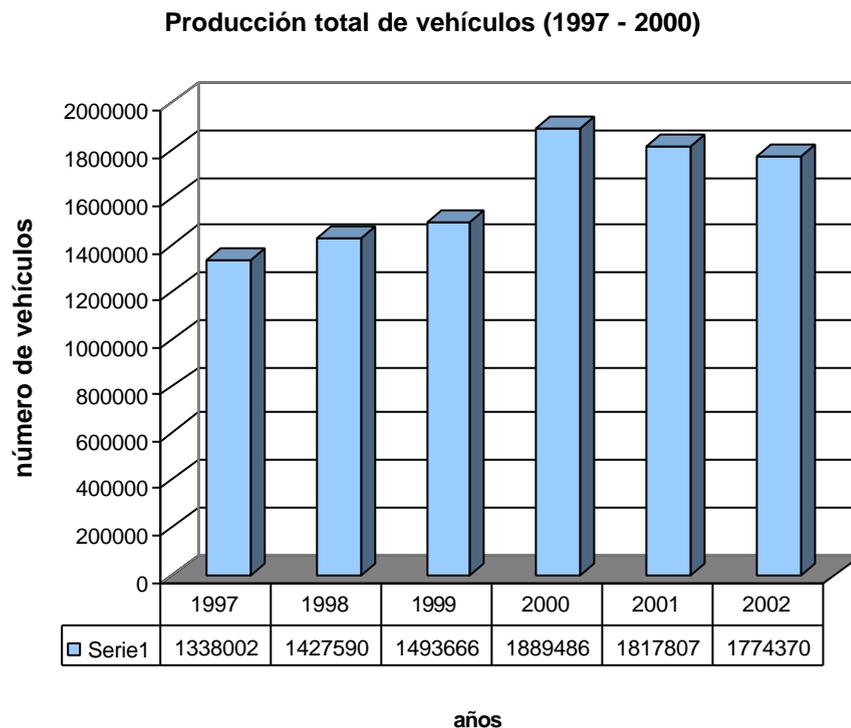
Fuente: cuadro elaborado con base en datos obtenidos en la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz,  
URL: <http://www.amia.com.mx>, 2003.

## 1.7 Producción de la industria automotriz en México

Los datos proporcionados por las empresas que forman parte de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), indican que la producción total en el 2002 fue de 1'774,370 unidades. Esto significa un 2.4% menos que en el 2001.<sup>10</sup>

En la gráfica 1.1 se puede observar la evolución de la producción que ha tenido la industria automotriz en México desde 1997 al año 2002. Debe destacarse que en este periodo, el año en que se ha producido un mayor número de vehículos, es el año 2000. En el año 2001, la producción se contrajo. Esta situación se repitió en el año 2002.

**GRÁFICA 1.1**



FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C., diciembre 2002.

<sup>10</sup> Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, *Boletín*, No. 445, diciembre 2002.

**TABLA 1.1**

RESUMEN DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES POR EMPRESA Y TIPO DE MERCADO								
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Daimlerchrysler de México								
<i>Nacional</i>	57,636	46,816	15,624	19,566	38,354	43,966	20,070	10,616
<i>Exportación</i>	101,508	117,852	64,507	124,796	94,938	88,908	72,038	172,192
<b>Total</b>	<b>159,144</b>	<b>164,668</b>	<b>80,131</b>	<b>144,362</b>	<b>133,292</b>	<b>132,874</b>	<b>92,106</b>	<b>182,808</b>
Ford Motor Company								
<i>Nacional</i>	52,533	26,804	9,317	13,889	20,602	15,912	15,083	12,105
<i>Exportación</i>	117,398	165,234	197,698	154,656	152,057	144,273	132,121	181,099
<b>Total</b>	<b>169,931</b>	<b>192,038</b>	<b>207,015</b>	<b>168,545</b>	<b>172,659</b>	<b>160,185</b>	<b>147,204</b>	<b>193,204</b>
General Motors de México								
<i>Nacional</i>	50,534	41,962	14,985	42,263	69,248	94,862	103,476	104,278
<i>Exportación</i>	90,760	70,383	124,703	101,194	88,862	72,352	81,206	83,226
<b>Total</b>	<b>141,294</b>	<b>112,345</b>	<b>139,688</b>	<b>143,457</b>	<b>158,110</b>	<b>167,214</b>	<b>184,682</b>	<b>187,504</b>
Nissan Mexicana								
<i>Nacional</i>	98,946	92,286	28,039	32,104	60,582	99,384	98,241	122,112
<i>Exportación</i>	38,660	51,247	54,700	75,412	69,104	44,445	49,202	144,763
<b>Total</b>	<b>137,606</b>	<b>143,533</b>	<b>82,739</b>	<b>107,516</b>	<b>129,686</b>	<b>143,829</b>	<b>145,443</b>	<b>266,875</b>
Volkswagen de México								
<i>Nacional</i>	129,854	144,517	33,414	53,105	69,230	91,360	69,002	85,649
<i>Exportación</i>	97,261	98,872	155,131	177,973	188,136	247,599	341,306	340,054
<b>Total</b>	<b>226,845</b>	<b>243,389</b>	<b>188,545</b>	<b>231,078</b>	<b>257,366</b>	<b>338,959</b>	<b>410,308</b>	<b>425,703</b>
Mercedes Benz México								
<i>Nacional</i>		590	814	1,043	955	722	190	0
<i>Exportación</i>		0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>590</b>	<b>814</b>	<b>1,043</b>	<b>955</b>	<b>722</b>	<b>190</b>	<b>0</b>
BMW de México								
<i>Nacional</i>			245	487	970	1,932	1,596	1,594
<i>Exportación</i>			0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>			<b>245</b>	<b>487</b>	<b>970</b>	<b>1,932</b>	<b>1,596</b>	<b>1,594</b>
Honda de México								
<i>Nacional</i>			135	1,194	3,045	7,194	8,446	11,524
<i>Exportación</i>			0	0	0	0	1,795	7,277
<b>Total</b>			<b>135</b>	<b>1,194</b>	<b>3,045</b>	<b>7,194</b>	<b>10,241</b>	<b>18,801</b>
TOTAL								
<i>Nacional</i>	389,503	352,975	102,975	163,651	262,986	355,332	314,104	347,878
<i>Exportación</i>	445,587	503,588	596,739	634,031	593,097	597,577	749,706	928,611
<b>Total</b>	<b>835,090</b>	<b>856,563</b>	<b>672,312</b>	<b>797,682</b>	<b>856,083</b>	<b>952,909</b>	<b>991,770</b>	<b>1,276,489</b>

Fuente: INEGI, La industria automotriz en México, 2002.

---

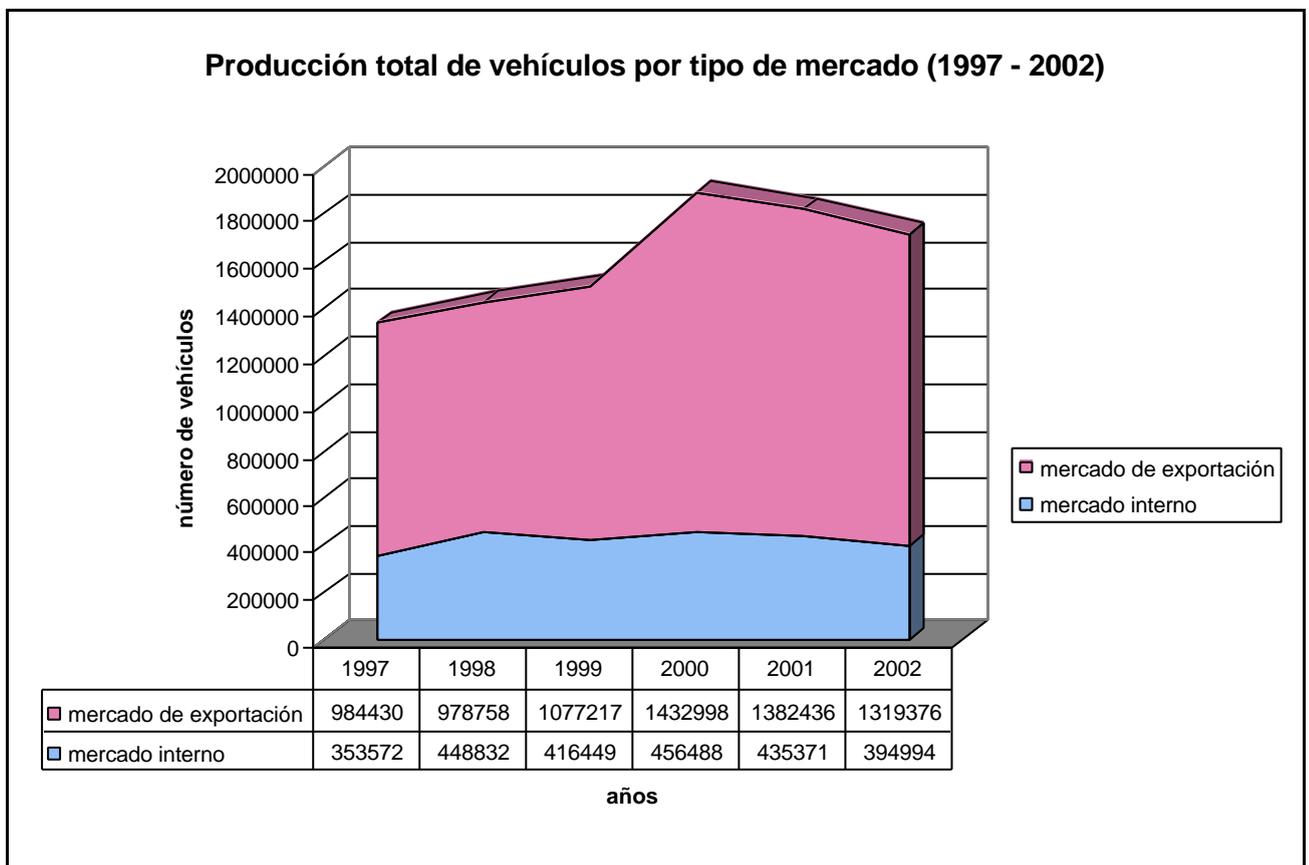
La tabla 1.1 muestra el resumen de la producción de automóviles por empresa y tipo de mercado desde 1993 hasta el 2000. En esta tabla se puede observar que, en el año 2000, Daimlerchrysler de México duplicó su producción total. Esto se debió al notable incremento en su producción destinada a la exportación. Por su parte, en el año 2000, Ford Motor Company no ha podido recuperar su nivel de producción del año 1995, cuando superó las 200,000 unidades. En el caso de General Motors de México, se puede apreciar que sigue con una tendencia creciente de forma estable desde 1993 hasta el año 2000. Nissan Mexicana es un caso de crecimiento notable, ya que el incremento que obtuvo en su producción no sólo en el mercado doméstico, sino, sobretudo en el mercado destinado a la exportación, es sumamente importante. El crecimiento en el nivel de producción para la exportación fue de casi 200%, colocándose en el segundo lugar de producción en México, sólo después de Volkswagen, dejando atrás a las 3 grandes. Volkswagen de México, sigue siendo la primera, teniendo una participación del 33.34% de participación en la producción nacional. Por su parte, Mercedes Benz México tuvo su mayor nivel de producción en este país en 1996. Cabe mencionar que, desde el año 2000, esta empresa sólo importa sus automóviles.

En el caso de BMW de México, únicamente produce para el mercado nacional, ya que sigue siendo un automóvil exclusivo, por lo que no se realizan grandes niveles de producción. Honda de México ha tenido un notable incremento en su nivel de producción desde que comenzó ésta en 1995. En tan sólo 5 años ha incrementado su producción en 14000%, es decir, ha sido 140 veces mayor. Además, desde 1999 no solamente produce para el mercado interno, sino que ya destinó, en ese año, 17.5% de su producción a la exportación. En el año 2000, Honda destinó 39% de su producción a la exportación. Finalmente, el nivel de producción nacional se ha incrementado constantemente,

superando, en el año 2000, el millón de unidades producidas. En el año 2002, se produjeron 1,774,370 vehículos en México.<sup>11</sup>

La gráfica 1.2 indica la producción de vehículos por tipo de mercado. Se observa que la diferencia en cuanto a la producción destinada a la exportación y la producción hecha para el mercado interno, es muy elevada. La tendencia general es que la producción para exportación es tres veces mayor que la producción para el mercado doméstico.

**GRÁFICA 1.2**



FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., diciembre 2002.

<sup>11</sup> Cuevas, Fausto, director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, "Freno a la venta de autos nuevos en México, en la recta final de 2002", El Financiero, México, 14 de

En la tabla 1.2 se muestra el resumen de la producción de vehículos por empresa. En dicha tabla se observa que la empresa que produjo más en el año 2000 fue Volkswagen, con 425,703 vehículos. Sin embargo, hubo una reducción considerable en su producción del año 2001. La empresa que incrementó en una mayor proporción su producción del año 2000 a 2001 fue Honda con un 26.7% de aumento. La empresa que produce una menor cantidad de vehículos en México es Bavarian Motor Work (BMW), con 1,001 vehículos en el 2001. Esta situación es a pesar de que Renault comenzó sus operaciones de ensamble en el 2001, produciendo, de entrada, 756 vehículos más que BMW. Esto significa que BMW sigue produciendo para un mercado más exclusivo, situación que se refleja en sus precios. Cabe destacar que tanto BMW, Daimlerchrysler y Ford Motor Co., tuvieron una disminución en su producción, aunada a los acontecimientos terroristas suscitados en Estados Unidos en septiembre de 2001, lo que originó una contracción tanto en la economía de aquel país, como en la de otros más, como México.

**TABLA 1.2**  
**Resumen de la producción de vehículos por empresa**  
**Acumulado a diciembre de 2000 y 2001.**

<b>EMPRESAS:</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>Dif. %</b>
<b>BMW</b>	1,594	1,001	-37.2
<b>DAIMLERCHRYSLER</b>	404,637	367,119	-2.4
<b>FORD MOTOR</b>	280,585	239,690	-14.6
<b>GENERAL MOTORS</b>	444,670	447,802	0.7
<b>HONDA</b>	18,801	23,825	26.7
<b>NISSAN</b>	313,496	327,923	4.6
<b>RENAULT</b>	0	1,757	n.c.
<b>VOLKSWAGEN</b>	425,703	380,690	n.c.

n.c.= no calculable

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C., diciembre de 2001.

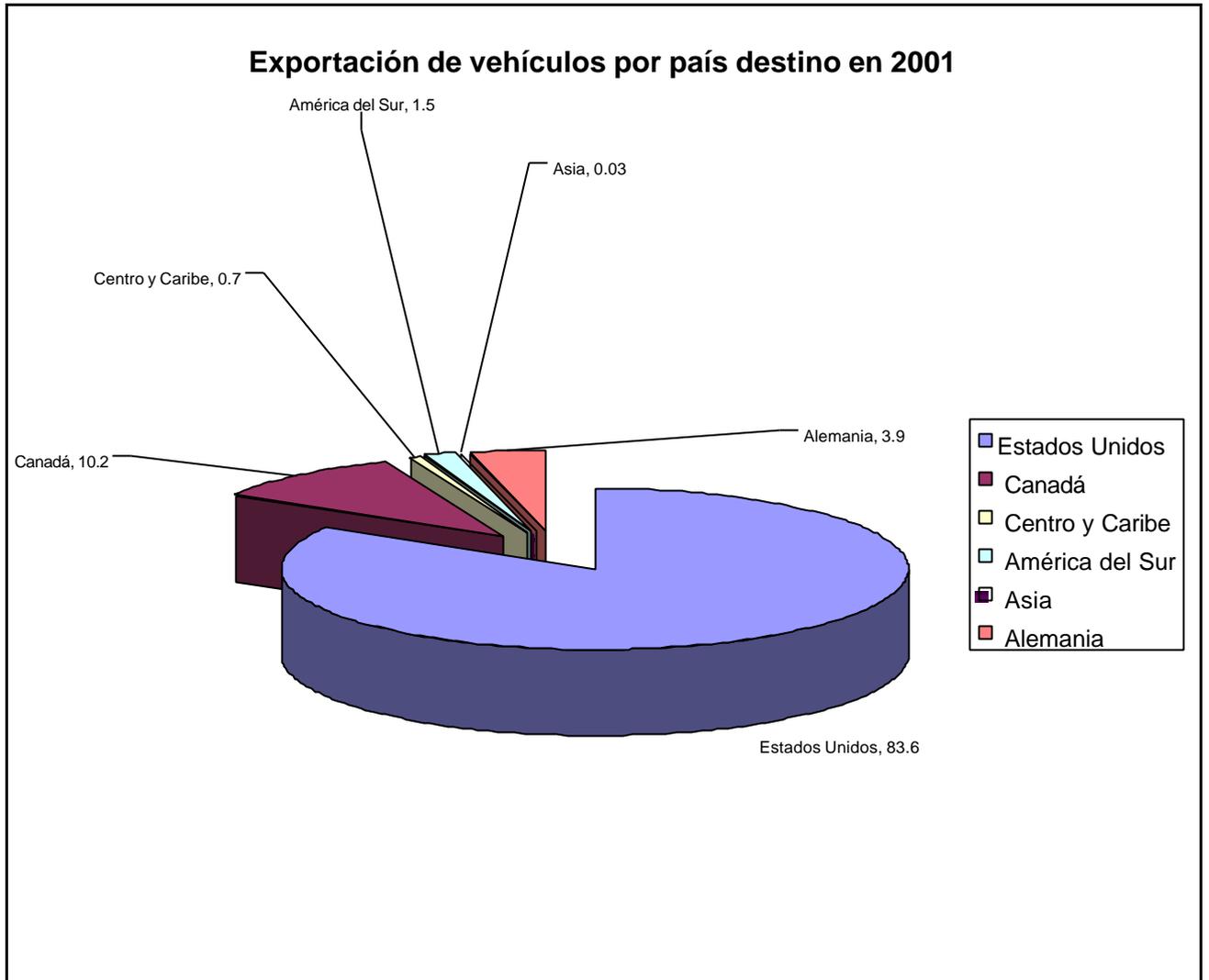
La tabla 1.3 muestra la exportación de vehículos por país de destino en el año 2001. De acuerdo a estos datos, el total de los vehículos exportados en ese año fue de 1'403,499 unidades. Como puede observarse en la gráfica 2.3, de este total el 83.6% se destinó al mercado estadounidense, 10.2% se destinó hacia Canadá, 3.9% se destinó a Alemania, 1.5% se envió a América del Sur, únicamente 0.7% se dirige hacia Centroamérica y el Caribe; mientras que 0.03% se dirige a Asia. Estas cifras muestran claramente que existe una grave concentración de destino de exportación de vehículos mexicanos hacia Estados Unidos y que el comercio es extrafirma. Contrario a lo que las autoridades insisten sobre la diversificación de las relaciones comerciales, este es un ejemplo real y fehaciente de lo que ocurre con dichas relaciones. Hay una alta concentración a Estados Unidos como socio comercial.

**TABLA 1.3**  
**EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍS DESTINO**  
**Acumulado en 2001.**

EMPRESA/ PAÍS	CHRYSLER	FORD	GM	HONDA	NISSAN	VW	TOTAL
<b>AMÉRICA</b>	<b>394,909</b>	<b>188,008</b>	<b>350,393</b>	<b>14,522</b>	<b>135,060</b>	<b>234,053</b>	<b>1,316,915</b>
EEUU	375,936	188,008	285,537	14,522	103,755	205,727	1,173,485
CANADA	18,943	-	114,869	-	31,305	28,326	143,430
<b>CENTRO Y CARIBE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>788</b>	<b>-</b>	<b>6,903</b>	<b>2,450</b>	<b>10,141</b>
<b>A. DEL SUR</b>	<b>187</b>	<b>2,176</b>	<b>745</b>	<b>485</b>	<b>9,972</b>	<b>7,804</b>	<b>21,369</b>
<b>ASIA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>405</b>	<b>432</b>
<b>EUROPA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>54,634</b>	<b>54,642</b>
<b>ALEMANIA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>54,634</b>	<b>54,634</b>
<b>TOTAL</b>	<b>395,096</b>	<b>190,184</b>	<b>351,926</b>	<b>15,007</b>	<b>151,970</b>	<b>299,346</b>	<b>1'403,499</b>

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C., diciembre de 2001.

GRÁFICA 1.3



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C., diciembre de 2001.

## 1.8 Sector de Autopartes en México

La industria automotriz está dividida en tres sectores: el terminal (o de ensamble de vehículos), el de autopartes (carrocerías, motores, partes y accesorios para vehículos automotores), y el de productos de hule, como llantas y cámaras de hule, vulcanización y otros. En esta investigación sólo se hace referencia a los dos primeros.

La estructura del sector de autopartes es muy diversa, no sólo debido a la amplitud y variedad de los productos que maneja, sino también a sus mercados. Los principales requisitos que este sector requiere para permanecer en el mercado son eficiencia, calidad, subcontratación y asociaciones con empresas extranjeras. Es importante señalar que los productores tienden a especializarse en muy pocos productos, incluso en uno solo. Esto, sin duda, es otro factor que caracteriza la eficiencia del sector.

Las autopartes pueden ser utilizadas como dos tipos de bienes. Por una parte, se pueden considerar como bienes de consumo final, si se destinan al mercado de reemplazo. Es decir, las refacciones para reposición o reconstrucción de automóviles usados. Por otra parte, se les considera un bien intermedio, cuando se canalizan hacia el mercado de equipo original para las grandes armadoras de automóviles.

En México circulan más de 12.5 millones de unidades. Sin embargo, las empresas productoras de autopartes satisfacen sólo una cuarta parte del mercado local (incluyendo equipo original y de reemplazo). El resto, es decir, el 77%, es oferta importada.<sup>12</sup>

---

### 1.8.1 Equipo original

El 60 % de la producción nacional de autopartes se destina al mercado de equipo original. Los grandes productores de autopartes son empresas extranjeras o nacionales asociadas estratégicamente con fabricantes foráneos, con el fin de allegarse la tecnología y participar en el mercado de equipo original. Existen dos factores a tomar en cuenta con respecto al mercado de equipo original de autopartes:

1. *La producción de automóviles.*- Aquí depende el destino de su producción, ya que cuando se trata de exportación, el contenido local puede ser muy reducido debido a que en este rubro no existen limitantes para la importación de autopartes.
2. *La sustitución de importaciones.*- Las compras externas representan el 82% de las adquisiciones de la industria terminal. Sin embargo, existe una tendencia hacia la formación de conglomerados productivos a fin de aumentar la calidad, innovación y escalas óptimas de producción. Para incrementar el contenido nacional en la fabricación de automóviles se requiere de una base tecnológica avanzada.

En el mercado de equipo original, la relación armadoras-autopartes tiende a realizarse a través de la entrega de sistemas completos y no de componentes aislados. Conforme a sus necesidades, la planta ensambladora solicita los sistemas al fabricante, quien a su vez se surte de otros productores. El primero es responsable de la integración, calidad, oportunidad y entrega del sistema ante la armadora. Se fomenta la proximidad geográfica entre las armadoras y sus proveedores. Esta dinámica implica un gran esfuerzo de coordinación con el fin de generar entregas a tiempo (*just-in-time delivery*) en

---

<sup>12</sup> Análisis Sectorial "Autopartes", Estudios Económicos y Socio-Políticos de México, *Grupo Financiero Banamex, S. A. de C. V.*, 1 de junio de 1997.

---

toda la cadena productiva. Nunca se dejan de lado los estándares de calidad, innovación y eficiencia en la entrega.

### **1.8.2 Mercado de reemplazo**

Este tipo de mercado es ampliamente competido. Se concentra en productos menos sofisticados. Además de empresas grandes y de renombre, participan la mayor parte de las pequeñas y medianas empresas que tienen acceso limitado al capital y a tecnologías nuevas. La principal estrategia de comercialización seguida por este tipo de empresas es la canalización del producto a través de grandes distribuidores.

En este tipo de mercado, a diferencia del mercado de equipo original, el precio es más importante que la calidad. Es decir, la estrategia de venta es diferente ya que, en algunos casos, es preferible bajar la calidad para obtener un menor precio y ganar participación en el mercado. En 1995 la restricción del gasto familiar implicó una caída de 32 % de la industria de autopartes para reemplazo.<sup>13</sup> Sin, embargo, al igual que en el mercado de equipo original, las importaciones cubren el 61 % del total del segmento.

## **1.9 Inversión Extranjera Directa**

En 1989, se incorporaron diversas medidas para liberalizar la inversión extranjera que estaban establecidas tanto en la regulación de la Ley para la Promoción de Inversión Mexicana y la regulación de la Inversión Extranjera de 1973. Estas regulaciones promovían positivamente la inversión, ya que el procedimiento para obtener una licencia, era muy corto, e inclusive, en muchas ocasiones, se otorgaba automáticamente.

---

Sin embargo, en diciembre de 1993, se adoptó una nueva Ley de Inversión Extranjera, que modificó sustancialmente a la Ley de 1973. De acuerdo a la nueva Ley, la mayoría de las actividades económicas fueron liberalizadas y la inversión extranjera puede participar en la expansión de una inversión, en la creación de una nueva línea de productos y en el establecimiento de inversión en nuevas áreas de la actividad económica. La Ley prohíbe la imposición de requisitos que distorsionen el comercio internacional, con respecto al establecimiento, operación o expansión de una inversión.

Las actividades que han sido liberalizadas hasta agosto de 1995 son las siguientes:

1. Bajo la Nueva Ley de Inversión Extranjera, la industria ferrocarrilera fue clasificada como una actividad reservada al Estado. La Ley Reguladora de los Servicios de Ferrocarriles (promulgada en mayo de 1995), derogó la disposición anterior, permitiendo participar a la inversión privada en este sector.
2. Bajo la Nueva Ley de Inversión Extranjera, el sector de comunicaciones por satélite fue también clasificado como una actividad reservada al Estado. La Ley Federal sobre Comunicaciones por Satélite (promulgada en junio de 1995) establece que la inversión extranjera puede participar en este sector hasta en 49%. Cabe mencionar que en la telefonía celular, la participación de la inversión extranjera puede ser de hasta 100%.
3. La Ley para la Regulación de Corporaciones Financieras, la Ley de Instituciones de Crédito y la Ley de la Bolsa, fueron enmendadas en febrero de 1995. Desde entonces, se permite la participación de la inversión extranjera hasta un 49%, siempre y cuando aquellos países tengan un acuerdo al respecto. Las actividades en las que se les permite participar son: compañías de interés para grupos financieros, bancas comerciales, instituciones de crédito y fianzas para especialistas de mercado. Antes de estas enmiendas, se permitía una participación de 30% en estas actividades.

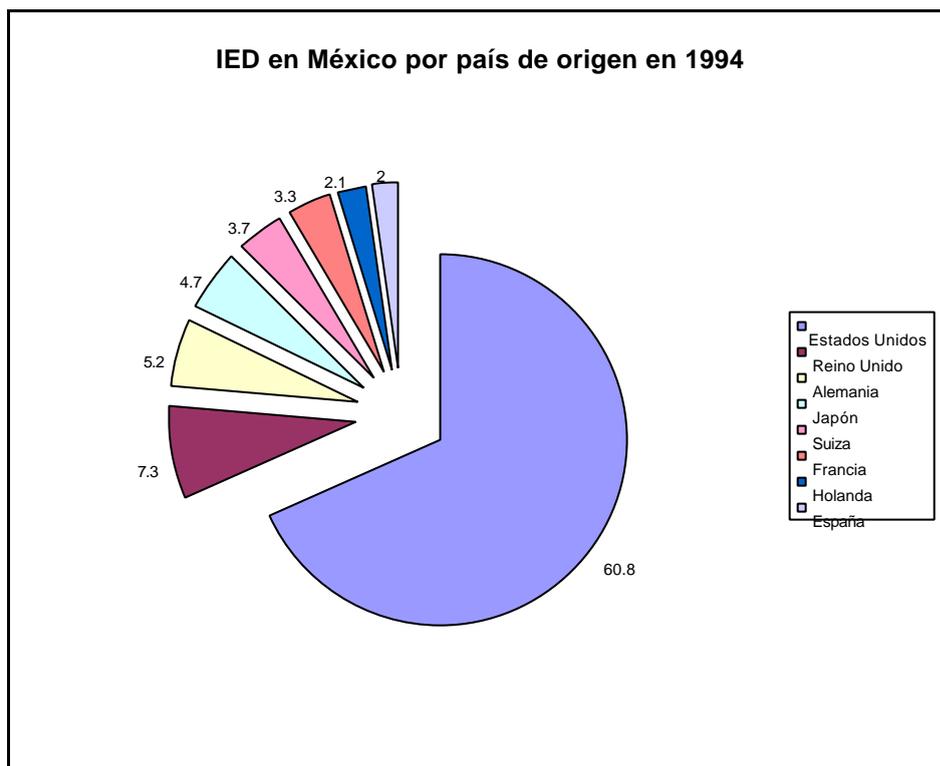
---

<sup>13</sup> *Ibid*

4. En mayo de 1995, se promulgó el Decreto que Enmienda y Adiciona diversas provisiones a la Ley Reguladora del artículo 27 de la Constitución Mexicana con respecto al petróleo. En este Decreto, se permite la participación de la inversión extranjera, hasta en 100%, en el transporte, almacenamiento y distribución del gas. Igualmente, la inversión extranjera puede participar hasta en 100% en la instalación de equipo y ductos para la explotación de gas.<sup>14</sup>

Con respecto al país de origen, al final de 1994, la Inversión Extranjera Directa (IED) estaba distribuida de la forma en que se muestra en la gráfica 1.4.

**GRÁFICA 1.4**



Fuente: gráfica elaborada con datos de *Investment Policies and Implementation*, 2001

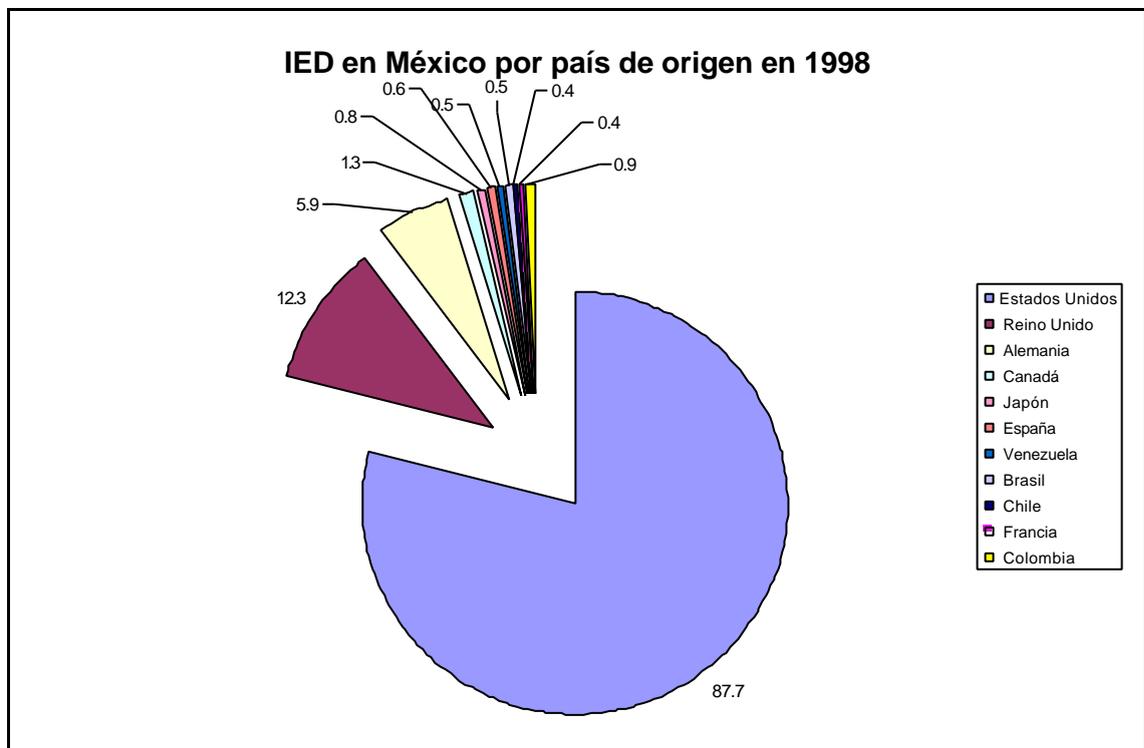
<sup>14</sup> Investment Policies and Implementation, [www.actetsme.org], 2001

En Agosto de 1994, la mayor concentración de IED en México estaba en la manufactura con 39.9% del total; los servicios comunitarios ascendían a 31.4; servicios financieros con 8.5%; transporte y comunicaciones con 8.5%; el comercio con 7.9%; construcción con 3.5%; y otros, con 0.3%.

Es importante señalar que en el periodo de 1994 a 1998, México ha sido el segundo más grande receptor de IED entre los países en vías de desarrollo, con un flujo promedio anual de 10 mil millones de dólares. En 1998, México recibió 10.2 mil millones de dólares de IED.

Para 1998, la IED, con respecto al país de origen tuvo la siguiente distribución, como se muestra en la gráfica 1.5:

**GRÁFICA 1.5**



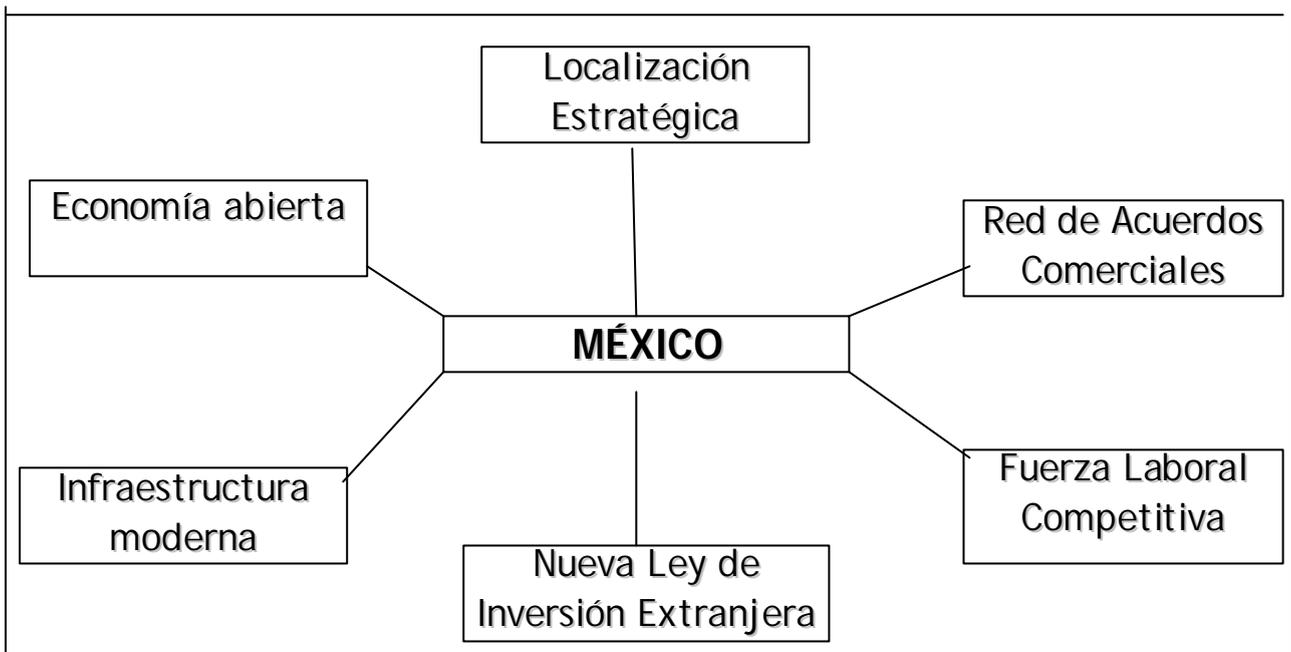
Fuente: gráfica elaborada con base en datos de *Investment Policies and Implementation*, 1999.

De esta manera, se puede observar que ha habido un incremento en la participación de la Inversión Extranjera Directa por parte de Estados Unidos desde que entró en vigor el TLCAN. Sin embargo, la participación por parte de inversionistas británicos también se ha incrementado de forma considerable, yendo de 7.3% en 1994 a 12.3% en 1998. Por otra parte, la participación de los inversionistas japoneses ha ido disminuyendo, de 4.7% en 1994, a 0.8% en 1998. Lo mismo ocurre en cuanto a la participación de Francia, cayendo de 3.3% en 1994 a 0.4% en 1998.

En el esquema 1.2 se pueden observar algunas de las ventajas que México ofrece a los inversionistas extranjeros. La localización geográfica de México es estratégica, ya que somos vecinos del país con el mercado más grande del mundo. México es punto de conexión entre América del Norte y América del Sur, lo que, lo convierte en un trampolín para ambos mercados. Además, México cuenta con una red de acuerdos de libre comercio que lo convierten en uno de los países con más acuerdos comerciales del mundo. Actualmente, México tiene acuerdos comerciales con 32 Países. Por otra parte, la fuerza laboral en México es altamente competitiva, especialmente en el ramo de las manufacturas. Otra ventaja muy importante es que a partir de 1993 existe la Nueva Ley de Inversión Extranjera en México, lo que abrió a 688 de las 754 actividades a la inversión extranjera. Además, la infraestructura con que cuenta México es moderna, lo que facilita el proceso productivo de cualquier industria. Es por estas razones, entre otras que a México se le considera como una economía abierta.

## ESQUEMA 1.2

### VENTAJAS PARA INVERSIONISTAS EXTRANJEROS EN MÉXICO



*Fuente: esquema de elaboración personal*

La política de Inversión Extranjera Directa en México obedece a la de una economía abierta. Los objetivos que persigue esta política en nuestro país son los siguientes:

- La creación de más y mejores trabajos
- La participación de capital fresco en la economía
- Mayor calidad de producción doméstica a través de la competencia
- Transferencia de tecnología y capacitación de recursos humanos
- Fomento a la competencia internacional
- Incremento en la exportación de productos que no sean petróleo

---

### 1.9.1 IED en la industria automotriz

De acuerdo con cifras emitidas por la Secretaría de Economía, al mes de septiembre de 2002 se contaba con el registro de 615 empresas con inversión extranjera directa ubicadas en la industria automotriz; esto es, el 2.4% del total de sociedades con capital foráneo establecidas en el país (25,451).

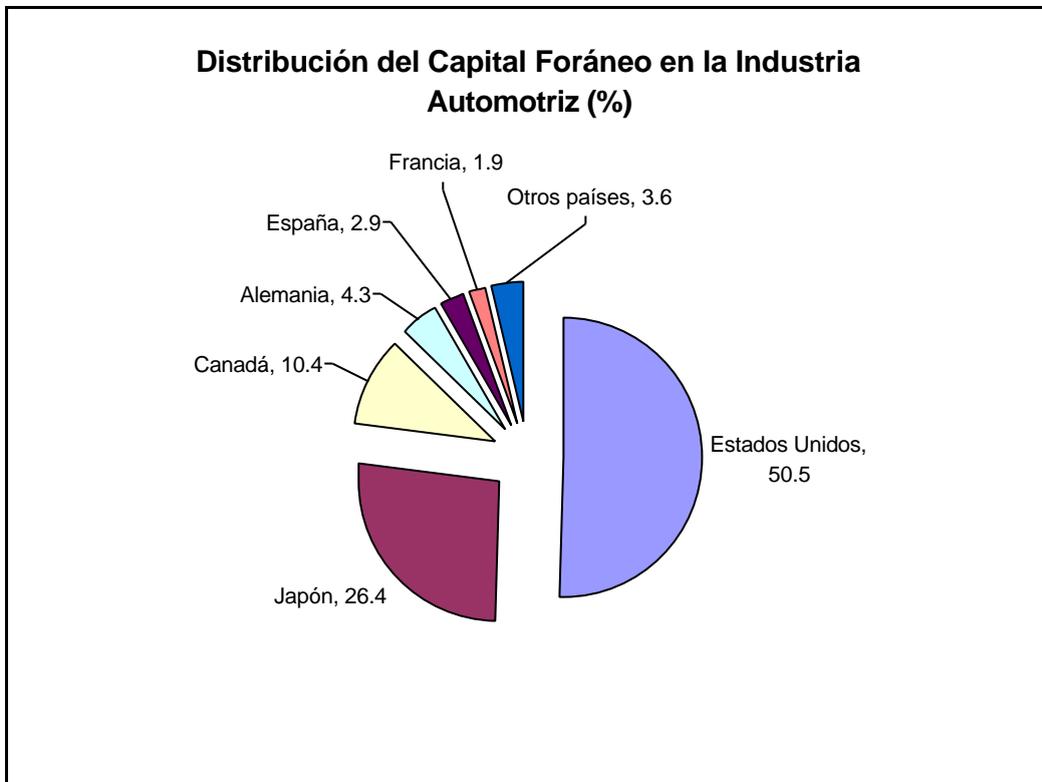
Entre enero de 1999 y septiembre de 2002, las empresas con IED en la industria automotriz invirtieron en México 6,038.1 millones de dólares, cantidad que equivale al 23.9% de la IED efectuada en ese lapso por el total de empresas con capital foráneo ubicadas en el sector manufacturero (25,453.3 millones de dólares).

El capital foráneo canalizado a la industria automotriz provino de Estados Unidos, que participó con el 50.5% del total; Japón aportó el 26.4%; Canadá, el 10.4%; Alemania, el 4.3%; España, el 2.9%; Francia, el 1.9%; y otros países, el 3.6%.<sup>15</sup> Estas cifras se muestran en la gráfica 1.6.

---

<sup>15</sup> Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, México, septiembre de 2002.

**GRÁFICA 1.6**



Fuente: Secretaría de Economía, URL: <http://www.economia.gob.mx>, febrero de 2003.

### 1.10 Situación fiscal a partir del TLCAN en México

De acuerdo con la Dirección de Industria Pesada y Alta Tecnología de la Secretaría de Economía, en el año 2003, el gobierno tiene el reto de homologar los cobros de impuestos y derechos que realizará Aduanas sobre vehículos que podrán importar particulares a partir del 1 de enero de 2004, con los cargos que aplican las agencias automotrices que operan en el país.

---

Señaló que “en ocho meses se definirán los mecanismos para el cobro (en las aduanas) del ISAN, del IVA y de Tenencia de autos que importen directamente los compradores”.<sup>16</sup>

A pesar de la apertura comercial que emprendió México hace varios años, actualmente es uno de los países que más impuestos cobra en la venta de cada automóvil o camioneta en todo el continente Americano. Existen varios gravámenes que incrementan notablemente el precio de los vehículos.

Uno de ellos es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), que es de 15% y, hasta fines del 2002, existía un impuesto extra que agregaba 5% a aquellos vehículos que superaran el precio de 250 mil pesos antes de impuestos. Éste era el llamado impuesto suntuario que, actualmente ya no está en vigor.

Otro es el impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN), del que existe una tabla que oscila entre 2.6% hasta poco más de 10%, dependiendo del precio del vehículo. Éste no se calcula sobre el precio del vehículo, sino sobre el precio del vehículo más IVA, por lo que se está cobrando impuesto sobre impuesto.

El otro gravamen es el de importación, el cual en varios casos ya no figura, ya que con los acuerdos comerciales de México con Europa, Mercosur y Norteamérica, prácticamente ha desaparecido. En el caso de esta última región, a partir del 1 de enero del 2004, los vehículos nuevos con el 62.5% de contenido regional que ingresen a nuestro país no pagarán derechos arancelarios. Sin embargo, las unidades que no cumplan con

---

<sup>16</sup> Céspedes, Rebeca, “Homologarán impuestos”, *Reforma*, 20 de enero de 2003, p. 11A.

---

esta regla de origen pagarán 23% de arancel, pero este valor se redefinirá y es probable que se incremente hasta 50% de arancel.

Estos tributos fiscales se pagan una sola vez; aunque hay otros que se deben pagar cada año, como el de la tenencia, que llega a ser hasta de 5%. La industria automotriz ha pugnado a través de varios años por la eliminación de varios o la reducción de ellos, como es el caso de la tenencia, que se creó a finales de los años 60 para recabar recursos y poder ayudar a la realización de los Juegos Olímpicos, pero ésta llegó para quedarse.<sup>17</sup>

Actualmente, las automotrices y los distribuidores han propuesto a las autoridades que la tenencia y el ISAN desaparezcan y se aplique un aumento de 25 centavos por litro de gasolina a efecto de compensar los 12.7 mil millones de pesos que se recaban por tenencia anualmente y otros 5 mil millones de pesos por el ISAN.<sup>18</sup>

En la tabla 1.4 se puede observar un comparativo entre los precios de modelos iguales entre México y Estados Unidos, bajo el supuesto de que la unidad que se importe de Estados Unidos pagará el 15% de IVA e ISAN, ya estando en México.

---

<sup>17</sup> Durán, José Antonio, "Impuestos", en *El Financiero*, México, 23 de julio de 2002, p. 27.

<sup>18</sup> Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2003.

**TABLA 1.4**  
**Precios comparativos de modelos iguales entre México y Estados Unidos\***

PRECIOS ANTES DE IMPUESTOS		PRECIOS AL CONSUMIDOR		% más caro o barato en México (5)
En México (1)	En EEUU (2)	Adquirido en México (3)	Importado de EEUU a Méx (4)	

<b>FORD</b>					
Mustang GT	248,661	242,699	301,402	294,176	2.5%
Windstar Limited	348,011	338,624	430,141	418,539	2.8%
Explorer V8	372,294	348,314	460,677	431,004	6.9%
Focus ZTS	181,207	153,235	212,864	180,005	18.3%
F150XL 2WD	144,368	183,187	169,358	214,896	-21.2%
F150King Ranch	335,808	354,530	419,122	442,489	-5.3%
<b>GM</b>					
Cavalier E	135,820	152,990	159,330	179,473	-11.2%
Malibú LS	180,772	198,554	213,600	234,612	-9.0%
Suburban LT	353,147	372,981	445,000	469,993	-5.3%
Venture	270,438	284,495	331,990	349,246	-4.9%
Silverado 2500	250,849	311,315	302,900	375,913	-19.4%
Avalanche awd	344,436	358,298	429,890	447,192	-3.9%
<b>CHRYSLER</b>					
Stratus ATX	139,965	188,424	164,571	221,548	-25.7%
Chrysler T&C	287,070	358,690	354,818	443,341	-20.0%
300M Special	268,836	315,328	328,303	385,079	-14.7%
Neón LE	112,866	124,702	132,437	146,325	-9.5%
1500 caja corta	150,509	179,418	176,969	210,960	-16.1%
Quad cab 4x4	235,555	278,270	287,141	339,760	-15.5%
<b>VW</b>					
Golf Confort	139,169	171,490	163,356	201,295	-18.8%
Jetta Confort	159,948	183,921	193,153	222,103	-13.0%
Passat V6 4M	354,997	370,974	439,273	459,043	-4.3%
<b>NISSAN</b>					
Pathfinder LE	310,071	330,833	387,000	412,912	-6.3%
Altima SE	239,888	221,694	291,200	269,114	8.2%
Sentra GXE	153,101	138,004	184,900	166,668	10.9%

\* suponiendo para el caso de EEUU que la unidad se importe y pague el 15% de IVA e ISAN ya estando en México

- (1) Precios en agencias en México sin IVA ni ISAN
- (2) Precios en agencias en EEUU sin el Impuesto a las Ventas (Sales Tax)
- (3) Precios en agencias en México incluyendo IVA e ISAN
- (4) Precios de vehículos adquiridos en EEUU e importados a México restando el Impuesto a las Ventas estadounidense (Sales Tax) y sumando el IVA e ISAN.
- (5) El signo negativo significa que es más barato comprar el vehículo en México que importarlo de EEUU.

Fuente: tabla obtenida en Céspedes, Rebeca, "Homologarán impuestos", *Reforma*, 20 de enero de 2003.

### **1.11 Beneficios del TLCAN para consumidores en México.**

El beneficio que el TLCAN ha otorgado a los consumidores es la disminución en los precios de los vehículos automotores. Se redujeron sensiblemente en términos reales los precios de las unidades nuevas, además de brindar un mayor número de modelos para elegir de entre las empresas automotrices ya establecidas, sí como el establecimiento de nuevas marcas.

En el cuadro 1.8, se puede observar el cambio real en el precio por vehículo en México en 1994 y en el año 2003. Es importante señalar que estos precios están en pesos constantes del 2003.

**CUADRO 1.8**

**Precios de agencia de cada modelo en pesos constantes del 2003**

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

*Fuente: datos obtenidos en Sánchez, César y Víctor Alemán, "Crece con TLC oferta de autos y baja de precios", en Reforma, 20 de enero de 2003.*

En el cuadro 1.9 muestra el número de modelos ofrecidos a la venta en el año 1994 y en el año 2003. De esta manera, se observa que ha existido un incremento considerable en el número de modelos ofrecidos por las 5 empresas automotrices establecidas en México desde antes del TLCAN. El beneficio para los consumidores, en este caso, es que existe un abanico muy diverso de modelos automotores a elegir.

**CUADRO 1.9**

**Número de modelos ofrecidos a la venta en México en 1994 y 2003.**

Automotriz	# de modelos en 1994	# de modelos en 2003	Var (%)
GM	16	41	156
VW	5	11	120
Nissan	7	17	143
Ford	13	26	100
Chrysler	16	18	13

*Fuente: datos obtenidos en Sánchez, César, y Víctor Alemán, op. cit.*

Además, desde 1994, de manera progresiva, se han establecido en México 15 marcas nuevas: Mercedes Benz (1994), BMW y Honda (1995), Porsche (1996), Audi (1997), Jaguar (1998), Peugeot y Volvo (1999), Land Rover, Renault y Seat (2000), Rover, MG, Toyota y Mini (2002). Con la llegada de estas nuevas marcas en México, se vuelve mucho más amplio el abanico de elección de vehículos automotores para los consumidores.

**1.12 Programa de Competitividad para la Industria Automotriz (Programa Sectorial de la Industria Automotriz)**

Este programa busca que hacia el 2010 México alcance una producción anual de cuatro millones de unidades, requiriendo inversiones de alrededor de 20 mil millones de dólares, para lo cual es necesario realizar un ajuste fiscal.

---

El objetivo de este programa es ubicar a México como el cuarto productor del ramo a escala mundial. Para poder cumplir con este objetivo se requerirá duplicar su capacidad instalada en menos de ocho años. Es decir, ello reclama una inversión anual de al menos 500 millones de dólares por empresa terminal, lo cual exige la eliminación de la carga fiscal en la materia. Los industriales, por su parte, prometen devolver al fisco en ocho años un beneficio por 234 mil millones de pesos y hacia el 2010 se comprometen a convertir a la industria automotriz mexicana en la cuarta productora mundial de vehículos, después de Alemania, Estados Unidos y Japón. La promesa incluye elevar a 4 millones de unidades fabricadas y generar un total de 800 mil empleos.

El programa establece la necesidad de atraer nuevos proyectos de manufactura por parte de la industria terminal que consoliden a México como una plataforma exclusiva de fabricación de productos globales.

Se contempla incentivar la adquisición de vehículos nuevos y seminuevos en el mercado interno a través de esquemas de financiamiento con el apoyo del gobierno federal, que abarcan desde la renovación de flotillas públicas o privadas, hasta la venta, incluso al contado, a diversos sectores, como profesores, universitarios, funcionarios, entre otros. Para ello se revisará el Decreto de Vehículo Popular, a fin de ampliar el límite de precio y modificar los requisitos, y se instrumentarán acciones que faciliten al consumidor el pago de su unidad por nómina, por Fonacot, entre otros.

Para medir los avances de este programa se establecerá un comité interinstitucional integrado por dependencias y entidades públicas y los sectores interesados de la industria, que presidirá la Subsecretaría de Comercio, el cual sesionará una vez por mes, y rendirá un informe semestral al presidente de la República.

El programa, que se inscribe en los objetivos de la Política Económica para la Competitividad, tiene como meta constituir al país en el centro manufacturero automotriz más importante de América Latina.

En este programa se explica que éste representa una inversión desde el punto de vista fiscal y no un costo, ya que el sacrificio actual de los ingresos públicos quedará compensado con el flujo de ingresos futuro que el mismo programa genera. Es decir, que con 800 mil empleos que se alcancen el incremento por Impuesto al Valor Agregado, sobre el Producto del Trabajo (IPT), y sobre Nómina (ISN), sería de 17,800 millones de pesos; mientras que por venta adicional de un millón de vehículos en el mercado interno se obtendrían 12,190 millones de pesos más en Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto Sobre la Renta (ISR), gastos en placas, seguros y 50% del pago actual de la tenencia.

Por el millón y medio de unidades más que se prevé exportar se originarían 5,070 millones de pesos de ISR; y una mayor integración de partes y componentes automotrices 4,140 millones de pesos vía ISR e IVA, para el año 10 del programa se generarían recursos públicos adicionales por 43,700 millones de pesos, pero aplicando una tasa anual de crecimiento equivalente a la de la producción, la cifra total sería de 265,703 millones de pesos.

Pero para ello se requiere que hoy el gobierno sacrifique recursos que recibe eliminando el ISAN y reduciendo al 50% la tasa de la tenencia sobre los dos millones de unidades que se estima vender en el mercado interno, lo que implicaría una reducción de ingresos fiscales de 20 mil millones de pesos.

Además, habría gastos públicos adicionales para apoyar el desarrollo por 4 mil millones de pesos; incentivos a la inversión, vía créditos fiscales del 30% o aportaciones directas, por 6,000 millones de pesos; un costo para el gobierno de 500 millones de pesos por cada uno de los tres Centros de Desarrollo Automotriz que se crearán; una cifra similar en capacitación de mano de obra; y un gasto anual de mil millones de pesos en infraestructura, solo para cumplir con el programa.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Rodríguez, Flavio Irene, "Con ayuda del fisco, rodará la industria automotriz", *Milenio*, 12 de agosto de 2002, p. 36.

---

## PARTE II.

### TLCAN: Industria Automotriz

La puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte detonó una consolidación de la continentalización de la industria automotriz en los tres países socios. La importancia que esta industria representa en las economías de México, Estados Unidos y Canadá, se ha hecho evidente a lo largo de la historia del siglo pasado.

Sin embargo, desde antes de la entrada en vigor del TLCAN, una de las industrias que mostraba cierta integración era precisamente la industria automotriz. Es decir, en el caso de Estados Unidos y Canadá, desde la década de los 60 comenzó el proceso de integración en el sector automotor, mediante el *Auto Pact*. En el caso de México, el acercamiento a la integración continental en el sector automotor en América del Norte, se llevó a cabo desde la década de los 80. Esto convierte al TLCAN en un mecanismo que institucionalizó una práctica comercial entre los tres países, al menos en la industria automotriz. Los vehículos y las autopartes son los artículos más comerciados entre Estados Unidos y Canadá, entre Estados Unidos y México, y entre Canadá y México. De ahí radica la importancia de esta industria dentro del Tratado.

En este capítulo se desarrollará un análisis acerca del funcionamiento de la industria automotriz a nivel regional. En primer lugar, se hará un breve análisis de las implicaciones del TLCAN en la industria automotriz de los tres países. En segundo lugar, se desarrollará una interpretación del Anexo 300 – A del TLCAN, que trata sobre el comercio y la inversión en el sector automotor. En este apartado se explicarán las disposiciones específicas para cada uno de los países socios del tratado. En tercer lugar,

---

se analizará el proceso de negociación que fue necesario para el establecimiento de la regla de origen, es decir, el contenido regional necesario para poder tener un trato preferencial. Enseguida, se explicarán las estrategias que las 3 grandes empresas automotrices de Estados Unidos siguieron para enfrentar el TLCAN, comenzando por el caso de Ford; posteriormente, el caso de Chrysler y; por último, el caso de General Motors. El siguiente apartado analizará las estrategias que las empresas automotrices extranjeras implementaron para enfrentar el TLCAN. En esta parte, se estudiarán los casos de Toyota, Honda, Nissan y Volkswagen. Por último, se hará un análisis sobre la producción automotriz regional en América del Norte, con el fin de ubicarla a nivel internacional.

## **2.1 Implicaciones del TLCAN en la industria automotriz mexicana**

El saldo para la industria a partir de la entrada en vigor del TLCAN es definitivamente positivo. La industria automotriz se ha convertido en el mayor sector exportador de México, rebasando al petróleo y al turismo como fuente de ingresos de divisas extranjeras. Esta industria ha visto incrementada notablemente tanto en su producción como en sus exportaciones. Durante el periodo transcurrido que lleva en vigor el TLCAN, México ha escalado cinco posiciones en el *ranking* de mayores productores automotores a nivel mundial.

El caso de la industria de autopartes no es la excepción. Se ha llevado a cabo un notable esfuerzo por incrementar la calidad del equipo original, con el propósito de apoyar a la industria nacional. Para incrementar el contenido nacional en la fabricación de automóviles, se requiere de una base tecnológica avanzada.

---

Sin embargo, no siempre hubo una tendencia positiva en la producción, ventas y exportaciones de automóviles desde la entrada en vigor del TLCAN para México. La industria se vio seriamente afectada en 1995, año de crisis económica, cuando hubo una considerable disminución, tanto en la producción como en las exportaciones de vehículos mexicanos. No obstante, para el siguiente año, la industria se recuperó e incrementó considerablemente sus niveles de producción y exportación.

Un cambio muy significativo que hubo a raíz del inicio del TLCAN, fue la creación de la nueva política de inversión extranjera directa en México. Esta nueva política elimina el 49% como límite máximo para poseer una empresa automotriz. Ahora el porcentaje se incrementó a 100%.

## **2.2 Implicaciones del TLCAN en la industria automotriz estadounidense**

En términos generales, las empresas automotrices estadounidenses se han beneficiado de la integración y racionalización que trajo consigo tanto el TLCAN como la fortaleza de la economía estadounidense en el periodo 1994-1998. Es decir, el TLCAN ha tenido un impacto generalmente positivo en la industria automotriz estadounidense, si se toman en cuenta las exportaciones, las importaciones, la producción, y toda la actividad de investigación que conlleva la industria. Específicamente, la remoción de las restricciones que México imponía a las importaciones automotrices, han significado un considerable aumento en las exportaciones de vehículos de pasajeros y camiones estadounidenses. Esto les ha permitido a las automotrices de EEUU, incrementar su inversión y los planes de producción a lo largo de la región Norteamericana.

---

Sin embargo, en el caso de las autopartes, el escenario no ha sido muy favorecedor para el sector estadounidense ante el canadiense y el mexicano. Las importaciones de autopartes de sus dos países socios del TLCAN, sobretodo de México, se han incrementado considerablemente; mientras que las exportaciones de autopartes a estos dos socios han permanecido estables. En el caso de las exportaciones al resto del mundo, sí ha existido un rápido incremento.

Aún cuando la crisis económica de México repercutió directamente en las exportaciones de EEUU a este país, haciendo mucho más caros los productos estadounidenses, no hubo un impacto tan negativo en la industria automotriz. Esto se debió, principalmente, a la creciente demanda de vehículos al interior de Estados Unidos, lo que incrementó tanto la producción como la venta de automóviles.

### **2.3 Implicaciones del TLCAN en la industria automotriz canadiense**

La industria automotriz canadiense ha enfrentado una serie de retos a partir de la entrada en vigor del TLCAN, sobretodo, a partir de la entrada de México a un acuerdo comercial en el que Estados Unidos y Canadá eran los únicos socios, generando grandes ventajas a los canadienses y a esta rama.

El principal reto que ha enfrentado y sigue enfrentando el sector automotor canadiense es si todavía será capaz de mantener su posición en el mercado estadounidense, ante los crecientes niveles de exportación que México lleva a cabo hacia Estados Unidos. No sólo los vehículos mexicanos incursionan cada vez más en el

---

mercado estadounidense, sino que también comienzan a tener una mayor presencia en el mercado canadiense.

Las importaciones de autopartes y vehículos mexicanos por parte de Canadá se han incrementado considerablemente, tomando en cuenta el nivel de comercio que existe entre ambos países. El déficit comercial automotor con México se ha duplicado en el periodo 1992-1998. Ahora excede el déficit que Canadá tiene con Japón, y es casi 5 veces más grande del déficit que tiene con toda Europa.<sup>20</sup>

#### **2.4 Anexo 300 – A : Comercio e Inversión en el sector automotor**

En el marco del TLCAN el mercado mexicano que estaba cerrado se abre a la competencia norteamericana a lo largo de un periodo de transición de diez años. Al término de este plazo, las partes y vehículos producidos en Canadá y Estados Unidos gozarán del mismo acceso al mercado mexicano que las partes y vehículos mexicanos han tenido durante mucho tiempo a los mercados canadiense y estadounidense.

Las Partes acordaron conceder a todos los productores existentes de vehículos en su territorio, un trato no menos favorable que el que concedan a cualquier productor nuevo de vehículos en su territorio de conformidad con las medidas indicadas en el anexo 300 – A. A más tardar el 31 de diciembre del 2003 las Partes revisarán la situación del sector automotor en América del Norte y la eficacia de las medidas a que se refiere este

---

<sup>20</sup> Weintraub, Sydney, y Christopher Sands. "The Impact of NAFTA on the Auto Industry in Canada", *The North American Auto Industry Under NAFTA*, CSCI Press, Washington, 1998, p. 169.

---

anexo, con el fin de establecer las acciones que pudieran adoptarse para fortalecer la integración y la competitividad global del sector. Cada una de las Partes ha asumido obligaciones específicas en relación con las disposiciones generales antes dichas.

#### **2.4.1 Canadá Apéndice 300 - A.1**

Canadá y Estados Unidos podrán mantener el *Agreement Concerning Automotive Products (Autopact)* firmado en 1965, cuyos derechos y obligaciones se incorporan al TLCAN. Solamente se ha modificado la aplicación de la regla de origen para que ésta se aplique a las exportaciones automotrices canadienses que ingresen a Estados Unidos. Canadá seguirá administrando los programas de exención de aranceles automotrices conforme al Acuerdo de Libre Comercio hasta su expiración conforme a los términos de ese acuerdo. Canadá comenzará a reducir sus restricciones para la importación de vehículos originarios usados provenientes de México, hasta su eliminación total al cabo de diez años, comenzando el 1 de enero de 2009. En el siguiente cuadro se observa el proceso gradual de apertura para que puedan ingresar libremente los vehículos mexicanos a territorio canadiense.

**CUADRO 2.1**

**Proceso de apertura para la entrada libre de vehículos usados provenientes de México a Canadá**

Fecha de apertura	Antigüedad de vehículo para ingresar libremente
1° de enero de 2009	Por lo menos 10 años
1° de enero de 2011	Por lo menos 8 años
1° de enero de 2013	Por lo menos 6 años
1° de enero de 2015	Por lo menos 4 años
1° de enero de 2017	Por lo menos 2 años
1° de enero de 2019	No habrá ninguna restricción

Fuente: Anexo 300 – A del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

URL: <http://www.nafta-sec-alena.org>, marzo de 2002.

**2.4.2 México Apéndice 300 – A.2**

México podrá mantener hasta el término del periodo de transición (es decir, el 1° de enero de 2004), el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. Durante ese periodo será modificado mediante: la eliminación inmediata de los límites para las importaciones de vehículos basados en las ventas en el mercado mexicano; la modificación inmediata de los requisitos relacionados con la balanza comercial, a fin de que las empresas de la industria terminal puedan reducir gradualmente el nivel de las exportaciones de vehículos y partes necesario para importar esos bienes, y la eliminación, al término del periodo de transición, del requisito de que sólo puedan importar vehículos las empresas de la industria terminal; el cambio de las disposiciones sobre valor agregado nacional, reduciendo gradualmente el porcentaje de partes que deba adquirirse a fabricantes mexicanos de partes; la inclusión de las compras a las maquiladoras

independientes en el cálculo de este porcentaje; la garantía de que los fabricantes de partes canadienses, mexicanos y estadounidenses podrán participar en el creciente mercado mexicano sobre bases competitivas, al tiempo que se requiere a las empresas de la industria terminal de México que durante el periodo de transición continúen adquiriendo partes fabricadas por productores mexicanos; y la eliminación del requisito de valor agregado nacional al término del periodo de transición.

El Decreto de Autotransporte mexicano que abarca camiones (salvo los ligeros) y autobuses, será derogado de inmediato y reemplazado por un sistema de transición de cuotas que tendrá vigencia por espacio de cinco años. México eliminará gradualmente la prohibición de importar vehículos usados originarios de América del Norte en el transcurso de un periodo de transición de diez años que comenzará el 1° de enero de 2009. En el cuadro 2.2 se observa este proceso gradual de apertura para que puedan entrar libremente vehículos usados de proveniencia estadounidense o canadiense.

**CUADRO 2.2**  
**Proceso de apertura para la entrada libre de vehículos usados provenientes de Estados Unidos y Canadá a México**

Fecha de apertura	Antigüedad de vehículo para ingresar libremente
1° de enero de 2009	Por lo menos 10 años
1° de enero de 2011	Por lo menos 8 años
1° de enero de 2013	Por lo menos 6 años
1° de enero de 2015	Por lo menos 4 años
1° de enero de 2017	Por lo menos 2 años
1° de enero de 2019	No habrá ninguna restricción

Fuente: Anexo 300 – A del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

URL: <http://www.nafta-sec-alena.org>, marzo de 2002.

---

### **2.4.3 Estados Unidos Apéndice 300 – A.3**

Estados Unidos modificará la definición de los automóviles de fabricación nacional conforme a las normas de la *Corporate Average Fuel Economy* (Ley CAFE)<sup>21</sup>, a fin de incluir contenido mexicano, como producto nacional para los automóviles exportados a Estados Unidos. Es decir, Estados Unidos considerará un automóvil como de producción nacional en un año modelo, si al menos el 75% del costo al fabricante de tal automóvil es atribuible al valor agregado en Canadá, México o Estados Unidos, a menos que el ensamblado del automóvil se termine en Canadá o México y tal automóvil no sea importado a Estados Unidos antes de la terminación de los treinta días siguientes al término del año modelo.<sup>22</sup> El contenido canadiense en las partes o los vehículos ha sido tratado como producto nacional desde que entraron en vigor las estipulaciones de la Ley CAFE, en 1975. Al término del periodo de transición de diez años, los contenidos canadiense, mexicano y estadounidense recibirán tratamiento igualitario conforme a la definición de contenido de la Ley CAFE. La antigua definición no guarda relación con los requisitos de contenido conforme a las reglas de origen del TLCAN.

### **2.4.4 Disposiciones pertinentes en otros capítulos**

Conforme al capítulo 3, durante el periodo de transición se eliminarán todos los derechos sobre los automóviles de origen norteamericano. La mayor parte del comercio de automóviles y partes entre Estados Unidos y Canadá está actualmente libre de

---

<sup>21</sup> Esta ley consiste en dos promedios de eficiencia en el uso de combustibles, una para los vehículos producidos en Estados Unidos y otra para los importados, que contaban con más de 75% de contenido norteamericano (estadounidense o canadiense). Las autopartes mexicanas no podían contarse en el promedio de vehículos internos de las empresas.

---

derechos conforme a los términos del *Autopact* y los derechos aún existentes desaparecieron el 1° de enero de 1998, conforme al calendario de desgravación arancelaria del Acuerdo de Libre Comercio. México reducirá inmediatamente los aranceles para los automóviles de pasajeros y camiones ligeros del 20% al 10%, y ulteriormente eliminará el saldo en forma gradual durante un periodo de diez años para los automóviles de pasajeros y en cinco años para los camiones ligeros. Los aranceles correspondientes a camiones medianos y pesados, autobuses y tractores para semirremolques se eliminarán en diez años. Para México, Estados Unidos eliminará inmediatamente los aranceles sobre los automóviles de pasajeros y reducirán de inmediato al 10% los aranceles de los vehículos ligeros. Los aranceles restantes sobre los vehículos ligeros se eliminarán en un plazo de cinco años y los correspondientes a camiones medianos y pesados, autobuses y tractores para semirremolques, en diez años.

El capítulo 4 dispone que para tener derecho a tratamiento arancelario preferencial, los automóviles deben tener un porcentaje especificado de contenido norteamericano (62,5% para los automóviles de pasajeros y camiones ligeros, sus motores y sistemas de transmisión, y 60% para otros vehículos y autopartes) sobre la base de la fórmula de costo neto. Al calcular el nivel de contenido de los bienes automotores, se determinará el valor de las importaciones de autopartes desde fuera de la región del TLCAN en la cadena de producción, para refinar la precisión del cálculo del contenido.

Las Partes establecerán un Consejo de Normas Automotrices, conforme al Capítulo 9, con objeto de facilitar el establecimiento de medidas compatibles en relación con las normas aplicables a los bienes automotores y temas afines. Las recomendaciones del

---

<sup>22</sup> Anexo 300 – A, Tratado de Libre Comercio de América del Norte, URL: <http://www.nafta-sec>

---

Consejo deberán adoptarse por unanimidad. Cuando no se requiera la adopción de una ley, cada Parte pondrá en práctica las recomendaciones del Consejo dentro de un plazo razonable, de acuerdo con sus requisitos legales y de procedimiento y con sus obligaciones internacionales. Cuando se requiera la aprobación de una ley, cada Parte hará todos los esfuerzos a su alcance para asegurar dicha aprobación y la puesta en práctica de la ley dentro de un plazo razonable.

De conformidad con el capítulo 11 sobre inversión, México permitirá inmediatamente que inversionistas de Canadá y Estados Unidos posean el 49% de la propiedad de una empresa de autopartes conforme a la definición del Apéndice 300 – A.2.<sup>23</sup> A partir del 1° de enero de 1999, inversionistas canadienses y estadounidenses podrán ser propietarios del 100% de dichas empresas.

En el esquema 2.1 se pueden observar las reglas automotrices bajo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.<sup>24</sup>

---

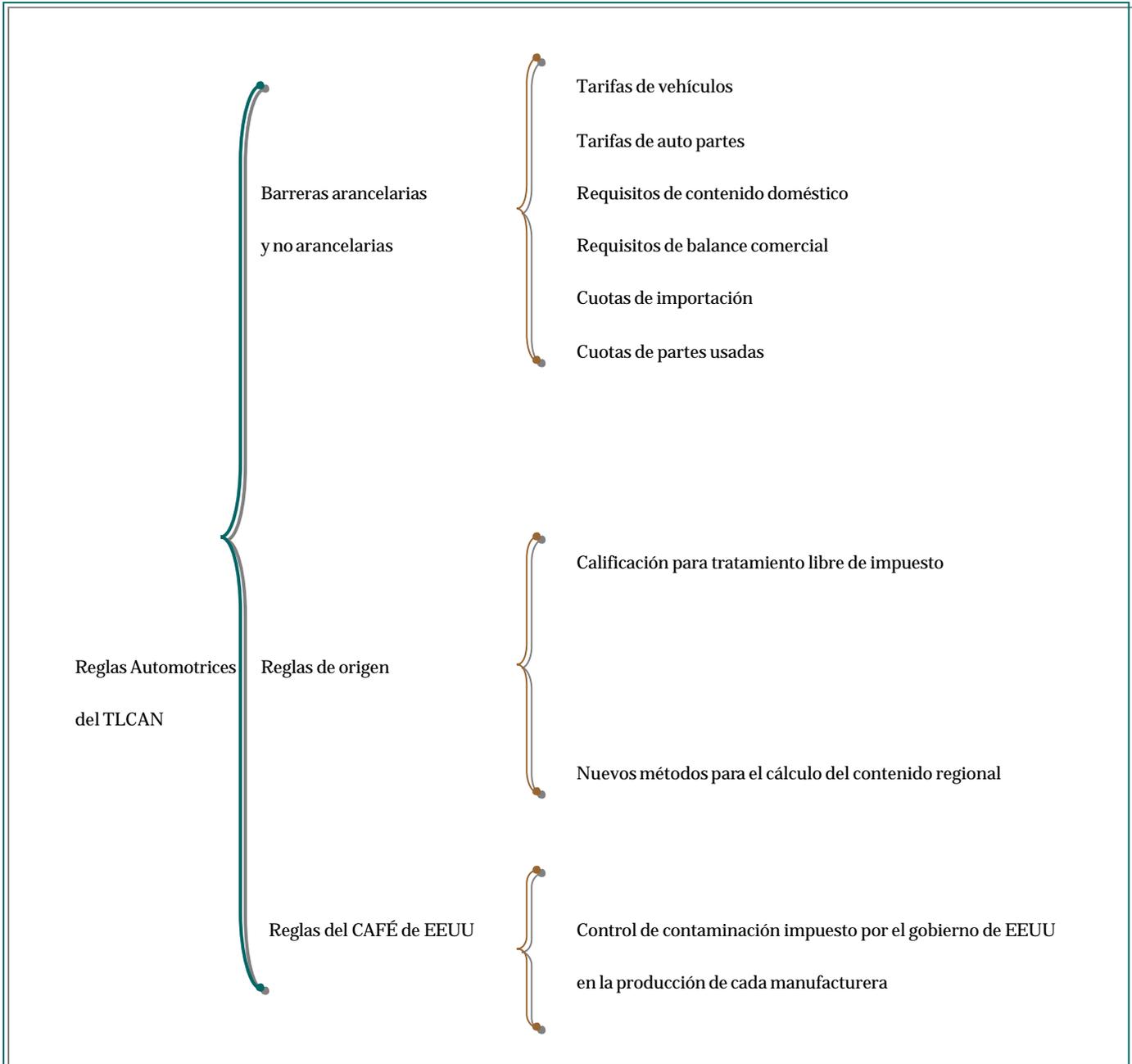
[alena.org](http://alena.org), marzo de 2002.

<sup>23</sup> Empresa de la Industria de Autopartes es una empresa que opera y produce autopartes en México constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana.

<sup>24</sup> Hufbauer, Gary y Jeffrey Schott. *North American Free Trade, Issues and Recommendations*, Institute of International Economics, Washington, octubre de 1992.

**ESQUEMA 2.1**

**Reglas automotrices bajo el TLCAN**



Fuente: Institute of International Economics, 1992.

## **2.5 Negociación para el establecimiento del 62.5% como regla de origen.**

Cada uno de los actores en la industria automotriz norteamericana adoptó una posición que demostraba su evaluación acerca de las posibles ganancias o pérdidas como consecuencia de una posible integración continental. En el cuadro 5.3 se puede observar la posición que mantuvieron inicialmente cada uno de los socios comerciales.

### **2.5.1 Estados Unidos**

Las empresas automotrices estadounidenses, las 3 Grandes, quienes eran sensibles a la competencia, adoptaron una posición proteccionista ante el TLCAN. Ford, Chrysler y General Motors pidieron una provisión de contenido regional más alto que el 50% que prevalecía ante el Acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y Estados Unidos de 1989 (CUFTA por sus siglas en inglés). Específicamente, Ford y Chrysler pedían un contenido regional de 70%; mientras que General Motors demandaba un 60% de contenido regional (incluyendo, ahora, a México).<sup>25</sup> Lo que pedían era la creación de un “Sistema Atado” que les aseguraría a las cinco compañías más importantes en México (las 3 grandes, VW y Nissan) una posición privilegiada dentro del mercado mexicano durante los siguientes 15 años. Bajo esta propuesta, el cumplimiento de los requerimientos para las 3 grandes (además para VW y Nissan) sería reducido más rápidamente, mientras que para las nuevas empresas automotrices que incursionaran en el mercado mexicano tendrían un

---

<sup>25</sup> El contenido regional se refiere a la proporción de la producción del contenido de un automóvil realizada dentro de un lugar específico que permita al vehículo cruzar la frontera sin pagar derechos arancelarios.

---

periodo de transición de 15 años para la eliminación de los requerimientos y las tarifas arancelarias.

Lo que estaba detrás de esta propuesta fue la preocupación de que el TLCAN permitiera que México funcionara como una plataforma de exportación de las automotrices extranjeras hacia el mercado estadounidense.<sup>26</sup> El resultado de la propuesta realizada por las 3 grandes sería, por una parte, la conservación del mercado doméstico y de importación para las empresas ensambladoras que ya estaban establecidas en México y, por otra parte, el rígido requerimiento sobre la regla de origen haría más caras y más complicadas las operaciones de otras compañías automotrices extranjeras en México.

El interés que tenía Estados Unidos en la entrada de México al TLCAN, en tanto a la industria automotriz, era la amplia apertura del mercado mexicano a los vehículos importados<sup>27</sup> provenientes de Estados Unidos, simplificando las reglas de origen norteamericanas y buscando, por lo menos, 60% de contenido regional.

### **2.5.2 Canadá**

Como era de esperarse, las subsidiarias de las 3 grandes en Canadá adoptaron la misma posición de aquéllas en Estados Unidos con respecto al TLCAN. EL sector de autopartes canadiense estaba preocupado por la posible pérdida de empleos que resultaría de la entrada de México al Tratado de Libre Comercio. Por esta razón, este

---

<sup>26</sup> *Inside US Trade*, septiembre de 1991, p. S-3.

<sup>27</sup> Esto se debe a que, anteriormente, las regulaciones del gobierno mexicano requerían que 2.5 vehículos fueran producidos en México, por cada vehículo en el país.

---

sector apoyó que el requerimiento de contenido doméstico fuera mayor. El sector pedía 75% de contenido regional norteamericano.

Canadá buscaba preservar las provisiones establecidas en el *Autopact*<sup>28</sup>, lo que aseguraba la preservación de los empleos, mejoraba el acceso de las autopartes y vehículos canadiense al mercado mexicano, y resolvía algunos asuntos pendientes sobre las reglas de origen que quedaron sueltos dentro del CUFTA. El gobierno canadiense hubiera preferido establecer un requerimiento sobre este respecto similar al establecido en el CUFTA, es decir 50%, lo que hubiera hecho a Canadá un lugar atractivo a la inversión. Sin embargo, el gobierno sí estaba preparado para aceptar hasta un 60%.

---

<sup>28</sup> Esta provisión requería que las ensambladoras estadounidense produjeran un vehículo en Canadá por cada vehículo vendido en el país.

**CUADRO 2.3**

**Posición inicial de los socios comerciales con respecto al contenido regional**

MÉXICO	ESTADOS UNIDOS	CANADÁ
NO ACEPTÓ EL SISTEMA ATADO QUE PROPUSO ESTADOS UNIDOS	BUSCABA LA CREACIÓN DE UN SISTEMA ATADO, EN EL QUE LAS 3 GRANDES, VW Y NISSAN GOZARAN DE LA APERTURA DE LA INDUSTRIA EN MÉXICO; MIENTRAS QUE LAS AUTOMOTRICES EXTRANJERAS QUE SE ESTABLECIERAN EN MÉXICO, PASARAN POR UN PERIODO DE ELIMINACIÓN DE TARIFAS EN UN PROCESO DE 15 AÑOS.	LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES QUERÍA UN ALTO PORCENTAJE DE CONTENIDO DOMÉSTICO: 75%
<p>NO ACEPTABA UN ALTO CONTENIDO REGIONAL EN LAS REGLAS DE ORIGEN</p> <p>QUERÍA QUE SE MANTUVIERAN LAS PROVISIONES DE LOS REQUERIMIENTOS SOBRE LAS REGLAS DE ORIGEN ESTABLECIDAS EN EL DECRETO AUTOMOTOR DE 1989, ES DECIR, 39% DE CONTENIDO DOMÉSTICO, AHORA REGIONAL.</p> <p>SIN EMBARGO, POSTERIORMENTE SE ADHIRIÓ A LA PROPUESTA CANADIENSE DE 50%</p>	<p>FORD Y CHRYSLER QUERÍAN UN ALTO PORCENTAJE DE CONTENIDO REGIONAL: 70%</p> <p>GENERAL MOTORS BUSCABA, POR LO MENOS, 60% DE CONTENIDO DOMÉSTICO</p>	<p>EL GOBIERNO CANADIENSE QUERÍA QUE EL CONTENIDO DOMÉSTICO FUERA DE 50%.</p> <p>SIN EMBARGO, ESTABA PREPARADO PARA ACEPTAR HASTA 60%.</p> <p>LAS EMPRESAS AUTOMOTRICES JAPONESAS EN CANADÁ BUSCABAN TAMBIÉN 50% DE CONTENIDO DOMÉSTICO.</p>

*Fuente: Cuadro elaborado con base en información obtenida en Lorraine, Eden, y Maureen Appel Molot, "Continentalizing the North American Auto Industry", North America without Borders: Integrating Canada, the United States, and Mexico. Calgary, University of Calgary Press, 1993.*

---

### **2.5.3 México**

Tanto la industria automotriz, como el sector de autopartes de México se opusieron a las peticiones de los otros socios. No aceptaron ni el Sistema Atado, ni tampoco que el contenido regional fuera tan elevado. A este respecto, la posición de México fue que el periodo de transición para el cumplimiento de los requerimientos del TLCAN, estuvieran basados en el Decreto Automotor de 1989.<sup>29</sup>

México buscaba mantener únicamente las provisiones necesarias para seguir siendo un lugar atractivo a las inversiones de las empresas transnacionales. En todo caso, México quería mantener las provisiones establecidas en el Decreto Automotor de 1989, es decir, mantener un contenido doméstico de 39%. Sin embargo, más tarde se adhirió a la posición canadiense de 50%.

### **2.5.4 Contenido doméstico final**

Finalmente, este diferendo en las posiciones de los socios comerciales se arregló de una manera que le resultó más conveniente a las peticiones de Estados Unidos. Bajo el TLCAN, los automóviles deben cumplir con un mínimo de 62.5% como contenido regional norteamericano para poder ser trasladados de un país socio a otro, sin tener que pagar los derechos arancelarios. Las restricciones impuestas en el Decreto Automotor Mexicano de 1989 serían disminuidas progresivamente durante un periodo de transición.

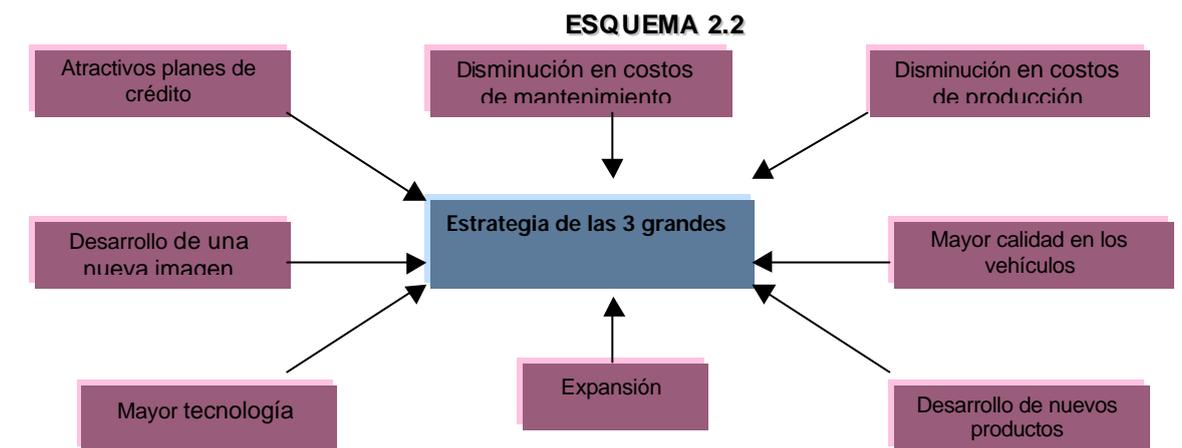
---

<sup>29</sup> El Decreto Automotor de 1989, entró en vigor el 1° de noviembre de 1990, liberalizando algunas de las condiciones bajo las cuales operaban en México las empresas automotrices

## 2.6 Estrategia de las 3 Grandes ante el TLCAN

Ford, junto con Chrysler y General Motors, fueron los actores principales involucrados en la negociación de libre comercio de automóviles entre México, Estados Unidos y Canadá. Un objetivo común de estas tres grandes en las negociaciones fue la apertura del altamente protegido mercado automotor mexicano. México se estaba convirtiendo en uno de los mercados que crecía más rápidamente en el mundo. Como resultado, una condición previa para aceptar el TLCAN impuesta por las tres grandes fue asegurar el acceso al mercado mexicano.<sup>30</sup> La provisión automotriz en el anexo del capítulo 3, establece en cuatro partes interrelacionadas como fue logrado el creciente acceso al mercado mexicano: una disminución en las barreras a la importación, la liberalización de las leyes y regulaciones sobre inversión, cumplimiento de los requisitos de realización por parte de México, y reglas de origen.<sup>31</sup>

En el siguiente esquema se pueden observar las estrategias generales que siguieron estas tres empresas automotrices estadounidenses.



extranjeras. Sin embargo, mantenía el requerimiento de contenido doméstico en, por lo menos, 36% para los vehículos vendidos en este mercado.

<sup>30</sup> Hufbauer, Gary Clyde, y Jeffrey Schott. *NAFTA An Assessment*. Institute for International Economics, Washington, D. C., 1993.

<sup>31</sup> Weintraub, Sidney. "The NAFTA as Negotiated: A US Perspective." En S. Globerman y M. Walker eds. (1994). *Assessing NAFTA: A Trilateral Análisis*. Vancouver: The Fraser Institute.

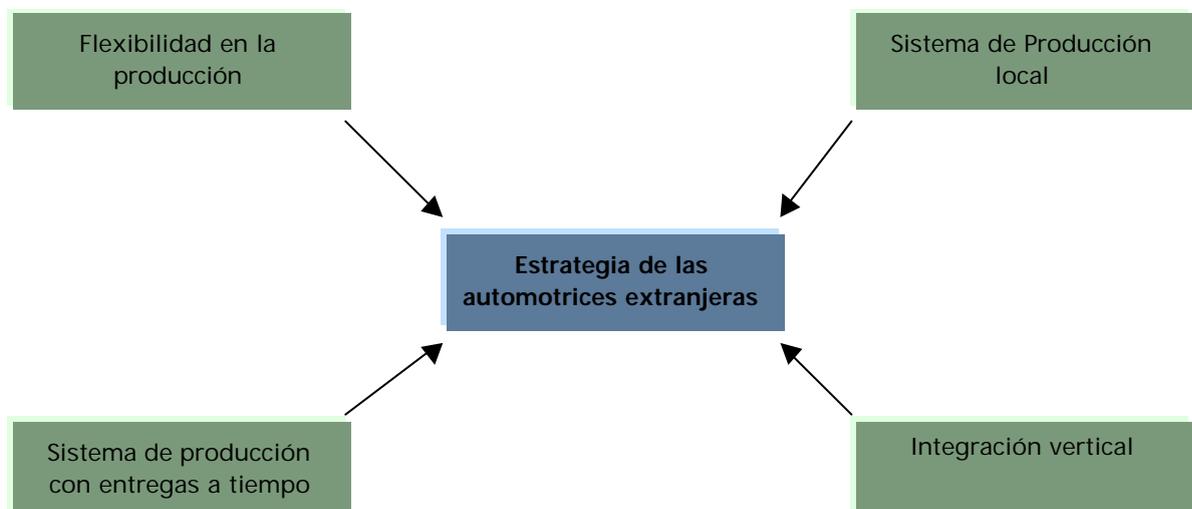
## 2.7 Estrategia de las empresas automotrices extranjeras más importantes ante el TLCAN

Como resultado de las negociaciones acerca de las reglas de origen dentro del TLCAN, las empresas automotrices extranjeras vieron afectados sus intereses. Una reacción inmediata de éstas para poder permanecer dentro del mercado automotor norteamericano fue incrementar el porcentaje de contenido regional, es decir, de partes fabricadas en América del Norte. Sin embargo, cada una de las automotrices extranjeras llevaron a cabo su propia estrategia para no verse desplazadas por las 3 Grandes, que, de inicio, serían las más beneficiadas.

En el esquema 2.3 se observan las estrategias que siguieron en general las empresas automotrices extranjeras (Honda, Toyota, Nissan y Volkswagen) ante el TLCAN.

### ESQUEMA 2.3

#### Estrategia de las empresas automotrices extranjeras en Norteamérica



## 2.8 Datos sobre la producción automotriz regional

Este apartado tiene como objetivo ubicar a la industria automotriz norteamericana dentro del contexto de la producción automotriz a nivel mundial. Como se puede observar en la tabla 2.1, dentro de los primeros 5 años de funcionamiento del TLCAN, las posiciones por producción en el *ranking* mundial han estado disputadas. En primer lugar, se ubica a Japón, que en 1999 tuvo una producción de automóviles de poco más de 8 millones. En segundo lugar, se encuentra Estados Unidos, con una producción de 5.6 millones de automóviles. En tercer lugar, se ubica Alemania con 5.2 millones de automóviles producidos. En cuarto lugar, se encuentra Francia con 2.7 millones de vehículos. En quinto lugar, se encuentra Corea del Sur con 2.3 millones de automóviles. En sexto lugar, se encuentra España con 2.2 millones de vehículos. En séptimo lugar, se encuentra Reino Unido con 1.7 millones de automóviles producidos. En octavo lugar, se ubica Canadá con una producción de 1.6 millones de vehículos. En noveno lugar, está Italia con 1.4 millones de automóviles. En décimo lugar, se encuentra Brasil con 1.1 millones de vehículos. En onceavo sitio, se ubica México con una producción de 994 mil vehículos. Cabe destacar que actualmente, México se encuentra ubicado como el octavo productor automotor a nivel mundial. Es decir, en 3 años ha escalado 3 lugares.

**TABLA 2.1**

**Producción de automóviles por posición mundial  
1995 - 1999**

Posición	País	1995	1996	1997	1998	1999
1	Japón	7,610,533	7,863,763	8,492,080	8,055,763	8,100,169
2	EEUU	6,351,255	6,080,410	5,927,281	5,547,116	5,636,744
3	Alemania	4,823,009	5,032,116	4,678,022	5,348,115	5,298,153
4	Francia	3,050,929	2,088,038	2,258,769	2,603,021	2,784,467
5	Corea del Sur	2,003,146	2,264,709	2,308,476	1,625,125	2,361,735
6	España	1,958,789	1,941,716	2,010,266	2,216,386	2,208,708
7	Reino Unido	1,532,084	1,686,134	1,698,015	1,748,277	1,786,623
8	Canadá	1,336,725	1,279,312	1,372,111	1,481,111	1,625,113
9	Italia	1,422,359	1,317,995	1,562,865	1,402,378	1,410,314
10	Brasil	1,307,503	1,471,079	1,679,644	1,244,463	1,103,460
11	México	699,312	800,300	853,197	952,909	994,104
12	Rusia	845,710	859,568	983,139	838,159	954,885
13	Bélgica	1,192,335	1,161,547	1,004,970	969,871	938,881
14	Polonia	259,045	445,231	539,857	593,857	666,362
15	India	393,698	472,482	486,593	459,819	596,007
16	China	352,298	385,274	481,611	507,103	565,366
17	Suecia	387,659	367,793	375,705	368,305	385,044
18	Rep. Checa	193,186	240,044	320,589	368,328	348,478
19	Australia	314,142	328,827	325,957	337,500	302,925
20	Holanda	100,434	145,257	197,225	242,989	262,242
21	Malasia	194,574	233,647	272,941	126,400	250,620
22	Taiwán	282,006	264,943	268,060	293,009	245,000
23	Argentina	226,504	269,199	366,466	353,068	224,825
24	Turquía	233,412	207,757	242,780	239,937	222,041
25	Irán		69,296	94,679	226,560	207,748
26	Sudáfrica	236,584	249,838	239,762	203,821	189,370
27	Portugal	73,185	152,646	189,131	181,388	186,996
28	Eslovaquia	19,688	30,147	40,885	125,089	126,503
29	Hungría	51,055	63,033	76,255	89,481	125,889
30	Austria	59,196	97,386	97,774	91,264	123,217
31	Eslovenia	46,583	89,229	95,717	126,397	118,132
32	Rumania	87,708	116,980	130,437	125,423	106,401
33	Uzbekistán		16,439	71,817	60,000	58,000
34	Tailandia		90,523	112,041	32,008	
35	Finlandia	21,415	32,272	33,700	31,000	
36	Egipto		3,087	4,000	19,941	25,445
37	Indonesia	40,000	52,754	48,000	8,401	
38	Ucrania	59,963	7,131	1,085	24,237	6,040
39	Yugoslavia	7,502	9,524	11,124	12,911	3,816

Fuente: Global Car Production, 2002.

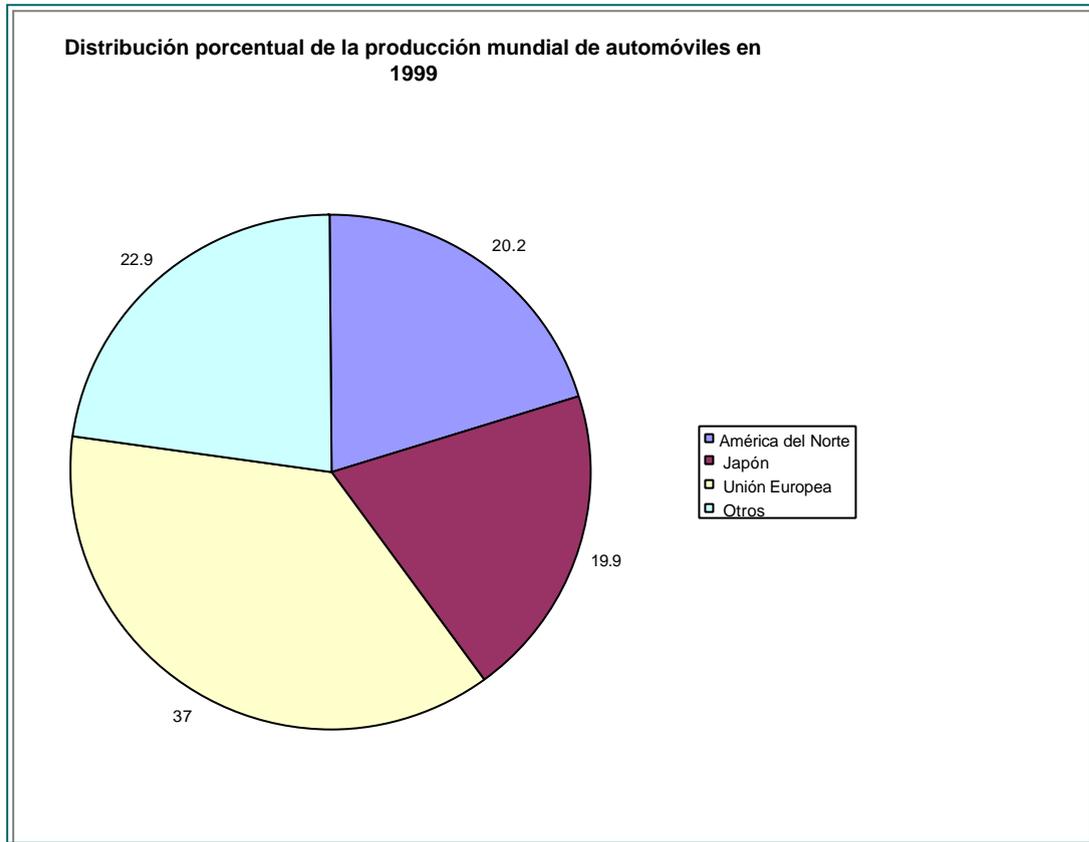
---

Cabe señalar que la tabla 2.1 muestra a los 39 principales productores de automóviles a nivel mundial en 1999 y en ese mismo año los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte se encontraban dentro de los principales productores automotores a nivel mundial, debido a que aproximadamente el 20.2% del total de la producción mundial correspondió a Norteamérica. (Gráfica 2.1)

Otro punto importante a destacar de la tabla 2.1 es el crecimiento importante en la producción de automóviles de ciertos países. Por ejemplo, en 1999 Polonia se ubicó como el 14° productor de automóviles, casi triplicando su producción en tan sólo 5 años. El caso de Eslovaquia también resulta interesante, ya que en este mismo periodo ha incrementado su producción en 500%. Hungría también tiene un crecimiento destacado en el periodo, triplicando su producción. Otros casos de países con un crecimiento potencial en la producción de automóviles son República Checa, Eslovenia y Rumania. Es decir, los países de Europa Oriental que están a punto de ingresar a la Unión Europea, están viviendo un rápido crecimiento en esta industria. Esto significa que para cuando ya sean miembros de la Unión Europea, en el 2004, ésta verá incrementada en, por lo menos 1 millón de vehículos, su producción.

En la gráfica 2.1 se observa la distribución de la producción de automóviles en el mundo en 1999. El principal productor de automóviles fue la Unión Europea (10 países miembro), que produjo 15.3 millones de vehículos, lo que equivale a 37% de la producción total mundial. En segundo lugar, se encuentra América del Norte, con poco más de 8.2 millones de vehículos producidos, lo que equivale a 20.2% del total de producción mundial. Enseguida, se encuentra Japón que por sí solo produjo 8.1 millones de vehículos, lo que equivale a 19.9% de la producción mundial de automóviles.

**GRÁFICA 2.1**



*Fuente: Gráfica elaborada a partir de datos obtenidos en Global Car Production, 2002.*

Por lo tanto, se puede observar, a partir de esta gráfica, que la producción concentrada en la región de América del Norte sí resulta de importancia a nivel mundial. Además, se observa la magnitud de lo que representa la industria automotriz japonesa mundialmente.

En la tabla 2.2 se puede observar la producción de automóviles de las 3 Grandes en la región de América del Norte en el año 2000.

**TABLA 2.2**

**Producción de las 3 Grandes en América del Norte, año 2000.**

	<b>GM</b>	<b>Ford</b>	<b>Chrysler</b>	<b>Total</b>
<b>México</b>	187,504	191,588	38,047	417,139
<b>Estados Unidos</b>	1,988,851	1,247,321	432,933	3,669,105
<b>Canadá</b>	640,350	235,681	292,602	1,168,633
<b>Total</b>	<b>2,816,705</b>	<b>1,674,590</b>	<b>763,582</b>	<b>5,254,877</b>

*Fuente: Cuadro elaborado con datos obtenidos del Global Car Production, 2002.*

De esta manera, si se toma en cuenta que la producción de automóviles en el año 2000 en América del Norte fue de 8301,417 unidades<sup>32</sup>, se tiene que el porcentaje obtenido por las 3 Grandes en la producción total en la región es de 63.3%. Este porcentaje equivale casi a las dos terceras partes de la producción total de automóviles en Norteamérica, dejando un tercio de ésta a las empresas automotrices extranjeras.

<sup>32</sup> Global Car Production, URL: <http://www.globalcarproduction.com>, 2002.

---

## CONSIDERACIONES FINALES

La industria automotriz es, sin duda, la industria más integrada dentro del TLCAN. Este logro ha sido consecuencia de las políticas gubernamentales impuestas por cada uno de los países socios, además de las nuevas estrategias desarrolladas por las empresas automotrices, apoyándose, en gran parte, en las nuevas tecnologías de eficiencia.

A lo largo de la primera parte de la presente investigación se pudo observar que la industria automotriz en México es de gran eficiencia para la economía de este país. Sin embargo, cabe resaltar la gran concentración que se tiene con respecto de la demanda interna de Estados Unidos, lo cual se explica por la dependencia por parte de la IAM hacia el mercado estadounidense. Pero, al mismo tiempo, Estados Unidos depende de la producción de vehículos mexicanos. Es decir, existe una interdependencia entre ambos.

Inmediatamente después de la puesta en vigor del TLCAN, México sufrió una recesión económica muy fuerte. Con esta recesión muchas industrias en México se vieron afectadas. La IAM no fue la excepción y disminuyó significativamente su producción. Sin embargo, el TLCAN significó una disminución progresiva de los aranceles, lo que alentó a las transnacionales a producir aún más para participar en el mercado regional.

Claramente se pudo observar que una de las razones por las que tiene un gran éxito la IAM se debe a las condiciones favorables que se tienen en este país para producir, como lo son: una mano de obra calificada y barata; legislaciones flexibles acerca de las

---

cuestiones ambientales y la ausencia de un sindicalismo fuerte. Esto, sin duda alguna, atrae cada vez más a los inversionistas extranjeros.

En lo referente a la situación fiscal a partir de la apertura comercial en vehículos nuevos, fijada para el 1 de enero de 2004, México enfrentará, sin duda, un gran reto para que los precios de los vehículos permanezcan competitivos ante los vehículos estadounidenses y canadienses. Como se ha venido planteando desde la presentación del Programa de Competitividad para la Industria Automotriz, una de las herramientas con la que se planea contar para seguir siendo competitivos en términos de precio final de los vehículos, es disminuir los impuestos que pagan éstos en nuestro país.

Es necesario tomar en cuenta que la industria automotriz mexicana es una de las más importantes en el mundo, otorgándole altos ingresos al gobierno, sobretodo ahora en que se ha incrementado considerablemente la inversión extranjera directa en este rubro, lo que trae como consecuencia la generación directa de empleos. Pocas son las industrias en México que pueden generarle tantos beneficios económicos al país.

A finales de marzo de 2003, ya se presentó una iniciativa para abrogar la Ley de Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos. Esta iniciativa plantea que lo que el gobierno federal recaba como concepto de tenencia asciende a 1.6% de la recaudación total. Sin duda, se debe buscar la manera más apropiada para poder seguir impulsando a esta importante industria mexicana, sin que ello represente una carga trascendente para el gobierno y para la sociedad.

En la segunda parte de la investigación se observó que la industria automotriz en Norteamérica ya funcionaba como una industria integrada desde antes del TLCAN. En el

---

caso de Estados Unidos y Canadá, esta integración data de la década de los 60, con la firma del *Autopact*; mientras que México se adhirió a esta dinámica al finalizar la década de los 80. Esto significa que aún sin el TLCAN, la industria automotriz ha ido construyendo su propio camino de integración continental.

De esta manera, el papel que el TLCAN jugó para la industria automotriz fue el de fungir como un canal de institucionalización de la dinámica de la industria dentro de América del Norte. Sin duda, a partir de la entrada en vigor del tratado, el comercio entre estos 3 países se ha incrementado notablemente. En el caso de México, resulta un tanto incierta esta aseveración, ya que justo cuando entró en vigor el TLCAN, México atravesó por una crisis económica que permitió que las exportaciones aumentaran drásticamente. Sin embargo, a raíz de estos dos factores, el TLCAN y la crisis económica, México no desaprovechó su nuevo *status* como socio comercial de Estados Unidos, al menos en la industria de automóviles.

Si se toma en cuenta que uno de los objetivos principales de Estados Unidos fue incursionar más en el mercado mexicano, entonces sí logró tal propósito, ya que para Estados Unidos, el TLCAN sí abrió las puertas para una mayor entrada de los vehículos provenientes de aquel país al mercado mexicano.

Finalmente, en el caso de Canadá, el TLCAN en la industria automotriz ha significado un verdadero reto para preservar su posición dentro del mercado estadounidense. Para el sector de autopartes, el TLCAN significa un reto muy grande, ya

---

que México tiene una incursión cada vez más importante, no sólo dentro del mercado estadounidense, sino dentro del mismo mercado canadiense.

No obstante los beneficios alcanzados, destacan dos puntos importantes que deben revisarse por el Poder Legislativo. Por una parte, la cuestión laboral, para lograr estandarizar las condiciones laborales y los niveles salariales los trabajadores de los tres países del TLCAN. Por otra parte, el aspecto ambiental, para la legislación en esta materia no sea tan flexible.

---

**BIBLIOGRAFÍA**

Cameron, David. "Social Democracy, Corporatism, Labour Quiescence and the Representation of Economic Interest in Advanced Capitalist Society", en John H. Goldthorpe (comp.), *Order and Conflict in Contemporary Capitalism*, Nueva York, Oxford University Press, 1984.

Hufbauer, Gary Clyde, y Jeffrey Schott. *NAFTA An Assessment*. Institute for International Economics, Washington, D. C., 1993.

Hufbauer, Gary y Jeffrey Schott. *North American Free Trade, Issues and Recommendations*, Institute of International Economics, Washington, octubre de 1992.

Lorraine, Eden, y Maureen Appel Molot, "Continentalizing the North American Auto Industry", *North America without Borders: Integrating Canada, the United States, and Mexico*. Calgary, University of Calgary Press, 1993.

Weintraub, Sidney. "The NAFTA as Negotiated: A US Perspective." En S. Gliberman y M. Walker eds. (1994). *Assessing NAFTA: A Trinational Analysis*. Vancouver: The Fraser Institute.

Weintraub, Sydney, y Christopher Sands. "The Impact of NAFTA on the Auto Industry in Canada", *The North American Auto Industry Under NAFTA*, CSCI Press, Washington, 1998.

## HEMEROGRAFÍA

### Revistas

Asociación Mexicana de Industria Automotriz, *Boletín*, No. 265, enero de 1988.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, *Boletín*, No. 445, diciembre 2002.

Carrillo, Jorge y Patricia García, "Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México", *Estudios Sociológicos*, No. 14, mayo-agosto de 1987.

Constantino Toto, Roberto M. "El Sistema de Innovación en la Industria Automotriz Mexicana", *Mercado de Valores*, No. 2, Nacional Financiera, febrero 2000.

*INEGI, La industria automotriz en México, 2002*

*Inside US Trade*, septiembre de 1991.

*Institute of International Economics, 1992.*

Middlebrook, Kevin. "Las dimensiones políticas de la reestructuración industrial: el caso de la industria automotriz mexicana", *Política Comparada*, vol. 23, núm. 3, abril de 1991.

### Periódicos

El Financiero, 14 de enero de 2003

Milenio, 12 de agosto de 2002.

Reforma, 20 de enero de 2003.

## DOCUMENTOS

Análisis Sectorial “Autopartes”, Estudios Económicos y Socio-Políticos de México, *Grupo Financiero Banamex, S. A. de C. V.*, 1 de junio de 1997.

“Comercio Exterior”, *La Industria Automotriz en México*, INEGI, Edición 1999, p. 177.

“Decreto para la racionalización de la industria automotriz”, *Diario Oficial de la Federación*, 15 de noviembre de 1983, pp.3-9.

Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, México, septiembre de 2002.

Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2003.

## WEB SITES

Anexo 300 – A del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

URL: <http://www.nafta-sec-alena.org>, marzo de 2002.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, URL: <http://www.amia.com.mx>, 2003.

Global Car Production, 2002. URL: <http://www.globalcarproduction.com>, 2002.

Investment Policies and Implementation, URL: <http://www.actetsme.org>, 2001.