



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

CENTRO UNIVERSITARIO UAEM TEXCOCO

TÍTULO

**“INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA TERMINAL; PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE
AUTOMÓVILES 2000 – 2008”**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN ECONOMÍA

PRESENTA

SÁNCHEZ DE LA VEGA ISAAC

DIRECTOR:

M. en C. LUIS ENRIQUE ESPINOSA TORRES

REVISORES:

Lic. en. E. ELISA RODRÍGUEZ ROMERO

M. en E. MUÑOZ ARAUJO JUAN MANUEL

TEXCOCO, MÉXICO JUNIO 2010.

ÍNDICE GENERAL

CAPITULO I

1.1.- ANTECEDENTES.

1.1.1- La industria automotriz.	1
1.1.2- Desarrollo de la industria automotriz en México.	2
1.1.3.- Implantación e inicio de operaciones, 1925-1940.	2
1.1.4.- Expansión de la IAM dentro del Modelo de Sustitución de Importaciones.	3
1.1.5.- Decretos automotrices.	4
1.1.6- Liberación comercial entrada al TLCAN.	6
1.2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	10
1.3.-OBJETIVOS.	
1.3.1.- Objetivo general.	11
1.3.2.- Objetivos particulares.	11
1.4.- JUSTIFICACIÓN.	12
1.5.- METODOLOGÍA.	13
1.6.- MARCO TEORICO - CONCEPTUAL	14

CAPITULO II: PANORAMA GENERAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

2.1.-Principios de la industria automotriz en México.	16
2.2- Implantación e inicio de operaciones, 1925-1940.	17
2.3.- Expansión de la IAM dentro del modelo de sustitución de importaciones (MSI), 1960-1976.	18
2.4.- La industria automotriz y la entrada del libre mercado comercio exterior. .	19
2.5.- El tratado de libre comercio y la liberación paulatina de la industria automotriz.	20
2.6.- Importancia y características de la industria automotriz mexicana.	22

CAPITULO III: EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

3.1.- Empresas automotrices establecidas en México.	24
3.2.- Producción de automóviles en la industria automotriz mexicana.	26
3.3.- Producción de automóviles en México por empresa.	29
3.4.- Comportamiento de la industria automotriz mexicana en la producción internacional.	33

CAPITULO IV: COMERCIALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA. (COMPARATIVA A NIVEL INTERNACIONAL).

4.1.- Bloques comerciales y su efecto en la IAM.	36
4.2.- Las economías BRIC y el sector automotriz.	44
4.3.- Situación actual de industria automotriz en México.	47
4.4.- Principales ventajas y desventajas de la industria automotriz mexicana a nivel internacional.	48

CONCLUSIONES	51
---------------------------	----

BIBLIOGRAFÍA	54
---------------------------	----

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	Empresas automotrices instaladas en México.	24
Cuadro 2	Producción total de automóviles en México, destinados al mercado nacional e internacional 1994 - 2008.	26
Cuadro 3	Producción de automóviles destinada al mercado nacional	29
Cuadro 4	Producción de automóviles destinada al mercado internacional	31
Cuadro 5	Principales Países productores de automóviles en el mundo 2008. (millones de unidades)	34
Cuadro 6	Tratados Comerciales de México	37
Cuadro 7	Exportaciones por continente y país destino de las cinco empresas más sobresalientes en la industria automotriz mexicana de 2000 - 2008.	39
Cuadro 8	Volumen de exportaciones de automóviles por continente 2000 - 2008.	41

ÍNDICE DE GRÁFICAS Y FIGURAS

Grafica 1	Producción total de automóviles en México, destinados al mercado nacional e internacional 1994 - 2008.	27
Grafica 2	Producción de automóviles destinados al mercado nacional.	30
Grafica 3	Producción de automóviles destinados al mercado internacional.	32
Grafica 4	Principales países productores de automóviles en mundo 2008.	35
Grafica 5	Volumen de exportaciones de automóviles por continente 2000 - 2008.	42
Figura 1	Mapa de distribución de las exportaciones de automóviles de México a nivel mundial.	43

CAPITULO I

1.1- ANTECEDENTES

1.1.1.- La industria automotriz.

Comenzó a fines del siglo XVII en dos regiones principales, Gran Bretaña y E.U.A, pero fue hasta finales del siglo XIX cuando Karl Benz y Gottlieb Daimler vendieron los primeros vehículos con un rendimiento aceptable.

Posteriormente Henry Ford, formo su propia compañía: Ford Motor Company, en la cual fabricó 400 autos en 6 meses y se convertía en el mayor fabricante de Estados Unidos en 1890. Para principios del siglo XX en E.U.A había más de 600,000 autos vendidos.

En Europa la producción de automóviles no estaba estancada ya que Francia vivía un impulso notable en la industria que ni siquiera pudo ser superada por los ingleses que crecieron un 200 % en el año 1913. Alemania estaba en tercer lugar con una producción de la mitad de la producción francesa y dos tercios de la inglesa.

Estados Unidos tenía una gran población con buen ingreso, situación que ayudó al crecimiento de la industria. A su vez, sus métodos de producción masiva resultaron extraordinariamente eficientes, por lo que superar en volumen a Europa no fue difícil.

1.1.2- Desarrollo de la industria automotriz en México

Al igual que en su desarrollo a escala mundial, las fases de crecimiento de la Industria Automotriz Mexicana (IAM) están marcadas por una serie de sucesos y transformaciones que las han caracterizado y que han sido claves en su proceso de evolución.

1.1.3.- Implantación e inicio de operaciones, 1925-1940

A pesar de que los albores del proceso de industrialización en México datan de principios del siglo XX, en estos años se promueven las condiciones iniciales que darán cabida a un desarrollo industrial, pero tuvieron que pasar cuatro décadas para presenciar el inicio del auge industrial.

En 1925 la empresa Ford Motor Company comenzó a producir automóviles en México, dicha empresa contaba con un desarrollo en los Estados Unidos y cuyo interés fundamental se centró en la actividad del montaje; posteriormente, en el año de 1935 llegó la General Motors, y tres años después lo hizo la Automex (más tarde llamada Chrysler, 1938).

Posteriormente, además de las compañías ya instaladas en el país se sumó la incorporación de las europeas (Volkswagen, Renault) y de la única asiática (Nissan), ya que el estado mexicano brindaba algunas ventajas como la reducción de costos de

producción; bajos costos de transporte y; bajos salarios, además de prometedoras expectativas de monopolizar el mercado.

El establecimiento de las plantas europeas instaladas en el país, también se caracterizó (al igual que las americanas), por un bajo nivel productivo, reflejado en parte, por una disminución de capital y de mecanización. Para este periodo, la industria automotriz mexicana era insignificante comparada con la de los países desarrollados, sin embargo, a escala nacional empezaba a despuntar. (Vieyra, 1999:2)

1.1.4.- Expansión de la IAM dentro del Modelo de Sustitución de Importaciones.

No es hasta después de la Segunda Guerra Mundial que la industria automotriz establecida en México experimenta su verdadero desarrollo mediante un crecimiento sostenido. Ya que tuvieron que pasar cuatro décadas para presenciar el inicio del auge industrial, en un principio estuvo obstaculizado por la Revolución Mexicana (1910-1920) y en las dos décadas siguientes por razones de reorganización.

Fue entonces en el decenio de 1940 a 1950 cuando la participación del sector primario fue superada por el sector secundario en el Producto Interno Bruto Nacional. Esto determinó el tránsito de una economía nacional basada en el dominio estructural agropecuario hacia la hegemonía industrial (Véase Garza, G. y Rivera, S., 1994; citado en Vieyra, 1999:3).

Posteriormente una segunda fase, comprendida entre el periodo de 1960 a 1976, los decretos estatales del proceso de industrialización, a través de las políticas de sustitución de importaciones, crean un ambiente favorable para la expansión y desarrollo de la industria automotriz en el país.

En el Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones el país manifestó un pronto desarrollo en este renglón y se avanzó, al menos hasta los años sesenta a tasas satisfactorias, a finales de los setenta ya se percibía lo que serían sus fallos que se confirmaron durante la siguiente década con la crisis estructural de 1982. (Vieyra, 1999:3)

1.1.5- Decretos automotrices:

En México se insertaron decretos para la industria automotriz en las décadas de 1960, 1970 y 1980 todo esto antes de que México se abriera paso en el ámbito internacional con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), ya que el gobierno mexicano implanto estas medidas proteccionistas a esta industria.

Destacan los siguientes decretos:

- **Decreto automotriz de 1962**, el cual establecía un marco regulatorio destinado a fomentar la producción domestica y reducir el déficit comercial con un 60 % de contenido domestico y 40 % de las plantas productoras extranjeras.

Ya que estas normas no eran tan restrictivas los inversionistas extranjeros no tenían restricciones respecto a la producción de automóviles, pero tenían un límite de hasta 40 % de la propiedad de las plantas productoras.

- **Decreto automotriz de 1972**, las importaciones debían de ser balanceadas por las exportaciones, las cuales debían contener al menos un 40% de autopartes no producidas por la compañía manufacturera del automóvil, ya que esta política favoreció a los productores extranjeros.

- **Decreto automotriz de 1977**, crea un mecanismo en la balanza de pagos, el cual requería que cada productor de automóviles incrementara sus exportaciones para saldar sus importaciones. Con el objetivo de que en 5 años se tuviera un saldo positivo en la balanza de pagos.

- **Decreto automotriz de 1983**, tenía el propósito de establecer medidas más fuertes que permitieran a la industria, tener un saldo cero en su balanza comercial.

Contaba con tres políticas sobresalientes: Reglas rigurosas de contenido domestico para vehículos y partes; Balanza de pagos sin déficit y; Limites de una línea de producción manufacturera de hasta cinco modelos.

- **Decreto automotriz de 1989**, se concedieron exenciones de pagar impuestos a carros populares suscritos en el programa, los cuales requerían al productor reducir los márgenes de benéficos. La idea era proveer a los consumidores de un carro pequeño a un precio accesible como el SEDAN de Volkswagen (Bochito).

En diciembre de 1989 el presidente Salinas emitió un decreto, donde se entendía claramente que para poder competir dentro del esquema de la globalización industrial, era necesario modernizar al sector bajo un proceso de desregulación económica, así como acelerar el ritmo de las inversiones buscando elevar los niveles de eficiencia, productividad y tecnología a nivel internacional (Vicencio, 2007: 10).

Este decreto autorizaba la importación de vehículos nuevos por primera vez desde 1962, siempre y cuando la industria terminal mantuviera un saldo positivo en la balanza comercial.

1.1.6- Liberación comercial entrada al TLCAN.

Un tratado de libre comercio como su nombre lo indica, es un acuerdo entre dos o más países para eliminar obstáculos arancelarios y no arancelarios, para con esto incrementar el comercio existente entre los países participantes, al darse esto se fomenta un mayor grado de especialización en cada una de las economías tratantes elevando entonces el nivel de la actividad económica entre ellos.

El TLCAN es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, con la participación de los tres países México, E.U.A y Canadá. Este tratado busca fortalecer las relaciones comerciales y económicas entre las tres naciones, además de crear un bloque económico entre ellos.

Además fue propuesto en sus inicios por el entonces presidente de Estados Unidos Ronald Reagan, sin embargo, el gobierno mexicano fue el que puso mayor interés en este asunto, ya que era un paso agigantado a las políticas que se venían manejando a partir de 1985 (Gonzalo Coss y León: 1994).

El tratado de libre comercio tiene dos objetivos principales para el gobierno mexicano: 1) Una integración comercial plena entre las dos economías, que le permitiría captar a México mayor capital extranjero y 2) asegurar el éxito y permanencia de la reforma económica Salinista.

El TLC se concibió en México bajo seis premisas características.

- TLC buscaría liberar el comercio de bienes y servicios y de inversión sin tomar en cuenta los recursos naturales (patrimonio de la nación).
- Adoptar una estrategia gradual de integración comercial estableciendo plazos de ajuste hasta de 15 años.
- Negociar normas y estándares técnicos claros para que no aparecieran viejas barreras arancelarias bajo nuevos ropajes.
- Establecimiento de reglas de origen claras.
- Normas para erradicar el establecimiento de subsidios.
- Contar con un mecanismo de resolución de conflictos.

Estados Unidos y Canadá centraron sus bases en crear un mercado más grande y especializar a cada uno de los tres países en la elaboración de diferentes productos. (Rubio Luis: 1992).

Aunque si bien es cierto que antes de la firma del TLCAN el mercado automotriz estadounidense estaba abierto a las importaciones provenientes de México con tarifas arancelarias sumamente bajas: 2.5 para automóviles y 3% para autopartes (Vicencio, 2007: 10). Con la entrada en vigor del tratado a partir del primer día del mes de Enero de 1994, el sector automotriz comienza a tener un proceso de transformación mayor totalmente alejado del proteccionismo.

Los acuerdos sobre el sector automotriz jugaron un papel muy relevante durante las negociaciones del acuerdo global, ya que representaba para los tres países firmantes México, Estados Unidos y Canadá el sector más grande en cuanto a intercambio económico. (Vicencio, 2007: 10).

Dentro de los aspectos más relevantes que la firma del tratado trajo consigo sobresalen las tarifas arancelarias a las importaciones fueron reducidas a la mitad, la tarifa de importación de automóviles y camiones ligeros se redujo de un 20 a un 10 %, acordándose eliminarse por completo en el año 2004 y el margen de contenido nacional para vehículos fabricados en México, se definió bajo el siguiente esquema: 34 – 36 % en 1993, 29 % en 1998 y 0 % para el 2004.

La industria automotriz fue uno de los sectores especialmente tratados en las negociaciones del TLCAN. La controversia en las negociaciones se debió a que esta industria representa un mercado que significa miles de millones de dólares para las tres economías mencionadas con anterioridad.

Sin lugar a dudas con la firma del TLCAN el sector automotriz ha sido uno de los más activos. Con una desregulación gradual del sector a partir de 1994 hasta hacerse total a partir de 2004.

Creando oportunidades de negocios para compañías del exterior, y con ello obliga a los fabricantes de autopartes instalados en el país a elevar la calidad y reducir los costos de producción de sus productos con el fin de mantener e incrementar los requerimientos para la exportación.

1.2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En México y en otras naciones manufactureras, la industria automotriz es considerada un pilar estratégico, en virtud de los diferentes beneficios que trae consigo la generación de empleos a gran escala, las recaudaciones fiscales generadas por las relaciones comerciales, y el avance tecnológico que esta conlleva.

A partir de la apertura comercial de nuestro país con el resto del mundo, y eliminar las barreras del proteccionismo, la industria automotriz mexicana representa el segundo sector más importante del país, lo que significa un elemento clave de la modernización y estrategias de globalización para México.

Por ello se plantea conocer ¿Qué efecto se ha producido para la industria automotriz mexicana, a partir de la liberación comercial y la firma de tratados y acuerdos internacionales?

1.3.-OBJETIVOS

1.3.1.- Objetivo general:

Analizar la evolución en la producción y exportación de la industria automotriz terminal de México a partir del efecto que genera el tener Tratados y Acuerdos comerciales con el resto del mundo.

1.3.2.- Objetivos particulares:

- Cuantificar la producción total de automóviles en México y la destinada al mercado externo en el periodo 2000 – 2008.
- Determinar y cuantificar los países de destino de la producción de automóviles en México que se destina al mercado de Exportación.
- Determinar las principales empresas automotrices en México y su participación en los mercados nacional e internacional.
- Comparar la producción de la Industria Automotriz Mexicana con los principales países productores y exportadores del mundo.

1.4.- JUSTIFICACIÓN

La entrada en vigor del Tratado de Libre comercio (TLCAN) entre Estado Unidos, Canadá y México o NAFTA por sus siglas en ingles, ha permitido que la producción de la IAM en su mayoría sea exportada, principalmente a Estados Unidos logrando que este sector sea un pilar importante en la economía mexicana, mostrando incrementos en inversión extranjera directa y adelantos tecnológicos. Dejando a un lado políticas proteccionistas y dando paso a un libre comercio entre estas tres naciones y el resto del mundo.

La IAM al ser un sector económico importante para el país, es vulnerable a efectos de crisis financieras y económicas. En primer lugar, México pertenece a un bloque económico regional importante, además de ser el principal socio comercial del país más poderoso del mundo (EUA).

Al haber una crisis financiera en el mundo y principalmente en EUA, se resiente un efecto en el alza de precios que provoca una baja en el ingreso de los consumidores, provocando a su vez, la disminución del crédito por parte de los compradores tanto nacionales como del exterior y generando una caída en la producción. Ya que representa menos IED, generando una baja en las exportaciones, acarreando un saldo negativo en la balanza comercial, así como la pérdida de empleos directos e indirectos en este sector.

1.5.- METODOLOGÍA

Para llevar cabo este trabajo, se hará uso de los métodos estadísticos y analítico-descriptivo mediante una revisión de fuentes bibliográficas, desde la entrada en vigor de los Tratados de Libre Comercio en nuestro país , así como la presentación de cuadros estadísticos obteniéndolos de las principales fuentes consultoras de la industria automotriz en México, como son: AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz); INEGI (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática); AMDA (Asociación Mexicana de Distribuidores de Autopartes); IFAI (Instituto Federal de Acceso a la información Pública); NAFINSA (Nacional Financiera); CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe); BANXICO (Banco de México); SECOFI (Secretaria de Comercio y Fomento Industrial); entre otros.

Con la información obtenida establecer un análisis sistemático que permita entender la evolución de la industria automotriz a partir del efecto que generan los TLC's en este sector.

Se utilizaran herramientas de análisis estadístico tales como, Microsoft Excel, para obtener una tendencia estadística evolutiva que describa el comportamiento del sector automotriz en el periodo a analizar. Este proceso se hará una vez que se hayan obtenido los datos indispensables de las fuentes antes mencionadas, para determinar resultados y establecer conclusiones.

1.6.- MARCO TEORICO - CONCEPTUAL

La situación comercial a nivel mundial actualmente tiene contemplados, a varios bloques económicos los cuales se definen como: “Agrupamiento de varios países de una región que tiene como objetivo promover modelos de vinculación económica y entendimiento, orientados a impulsar el desarrollo, la integración económica y la liberación comercial. Asimismo, busca encontrar fórmulas ágiles de discusión y acuerdo ante otros mecanismos multilaterales o bloques de otras regiones.” (Schmalensee, 1994:327).

El comercio exterior de un país: Es el comercio de exportación e importación traducido en un intercambio de mercancías de un país con otros países. (Torres, 1979: 211).

Ya que la Industria Automotriz Mexicana es un sector importante en el comercio exterior. Está comprendida por 3 ramas: el ensamblaje de vehículos, la fabricación de carrocerías y la fabricación de autopartes. (Vieyra, 1999:7).

El sector automotriz es un pilar importante para la economía nacional, representa el avance tecnológico y un modelo de globalización en el país, mediante el cual se tiene un incremento en las exportaciones, traducido en un superávit para la balanza comercial.

Actualmente, en materia de política comercial a nivel mundial, los bloques económicos surgieron como medidas regulatorias entre naciones para controlar el comercio en su

zona geográfica y obtener beneficios para los estados que los conformaban, además de establecer restricciones a mercancías que no fueran del mismo bloque económico.

Sin duda alguna, el comercio internacional, provoca que los procesos de producción en una industria sean altamente dependientes a efectos de desequilibrio económico en todo el mundo.

Por ello es necesario mencionar que la industria automotriz representa un rubro muy importante en el comercio exterior de un país, así como en las relaciones comerciales, económicas y financieras del mismo. Sin dejar de lado la creación de empleos a gran escala y la evolución tecnológica de este sector.

CAPITULO II: PANORAMA GENERAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

2.1.-Principios de la industria automotriz en México.

La industria automotriz al igual que las demás, surge mediante el proceso de industrialización, el cual se remonta a la etapa México – Independiente, a cargo de Lucas Alamán. Ya que planteaba industrializar a la nación a base de mecanizar y usar exenciones de impuestos para alentar las importaciones de maquinaria y equipo, y decretar, no prohibiciones, si no tarifas protectoras que contrarrestaran la diferencia de precios entre las mercaderías importadas y las del país; hasta que estas, producidas por medios mecánicos, pudieran venderse más baratas. (Véase Potash (1959): 36 citado en González, María Luisa (2002):13)

Creó el Banco de Avío para impulsar el crédito industrial y así comprar las máquinas y equipos para industrializar el país.

El fracaso de estas reformas se debió a las diferencias de ideologías entre los conservadores como Alamán, quienes pensaban que la mejor forma de fomentar la industria era la protección, que contrarrestaba con la ideología de los liberales, quienes opinaban que el libre comercio era la mejor forma de conseguir dicha meta.

Este problema ideológico y el poco dinero que podía dar el gobierno para el crédito a esta industria fueron las principales causas del fracaso de estas reformas. La consecuencia del proteccionismo fue el incremento de contrabando de mercancías y los gobiernos la combatían para no perder los ingresos aduaneros en vez de defender las industrias. (González, María Luisa (2002): 14)

Después de un fallido intento de industrializar al país, y pasar varios años de transición del mismo, con la revolución mexicana finalmente se da paso a la Industria Automotriz Mexicana una de las industrias más importantes económicamente en México.

2.2- Implantación e inicio de operaciones, 1925-1940.

El inicio del auge de la Industria Automotriz en México se da en 1925 con Ford, empresa pionera que contaba con un desarrollo en los Estados Unidos y cuyo interés fundamental se centró en la actividad del montaje; posteriormente en el año de 1935 llegó la General Motors, y tres años después lo hizo Automex (Después llamada Chrysler, 1938).

Más tarde, se sumó la incorporación de las empresas europeas (Volkswagen, Renault) y de la única asiática (Nissan), ya que el estado mexicano brindaba ventajas como la reducción de costos de producción; bajos costos de transporte y; salarios bajos, además de prometedoras expectativas de monopolizar el mercado.

El establecimiento de las plantas europeas en el país, también se caracterizó al igual que las americanas, por un bajo nivel productivo, reflejado en parte, por la disminución de capital y de mecanización. Para este periodo, la industria automotriz mexicana era insignificante comparada con la de los países desarrollados, sin embargo, a escala nacional empezaba a despuntar. (Vieyra, 1999:2)

2.3.- Expansión de la IAM dentro del modelo de sustitución de importaciones (MSI), 1960-1976.

No es hasta después, de la Segunda Guerra Mundial que la industria automotriz establecida en México experimenta su verdadero desarrollo mediante un crecimiento sostenido. Ya que tuvieron que pasar cuatro décadas para presenciar el inicio del auge industrial, en un principio estuvo obstaculizado por la Revolución Mexicana (1910-1920) y en las dos décadas siguientes por razones de reorganización.

Fue entonces hasta el decenio de 1940 a 1950 cuando la participación del sector primario fue superada por el sector secundario en el Producto Interno Bruto Nacional. Esto determinó el tránsito de una economía nacional basada en el dominio estructural agropecuario hacia la hegemonía industrial (Véase Garza, G. y Rivera, S., 1994; citado en Vieyra, 1999:3).

Posteriormente una segunda fase, comprendida entre el periodo de 1960 a 1976, los decretos estatales del proceso de industrialización, a través de las políticas de

sustitución de importaciones, crean un ambiente favorable para la expansión y desarrollo de la industria automotriz en el país.

En el Modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones el país manifestó un pronto desarrollo en este renglón y avanzó, al menos hasta los años sesenta a tasas satisfactorias, y al final de la década de los 70 ya se percibía lo que serían sus fallos, que se confirmaron durante la siguiente década con la crisis estructural de 1982. (Vieyra, 1999:3)

Dentro del MSI que se efectuó de 1946 – 1981, en el ramo de la industria automotriz surgieron cambios estructurales para la misma, los cuales fueron interpretados como decretos nacionales, en los que perduraba un marco regulatorio para fomentar la producción domestica, así como balancear las importaciones por medio de las exportaciones, entre otras, las cuales solo eran políticas semi-proteccionistas que conllevaron aun fracaso de este modelo de industrialización.

2.4.- La industria automotriz y la apertura comercial de México.

A partir de la adopción de la política neoliberal, la existencia de las empresas paraestatales llega a su fin. El gobierno decide dejar y privatizar las empresas estatales para seguir el modelo económico que tenían los países desarrollados.

Un factor que influyo en la restructuración industrial fue la entrada de México al GATT. Lo que significó la apertura casi total, pues se redujeron las tarifas arancelarias y las fronteras se abrieron a la comercialización. (González, María Luisa (2002): 35)

El momento de la muerte del proteccionismo en México sucedió en 1986. Por consiguiente en 1989 el presidente Salinas emite un decreto para el sector automotriz en el cual señala que para poder competir dentro del esquema de globalización a nivel mundial era necesario modernizar el sector, por lo cual un proceso de desregulación económica así como la aceleración del ritmo de las inversiones se hacían inminentes, buscando mayores niveles de eficiencia productiva y tecnológica. (Vieyra, 1999:11)

De esta manera la IAM quedó completamente integrada a las corporaciones estadounidenses.

2.5.- El tratado de libre comercio y la liberación paulatina de la industria automotriz.

Después de que México se integrara al GATT en 1986, se da pie para entrar a un bloque económico integrado por Estados Unidos, México y Canadá (TLCAN) a principios de la década de los 90. En cuanto a las negociaciones, el sector automotriz representaba un sector de suma importancia para las tres economías.

El TLCAN o NAFTA, entro en vigor el 1º de Enero de 1994. Con esto la industria automotriz fue considerado como el sector de mayor intercambio económico entre las tres naciones, la negociación culminó en los siguientes criterios:

a) La reducción gradual y diferenciada de los aranceles para la industria terminal y de autopartes. Con un plazo máximo que prolonga hasta diez años. Para Estados Unidos el proceso de apertura es inmediato para los aranceles aplicados a vehículos de mayor cilindrada, cuenta con una disminución de 10 por ciento. Mientras que Canadá sigue el mismo calendario de desgravación que México.

b) La regla de origen, comenzando con 50 % exigible de contenido neto regional y manteniéndose en 62.5 % a partir del noveno año.

c) Queda sin efecto el Decreto de la Industria de Autotransporte, que cubre camiones y autobuses. Por último, se consideran las modificaciones para posibilitar la participación del capital extranjero en la industria de autopartes a partir del sexto año. (Sotomayor, Maritza, 1992:5)

La industria automotriz se abrió paso para convertirse en netamente exportadora, que cubre los estándares de calidad y competencia, pero en la IAM se establece el comercio de intrafirmas, un modo de producción flexible, maquila, producción global, integración a la economía estadounidense, utilización de tecnologías de punta, producción orientada a la exportación y un dominio pleno de las empresas transnacionales.

2.6.- Importancia y características de la industria automotriz mexicana.

La industria automotriz en México ha tenido una participación muy significativa en el proceso de industrialización del país, es una industria que determina la organización productiva del mismo y es además, un sector creador de competitividad.

A nivel mundial ocupa el decimoprimer lugar en la producción de vehículos, es uno de los pilares de la economía mexicana genera el 18 % de los empleos en la industria manufacturera, 16 % del Producto Interno Bruto (PIB) manufacturero y 21 % de las exportaciones manufactureras.

Es la industria que más ha reconvertido sus procesos de producción instalados en el Norte y centro del país, generando alternativas para establecer los encadenamientos industriales que desarrollo el modelo de sustitución de importaciones, ahora redefinidos con el modelo de exportación que da un crecimiento hacia afuera.

El papel como exportador del sector automotriz toma relevancia a partir del TLCAN, ya que México se convierte en un arco de entrada para el mercado más grande del mundo. Por lo tanto, presenta algunas características que le permiten ser un escalón para integrarse a dicho mercado.

- Las inversiones son más retornables en México que en Estados Unidos y Canadá.

- Para la industria terminal hay dos razones importantes para invertir en México, son la mano de obra barata y las expectativas de crecer internamente.
- La productividad global en México es menor que en Canadá, debido al nivel de tecnología utilizado, haciendo un balance de capital invertido la mano de obra mexicana es tan productiva como la canadiense.
- En algunos casos determinados la mano de obra mexicana es más flexible que la de Canadá.
- El TLCAN ha sido importante para simplificar los procesos de inversión, y a la vez un factor determinante para incrementar las inversiones.
- En México hay una expansión industrializada en sitios potenciales obstaculizada por la carencia de abastecimiento de agua y una inadecuada infraestructura con respecto a las instalaciones y sistemas de transportación.
- Para la industria terminal las inversiones crecerán a largo plazo.
- En México se consume en mayor medida autos de menor costo, como lo son los autos compactos, dejando de lado los deportivos y los de lujo, debido a los bajos niveles de ingreso y rendimiento del vehículo que resultan económicos.

CAPITULO III: EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

3.1.- Empresas automotrices establecidas en México.

Después de la firma del TLCAN, México se caracteriza por ser un país que permite la entrada de inversión Extranjera Directa (IED), proveniente de los vecinos del norte, generó alianzas con otros países e intensificó sus relaciones comerciales, dando paso a la IED proveniente del exterior y permitiendo la entrada de nuevas compañías automotrices para hacer un mercado más amplio y competitivo.

Las empresas automotrices instaladas en México generaron un mercado totalmente competitivo, que además distingue a empresas productoras para el mercado nacional, otras empresas para el mercado interno e internacional, unas más para el internacional y otras exclusivamente en el mercado de importación. En el cuadro 1 se muestran las empresas automotrices instaladas en México.

Cuadro 1. Empresas automotrices instaladas en México.

Numero	Nombre de la empresa	TIPO DE MERCADO		Porcentaje de participación en el mercado	
		Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
1	Chrysler de México S.A.	*	*	3	97
2	Ford Motor Company, S.A de C.V.	*	*	2	98
3	General Motors de México, S.A. de C.V.	*	*	38	62
4	Nissan Mexicana, S.A de C.V.	*	*	30	70
5	Volkswagen de México, S.A de C.V.	*	*	15	85
6	**Renault de México, S.A de C.V.	*	*	98	2
7	**Toyota de México, S.A.	*		100	0

8	**Mercedez Benz México, S.A de C.V.	*		100	0
9	**Seat México, S.A de C.V.	*		100	0
10	**Smart México, S.A de C.V.	*		100	0
11	**Honda de México, S.A de C.V.	*		100	0
12	**Volvo Autos de México, S.A de C.V.	*		100	0
13	**Mini México, S.A de C.V.	*		100	0
14	**Mitsubishi Motors México S.A de C.V.	*		100	0
15	**Peugeot México, S.A de C.V.	*		100	0
16	**Porsche de México, S.A de C.V.	*		100	0
17	**Jaguar México, S.A de C.V.	*		100	0
18	**Mg Rover de México, S.A de C.V.	*		100	0
19	**Acura de México, S.A de C.V.	*		100	0
20	**Audi de México, S.A de C.V.	*		100	0
21	**Subaru de México, S.A de C.V.	*		100	0
22	**Lincoln México, S.A de C.V.	*		100	0
23	**Fiat de México, S.A de C.V.	*		100	0
24	**Suzuki México, S.A de C.V.	*		100	0

Nota: Las empresas que se encuentran marcadas (**) son empresas dedicadas a la importación de automóviles para cubrir el mercado nacional.

FUENTE: INEGI, La Industria Automotriz en México, Varios años.

Con referencia al cuadro 1, se muestra que las empresas automotrices en México tienen una característica particular. El 30 % de la producción total de estas empresas se destina para el mercado interno y el 70 % de la producción restante es destinada al mercado internacional.

Taboada Ibarra, (2006:4) menciona que empresas como Ford, GM, Chrysler, Nissan y Volkswagen destinan en mayor medida su producción al mercado internacional, proporcionando una mínima cantidad para el mercado interno. Por otra parte, menciona que empresas como Renault, BMW, Toyota, Mercedez Benz, Honda, Seat y otras trece empresas más, algunas de reciente ingreso al mercado nacional, cubren el mercado interno mediante importaciones de automóviles de otros países y no exportan.

3.2.- Producción de automóviles en la industria automotriz mexicana.

En esta industria el efecto de la integración de México en el GATT y posteriormente en el TLCAN fue muy notorio después de que el gobierno mexicano promoviera las exportaciones de su nación a raíz de haber tenido un modelo proteccionista (MSI), la industria terminal automovilística presenta algunos avances a partir de 1994, año en que entra en vigor el tratado trilateral entre Estados Unidos, México y Canadá.

En el cuadro 2 se presenta la producción de automóviles en México desde 1994, hasta 2008 enfocado a la producción total, nacional e internacional.

Cuadro 2. Producción total de automóviles en México, destinados al mercado nacional e internacional 1994 - 2008.

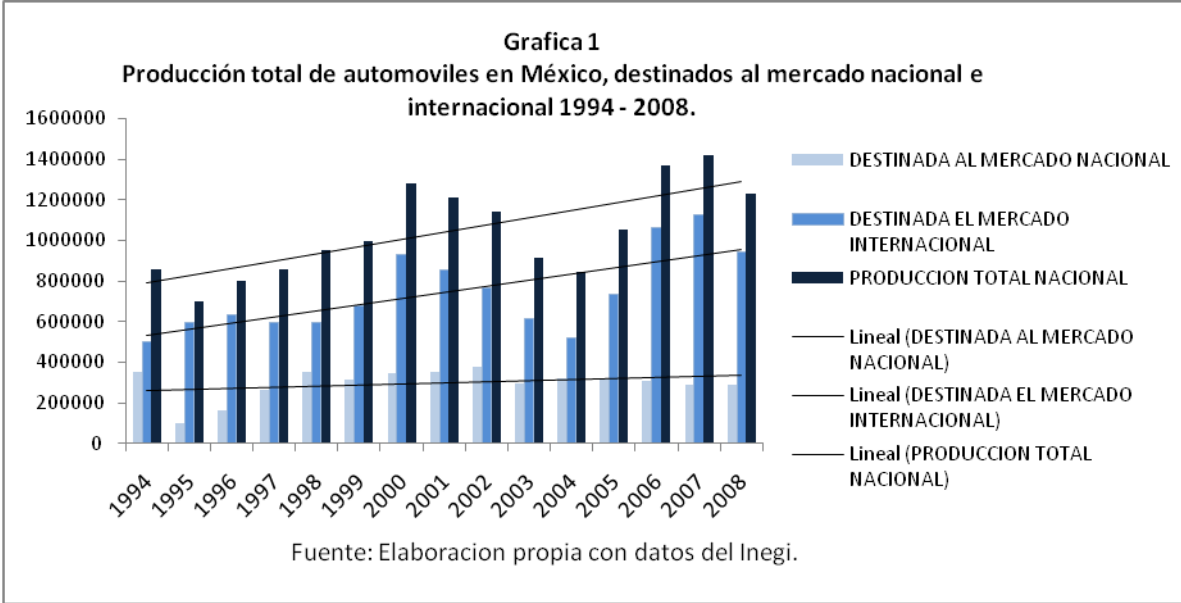
	DESTINADA AL MERCADO NACIONAL	VARIACION %	DESTINADA EL MERCADO INTERNACIONAL	VARIACION %	PRODUCCION TOTAL NACIONAL	VARIACION %
1994	352,975		503,588		856,563	
1995	102,573	-70	596,739	18	699,312	-18
1996	163,651	59	634,031	6	797,682	14
1997	262,986	60	593,097	-6.4	856,083	7
1998	355,332	35	597,577	0.75	952,909	11
1999	316,104	-11	677,668	13	993,772	4
2000	347,878	10	931,211	37	1,279,089	28
2001	352,658	1.3	856,336	-0.08	1,208,994	-5.40
2002	374,719	6	765,073	-10	1,139,792	-5.70
2003	297,174	-20	616,135	-19	913,309	-19
2004	323,693	9	520,298	-15	843,991	-7.50
2005	320,209	-1	732,614	40	1,052,823	24
2006	310,874	-2.	1,060,019	44	1,370,893	30
2007	288,833	-7	1,127,832	6.3	1,416,665	3
2008	286,330	-0.8	944,129	-16	1,230,459	-13

FUENTE: INEGI, La Industria Automotriz en México, Varios años.

En el cuadro 2 se señala que en 1994 se registró una baja del 18 % a consecuencia de la crisis económica a finales de ese mismo año y que afectó incluso a los años posteriores hasta alcanzar un nivel de producción similar en 1999.

La producción destinada al mercado nacional tuvo un severo impacto, esta producción disminuyó hasta un 70 % de 1994 a 1995 debido en primer lugar a la crisis económica y en segundo lugar al TLCAN, que permitía en mayor medida la producción total nacional fuese destinada al mercado exterior principalmente Estados Unidos dejando de lado el mercado local, además que los niveles de producción de 1994 se alcanzaron hasta 1998.

Pero no fue el caso de la producción destinada al mercado internacional donde creció alrededor del 6.4 % de 1994 a 1999. La grafica 1 distingue los niveles de producción de cada uno de estos rubros.



En la gráfica 1 se observa que la producción de automóviles se desacelera en 1995 debido a la crisis económica a finales 1994 para tener un ligero incremento en 1996, se ve afectada en mayor medida la producción destinada al mercado nacional y en menor medida la producción destinada al mercado internacional.

A partir del año 2000 la producción total de automóviles disminuyó notablemente a consecuencia de la poca demanda de los consumidores estadounidenses principalmente, y tuvo un repunte hasta el año 2006.

A partir del año 2000, la administración del presidente Vicente Fox emite un decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles; en el que estando consciente de la apertura y la entrada en vigor de las regulaciones aplicables a la IAM, en el contexto internacional las cuales incluyen las contenidas en el acuerdo con la Unión Europea, además de las enmarcadas en el TLCAN. (Vicencio, Arturo, 2007:14)

México al tener una apertura comercial más amplia, no solo con el TLCAN, también con la Unión Europea, brinda las condiciones para incrementar el mercado de exportación y la entrada de nuevas compañías automotrices.

3.3.- Producción de automóviles en México por empresa.

Luego de presentar las empresas automotrices, dedicadas a producir, importar y exportar automóviles en México, es necesario presentar la producción de las más sobresalientes, que tienen mayor participación en los mercados y que son líderes a nivel nacional.

Las empresas más importantes en la producción de automóviles en México son: **Chrysler de México, Ford Motor Company, General Motors de México, Nissan Mexicana, y Volkswagen de México.**

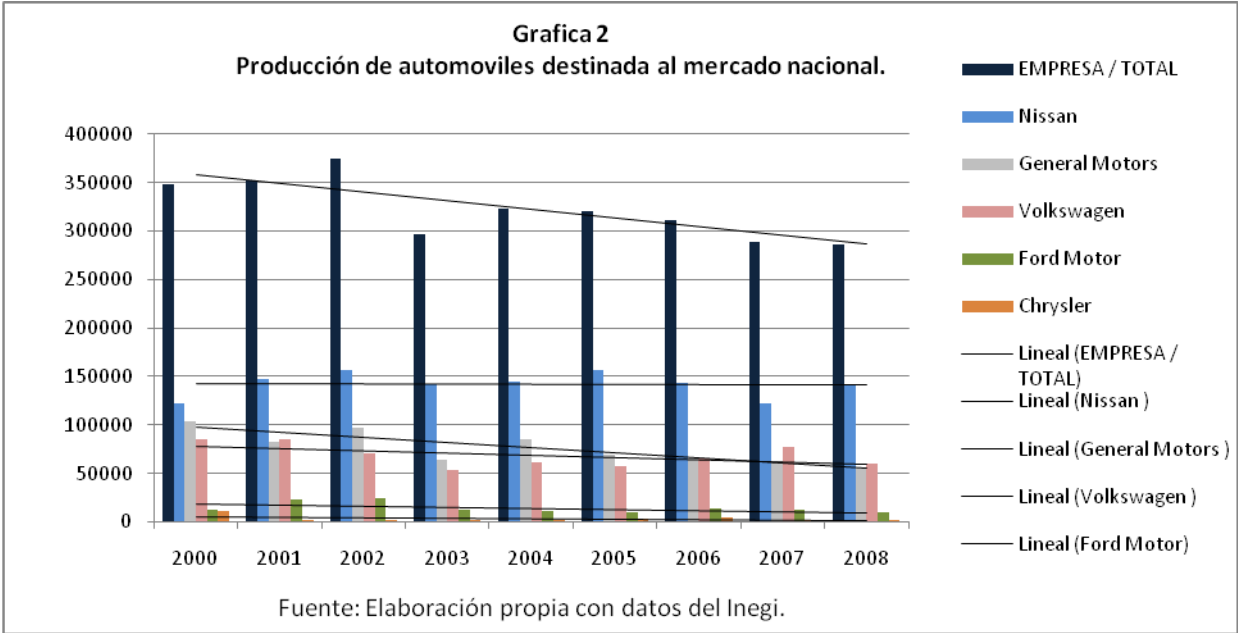
La mayoría de la producción automovilística en México en gran medida corre a cargo de estas cinco compañías, mismas que en el cuadro 3 se presentan tanto a nivel nacional, como el internacional de 2000 a 2008.

Cuadro 3. Producción de automóviles destinada al mercado nacional.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	VARIACION % ACUMULADA
EMPRESA / TOTAL	347,878	352,658	374,719	297,174	323,693	320,209	310,874	288,833	286,330	2
Nissan Mexicana, S.A de C.V.	122,112	147,202	156,431	142,272	145,288	156,715	142,741	122,002	140,816	5.30
General Motors de México, S.A. de C.V.	104,278	82,662	97,133	63,414	85,382	69,941	65,575	61,890	55,118	5
Volkswagen de México, S.A de C.V.	85,649	85,090	70,452	53,704	61,636	57,890	64,993	77,460	59,561	-1.05
Ford Motor Company, S.A de C.V.	12,105	23,597	24,349	12,377	11,549	9,256	13,649	12,194	9,783	3.3
Chrysler de México S.A.	10,616	1,149	2,489	2,326	1,541	3,483	4,932	1,882	1,408	40

Fuente: INEGI, La industria automotriz en México, Varios años.

El cuadro 3, presenta la producción total a nivel nacional , así como la producción de cada empresa, en el periodo 2000 a 2008, a su vez señala la variación porcentual anual de cada una de las empresas automotrices analizadas, es preciso destacar que estas empresas a principios de la década de los 2000, tuvieron un ligero desplome en su producción que fue recuperado a mediados de esa misma década, y que posteriormente en 2008 volvió a decrecer en un 18 % debido a la crisis económica financiera de ese mismo año.



En la grafica 2 se observa que las líneas de tendencia de la producción de automóviles destinada al mercado nacional por parte de las empresas tienen pendiente negativa, inclusive permanece constante, por tanto significa que este mercado no representa avance para la producción de automóviles nacionales.

Además hay que hacer notar que esta producción destinada al mercado nacional representa apenas el 30 % de lo que estas empresas producen. Por otro lado, se toma en cuenta la participación de estas empresas en la en la fabricación de automóviles destinada al mercado internacional representado en el cuadro 4.

Cuadro 4. Producción de automóviles destinada al mercado internacional.

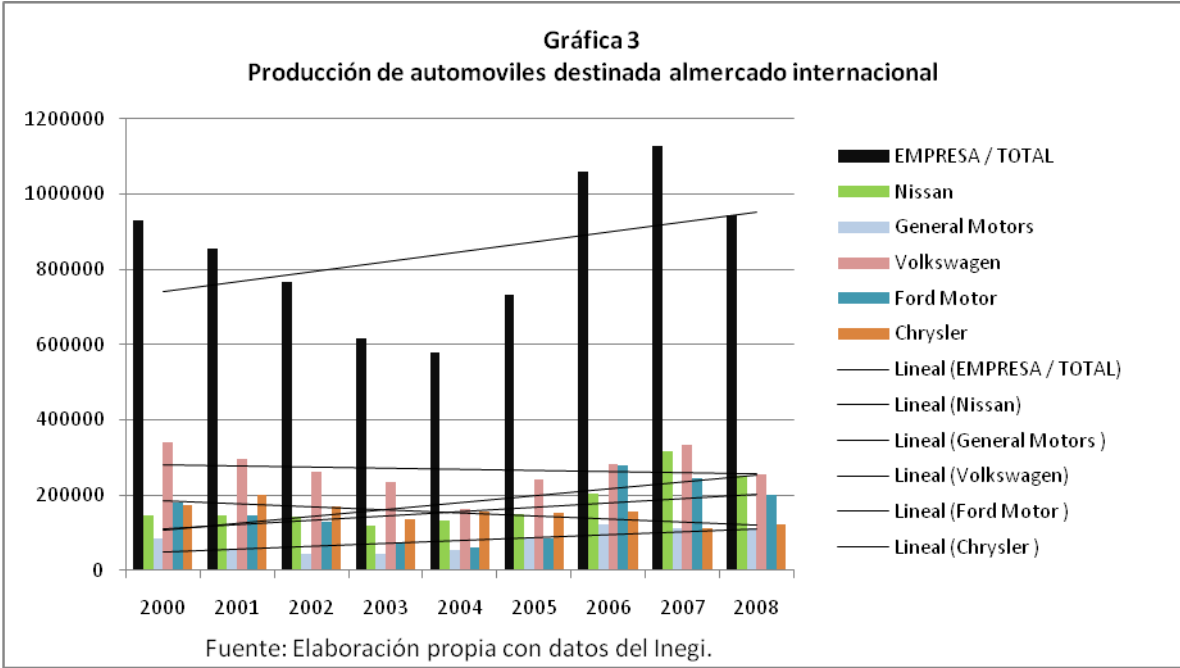
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	VARIACION % ACUMULADA
EMPRESA / TOTAL	931,211	856,336	765,073	616,135	579,620	732,614	1,060,019	1,127,832	944,129	-11.5
Nissan Mexicana, S.A de C.V.	147,363	146,204	142,182	117,434	131,722	150,019	205,109	317,657	251,374	15.16
General Motors de México, S.A. de C.V.	83,226	56,294	45,049	42,847	55,299	85,776	123,494	110,667	110,834	0.8
Volkswagen de México, S.A de C.V.	340,054	295,600	262,424	233,549	163,706	242,496	282,027	332,106	255,434	-9
Ford Motor Company, S.A de C.V.	181,099	144,959	130,260	72,597	59,322	85,725	279,514	243,676	201,283	54
Chrysler de México S.A.	172,192	199,594	170,874	135,343	155,002	154,011	154,776	112,626	120,803	1.2

Fuente: INEGI, La industria automotriz en México, Varios años.

En el cuadro 4, se observa la producción total nacional, destinada al mercado internacional y la respectiva de cada empresa, es preciso indicar que estas cinco compañías representan un 97 % de la producción destinada al mercado internacional.

La variación porcentual anual indica que la producción destinada al mercado internacional, fue afectada por diversos fenómenos económicos en el mundo, comenzando a principios de la década de los 2000, con una ligera recuperación a mediados de la misma década y de nuevo una caída en el año 2008.

El mercado de exportación es muy competido por estas cinco compañías de clase y carácter internacional, además en ellas se concentra la mayor fuerza de empleo en el sector automotriz terminal, y representan en su mayoría una gran importancia para la economía mexicana.



La grafica 3 muestra el comportamiento de las empresas que destinan en mayoría su producción al mercado externo, la línea de tendencia de cada una de ellas indica que las exportaciones tienen una pendiente ascendente, lo que significa que el mercado está en constante crecimiento a diferencia de la grafica anterior. Volkswagen es la empresa que mayor exportación de automóviles registra con 27 % del total, seguida por Nissan 26 %, así mismo Ford 21 %, General Motors y Chrysler 11 %, 12 % respectivamente.

3.4.- Comportamiento de la industria automotriz mexicana en la producción internacional.

La industria automotriz a nivel mundial es un indicador de la economía global, donde se desarrollan en mayor medida nuevas tecnologías y modos de producción para este sector industrial. De modo que concentra grandes cantidades de IED, y contempla una gran fuerza laboral.

Ubicado en la decimoprimera posición entre los países productores de automóviles México es uno de los principales en el mundo puesto que destinada a la exportación un 70% del total.

La industria automotriz Mexicana depende de muchos factores, entre ellos la IED, los precios del petróleo y el consumo de automóviles en el exterior. Hay que aclarar que la IAM es una industria que no depende de su mercado interno, ya que solo destina 30% de su producción total al mercado interno, completando la demanda interna con automóviles importados desde otros países. Es decir, que la importancia económica de la IAM depende totalmente de las exportaciones de este sector.

En el cuadro 5 se muestra la producción de los países más importantes en la producción de automóviles en el mundo con cifras hasta el 2008.

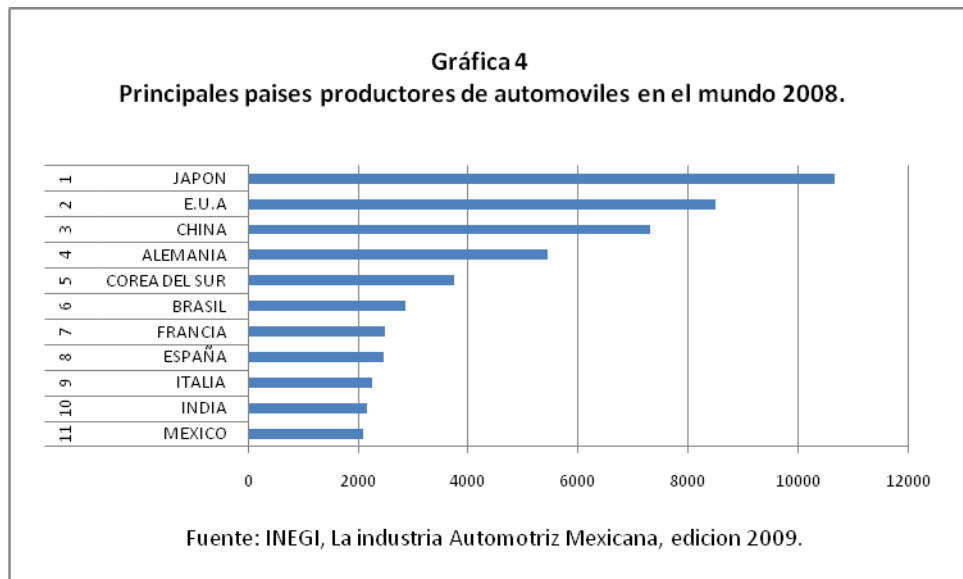
Cuadro 5. Principales Países productores de automóviles en el mundo 2008. (Millones de unidades).

1	JAPON	10,661.50
2	E.U.A	8,499.1
3	CHINA	7,297.6
4	ALEMANIA	5,438.9
5	COREA DEL SUR	3,739.3
6	BRASIL	2,857.4
7	FRANCIA	2,483.9
8	ESPAÑA	2,471
9	ITALIA	2,250
10	INDIA	2,155.1
11	MEXICO	2,100.9

FUENTE: AMIA, BOLETIN MENSUAL DICIEMBRE 2008.

La producción de la industria automotriz nacional ha variado en los últimos ocho años, pero con una característica; ha ganado terreno para establecerse en la decimoprimer posición, como se observa en el cuadro 5, entre una clasificación de países productores de automóviles en el mundo ya que Japón y E.U.A encabezan esta lista.

La grafica 4 muestra los principales países productores de automóviles a nivel mundial y su posición en el mundo.



Es necesario resaltar que México es un país que muestra avances importantes en esta industria, en 1994 México ocupaba el lugar 18 entre los países productores de automóviles, a partir del año 2000 se ha establecido en la posición 11 misma que se mantuviera hasta 2008.

México es un país que ha ganado terreno respecto de la industria automotriz, los expertos pronostican que para 2015 ocupará el 7^o lugar a nivel mundial en la producción de automóviles, debido a que se espera mayor flujo de IED para este sector y a la mano de obra barata y; además, por ser considerado una economía emergente que pronto recuperara los niveles de producción que se tenían en el año 2000. (AMIA, Boletín Mensual, Enero 2010: 12).

CAPITULO IV: COMERCIALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA. (COMPARATIVA A NIVEL INTERNACIONAL).

4.1.- Bloques comerciales y su efecto en la IAM.

Un bloque comercial o regional se refiere al regionalismo entre países que son miembros de un acuerdo formal de libre comercio o de integración económica superior, y regionalización relacionada con la concentración relativa del comercio entre países ligados no por un acuerdo formal, sino por una cohesión informal como la proximidad geográfica.(Véase Kol, 1995, citado en Tovas, Alfred; 2004:6)

Lennie, Matías (2007:1), aclara que como contraparte de la globalización y el creciente deterioro de la soberanía de los Estados tal cual la conocíamos, en los últimos años han surgido una serie de bloques regionales que intentan articular economías nacionales con el fin de hacerle frente al cuadro de situación en una posición más ventajosa.

A partir de la integración económica entre algunos países, los sectores económicos comienzan a generar cambios, que conllevan a estructurar las industrias de mayor importancia, siendo el caso de la industria automotriz. El TLCAN forma un bloque económico que permite a sus integrantes una mayor apertura comercial entre ellos, la industria automotriz fue el blanco de grandes modificaciones a partir de la apertura comercial.

México sostiene relaciones comerciales no solo con los integrantes del TLCAN sino que además, mantiene vínculos con otros países a través de diversos bloques económicos, de los cuales forman parte. Estableciendo que la comercialización de automóviles se amplió generando un mayor mercado para la IAM.

La política económica internacional contemporánea y sus dimensiones permite que en nuestro país estén en vigor 1,270 tratados, de los cuales 653 son bilaterales y 617 multilaterales y de ellos 11 son tratados comerciales. (Arambula, Alma, 2008: 2)

Así es como México es el país que sostiene más tratados y acuerdos internacionales a nivel mundial. En el cuadro 6 se señalan los tratados comerciales vigentes firmados por México.

Cuadro 6 .Tratados Comerciales de México.		
	TRATADO	ENTRADA EN VIGOR
1	Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) México, E.U.A y Canadá.	1 de Enero 1994
2	Tratado de Libre Comercio México - Bolivia.	1de Enero 1995
3	Tratado de Libre comercio del Grupo de los tres (TLC) México, Colombia y Venezuela.	1de Enero 1995
4	Tratado de Libre Comercio México - Costa Rica.	1de Enero 1995
5	Tratado de Libre Comercio México - Nicaragua.	1 de Julio de 1998
6	Tratado de Libre Comercio México - Chile.	1 de Agosto de 1999
7	Tratado de Libre Comercio México - Israel.	1 de Julio de 2000

8	Tratado de Libre Comercio México - Unión Europea (TLCUEM), (Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Portugal, Reino Unido, Suecia, Chipre, Eslovenia, Malta, Republica Checa, Hungría, Polonia, Estonia, Eslovaquia, Letonia y Lituania).	1 de Julio de 2000
9	Tratado de Libre Comercio México - Triangulo del Norte. (Salvador, Guatemala y Honduras).	1 de Junio de 2001
10	Tratado de Libre Comercio México - Asociación Europea de Libre Comercio (Republica de Islandia, Reino de Noruega, Principado de Liechtenstein y la Confederación Suiza).	1 de Julio de 2001
11	Tratado de Libre Comercio México - Uruguay.	15 de Julio de 2004

Fuente: <http://www.economia.gob.mx/?P=434>,

El cuadro 6 muestra cada uno de los tratados internacionales que México tiene alrededor del mundo, con un total de 11 tratados con 44 naciones de tres continentes, que le permiten intensificar sus relaciones económicas e internacionales alrededor del mundo.

Los tratados, juegan un papel importante, pues a través de ellos las relaciones internacionales, económicas y comerciales se fortalecen para incrementar el libre tránsito de mercancías entre países. En el caso de la industria automotriz, se incrementa el flujo de IED, se crean o abren más y nuevos mercados para los países productores de automóviles.

La IAM es una industria totalmente exportadora en donde su comercialización se hace presente en tres de los cinco continentes (Asia, Europa y América) sumando poco más de 40 países a los que se destina producción automovilística mexicana.

En el cuadro 7 se muestran las exportaciones, por continente y país de las cinco empresas más sobresalientes de la industria automotriz establecidas en México.

Cuadro 7. Exportaciones por continente y país destino de las cinco empresas más sobresalientes en la industria automotriz mexicana 2000 - 2008.

	AUTOMOVILES	CHRYSLER	FORD	GENERAL MOTORS	NISSAN	VOLKSWAGEN
TOTAL	7,690,228	1,320,154	1,455,427	652,305	1,624,594	2,533,725
América	6,811,714	1,262,601	1,455,427	649,558	1,645,664	1,784,481
Argentina	68,448	0	0	1,975	4,802	60,585
Bahamas	2,254	0	0	130	1,928	198
Bolivia	813	0	0	0	745	68
Brasil	86,510	0	13,600	0	25,099	44,142
Canadá	724,166	80,287	0	269,955	189,709	184,215
Chile	51,577	158	0	2	46,515	4,872
Colombia	25,338	4	0	3,533	11,608	10,193
Costa Rica	4,480	6	0	324	3,014	1,134
Curazao	438	0	0	21	290	127
Ecuador	13,899	0	0	0	11,745	2,154
El Salvador	2,799	0	0	517	1,853	429
Estados Unidos	5,722,458	1,182,113	1,441,824	360,396	1,186,319	1,453,230
Guatemala	6,839	3	0	1,285	2,181	3,370
Honduras	770	0	0	3	421	346
Panamá	13,831	0	0	284	14,050	434
Paraguay	605	0	0	0	49	15
Perú	13,376	0	0	0	7,846	3,099
Puerto Rico	22,175	0	0	0	19,684	5,463
Rep. Dominicana	8,382	0	0	803	5,511	2,068

Uruguay	2,508	0	0	0	1,194	1,305
Venezuela	33,211	1	0	7,402	19,454	6,352
Otros	5,215	1,041	0	144	4,340	682

Asia	52,010	0	0	0	38,694	13,326
Australia	159	0	0	0	52	159
China	2,096	0	0	0	0	2,096
Israel	6,106	0	0	0	6,106	0
Japón	6,701	0	0	0	265	6,384
Taiwán	36,948	0	0	0	32,261	4,687

Europa	814,928	57,553	0	0	23,783	733,592
Alemania	796,800	57,553	0	0	5,655	733,592
Bélgica	128	0	0	0	128	0
Chipre	440	0	0	0	440	0
Croacia	174	0	0	0	174	0
Eslovaquia	97	0	0	0	97	0
España	3,608	0	0	0	3,608	0
Francia	61	0	0	0	61	0
Grecia	3,108	0	0	0	3,108	0
Holanda	56	0	0	0	56	0
Inglaterra	141	0	0	0	141	0
Irlanda	6,542	0	0	0	6,542	0
Malta	4	0	0	0	4	0
Noruega	0	0	0	0	0	0
Rumania	1,162	0	0	0	1,162	0
Ucrania	2,607	0	0	0	2,607	0

No especificado	11,576	0	0	2,747	6,503	2,258
------------------------	---------------	----------	----------	--------------	--------------	--------------

Fuente: INEGI, La industria automotriz en México, Varios años.

Como se observa en cuadro 7, las exportaciones de automóviles de México a nivel mundial, tienen mayor demanda en el continente americano, Estados Unidos es el principal destino de los automóviles fabricados en México representando en un 82 % de las destinadas al continente americano y 65 % a nivel mundial.

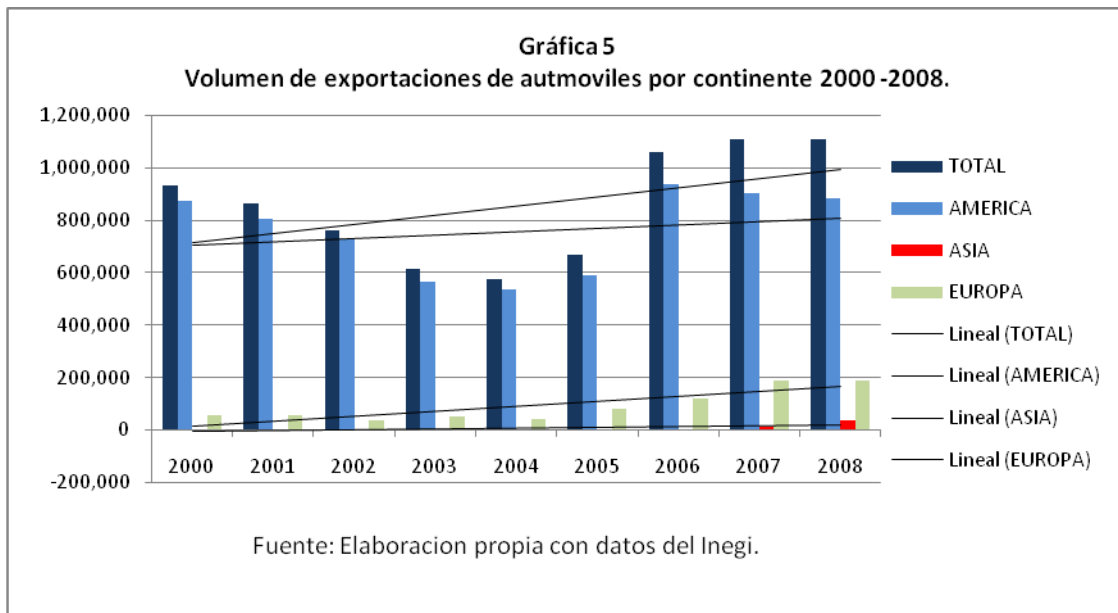
En países de América Latina, por ejemplo Guatemala, El Salvador, Honduras por citar algunos, las compañías automotrices norteamericanas no tienen una presencia absoluta como en algunos casos los suele tener Volkswagen y Nissan.

Lo mismo ocurre en países asiáticos y de Europa donde la participación de las compañías norteamericanas es totalmente nula.

En 2008 la exportación total de automóviles producidos en México alcanzo una cifra de 1, 106, 036 automóviles del cual 80 % se destino al continente Americano, 3 % al continente Asiático y 17 % de las exportaciones al continente Europeo, como se señala en el cuadro 8.

Cuadro 8. Volumen de exportaciones de automóviles por continente 2000 – 2008.					
	TOTAL	AMERICA	ASIA	EUROPA	NO ESPECIFICADO
2000	930,876	874,084	647	55,712	433
2001	862,544	807,254	432	54,642	216
2002	763,245	724,259	383	38,143	460
2003	614,752	564,308	555	49,124	765
2004	576,762	533,843	514	42,289	116
2005	668,049	588,563	259	79,100	127
2006	1,057,558	936,431	1,162	119,882	83
2007	1,110,406	901,999	12,082	189,332	6,993
2008	1,106,036	880,973	35,976	186,704	2,383

Fuente: INEGI, La industria automotriz en México, Varios años.



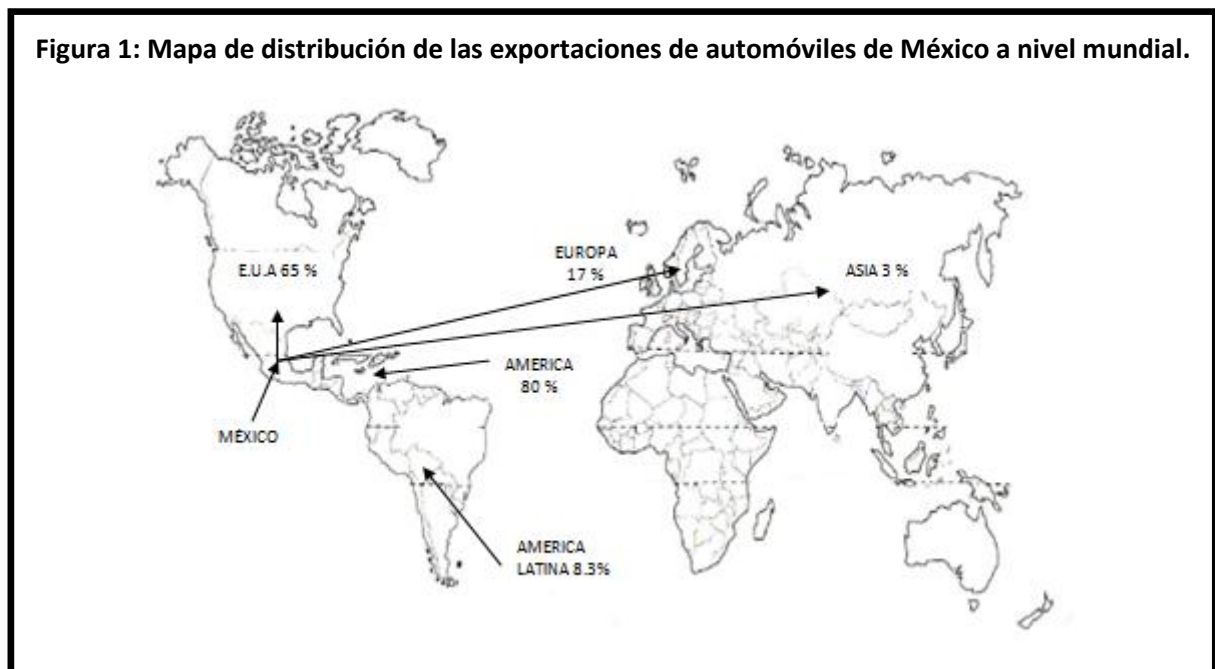
La gráfica 5 describe el comportamiento de las exportaciones de automóviles alrededor del mundo, y las líneas de tendencia indican el incremento de exportaciones de este sector, resaltando que en el continente americano es el de mayor aceptación 80 %, Europa 17 %, y Asia con un incremento de 3 %.

Con los tratados internacionales que México ha sustentado alrededor del mundo se han alcanzado mercados que anteriormente no eran destino de la producción automotriz mexicana, tal es el caso de mercados como la Unión Europea, que a través del TLCUEM (Tratado de Libre Comercio Unión Europea - México) se ha logrado penetrar a países como Alemania, Francia, España, Reino Unido, Ucrania, por citar algunos.

Así mismo, los Tratados Internacionales con países del medio oriente aun no han permitido la introducción en su totalidad de la producción automotriz mexicana, a

diferencia de países como Japón y Taiwán que son los principales destinos asiáticos de las exportaciones mexicanas.

Por lo tanto, la influencia a partir de la introducción de México al GATT y la firma de tratados internacionales desde 1994, le ha permitido introducirse en el mercado mundial de automóviles incrementando sus divisas y generando saldos positivos en la balanza comercial, pero aun la producción de automóviles mexicanos sigue siendo exportada en mayor medida a Estados Unidos, proporcionando una cantidad más moderada a las diferentes regiones del mundo.



4.2.- Las economías BRIC y el sector automotriz.

Desde hace tiempo los economistas Dominic Wilson y Roopa Purushothaman, del grupo financiero Goldman Sachs, detectaron que había surgido un nuevo bloque, al que han denominado BRIC, compuesto por economías emergentes tales como Brasil, Rusia, India y China.

Según Matías Lennie; (2007:2) estos países pueden convertirse en las cuatro economías dominantes para el año 2050, desplazando a los países que actualmente integran el G8, se estima que tendrán más del 40 % de la población mundial y tendrán un PIB combinado de 34.951 trillones de dólares.

Por consiguiente Brasil, Rusia, India y China han cambiado sus sistemas políticos para abrazar el capitalismo global. Goldman Sachs (2004: 2) predice que China e India, respectivamente, serán los proveedores globales dominantes de tecnología y de servicios, mientras que Brasil y Rusia llegarán a ser semejantemente dominantes como proveedores de materias primas, aunque los dos últimos ya empezaron a aumentar de manera estupenda sus parques industriales.

Por otra parte, cabe señalar que respecto a la industria automotriz estas cuatro economías han tenido tasas de crecimiento considerables en comparativa con los países productores de automóviles en el mundo. A partir de que las economías BRIC fueron consideradas como posibles timones de la economía mundial su producción industrial se incremento de 5 a 7 %.

Fue a finales de los años 90 y principios de la década del nuevo milenio, cuando la participación de estas economías se incremento alcanzando tasas de crecimiento nunca antes vistas en su producción industrial. Algunas de las razones por las cuales se suscito el despliegue económico e industrial en estas economías, fue por que llevaron a cabo reformas económicas o políticas encaminadas a permitir que sus países se incorporaran a la economía mundial.

Para competir, estos países han fortalecido mucho la educación, la inversión extranjera directa, el consumo doméstico, la división de los ingresos y el espíritu de empresa doméstica. Así es como los inversionistas del exterior empezaron a ver a estas economías como un punto en donde sus inversiones serian más rentables a mediano y largo plazo que en países conflictivos y de inestabilidad económica.

Estas economías emergentes han tenido tasas de crecimiento como China del 9,8 % desde 1980, cumple definitivamente todos los criterios para catalogarse como una economía del mercado emergente, seguido por India y Brasil con tasas de crecimiento promedio anuales de 5.8 % y 2.4 %, respectivamente y desde 1998, Rusia ha experimentado también un alto crecimiento, y se encuentra en el mismo nivel de India. En comparación, el crecimiento promedio anual desde 1980 de los ocho de países industrializados más importantes (G8: Estados Unidos, Japón, Alemania, Gran Bretaña, Francia, Italia, Canadá y Rusia por el poder energético y no por la hegemonía política y económica) fue del 2.7 % por ciento.

Es necesario mencionar que el sector automotriz mundial, aun corre a cargo de Japón y E.U.A, que se encuentran como los principales productores del mundo, pero con tasa de crecimiento de 2.5 %, mientras que las economías emergentes su producción automotriz crece en promedio 5 %, sin decir que China se postula para ser el tercer productor de vehículos automotores, Brasil en el sexto sitio e India en la novena posición.

Además, de tener altos índices de producción cuentan con una gran cantidad de recursos naturales, tales como el petróleo y los insumos para producir biocombustibles como es el caso de Brasil, sin lugar a dudas estas cuatro economías se postulan para sobrellevar la economía internacional en un futuro no muy lejano, a fin de ser participes en una nueva forma de globalizar la economía mundial.

4.3.- Situación actual de la industria automotriz en México.

La industria automotriz en México, recientemente resintió los efectos de la crisis económica financiera suscitada a nivel mundial. En 2008 la economía mundial se desacelero, provocando que alrededor del mundo varias economías tuvieran problemas financieros severos.

En el caso de la economía mexicana, depende en gran medida de la economía norteamericana, viéndose afectada principalmente en el flujo de efectivo y en la

disminución del crédito. Para el sector automotriz significó la pérdida de empleos a gran escala además del desplome de empresas automotrices importantes.

Si bien es cierto, la crisis económica reflejó, lo que con anterioridad venía suscitando con el principal mercado de la IAM, una menor demanda del mercado norteamericano; el débil consumo doméstico, derivado del escaso dinamismo económico de México, que repercute en una pobre generación de ingresos; y la fuerte competencia que muestran actualmente China y Brasil en las exportaciones de vehículos al mercado de Estados Unidos.

En 2009 la IAM, reflejó las consecuencias severas de la crisis económica mundial, es de señalar que las ventas de General Motors y Chrysler bajaron 35 y 34 % respectivamente. A su vez la comercialización de Ford retrocedió 20.6 %, ligeramente mejor que la caída de 21.2 % de Nissan Mexicana. Por su parte Volkswagen había crecido solamente un 3.1 %. Por consecuencia de una reducción en la comercialización y ventas de estas empresas automotrices, comenzaron los despidos de personal y el cierre de plantas temporalmente. Tal es el caso de la Ford Motor Company que debido a las circunstancias forzó el cierre de su planta de Cuautitlán Izcalli en el Estado de México y la planta de Hermosillo Sonora por motivo de remodelación para una nueva línea de producción. (El financiero, 15 de Abril de 2009).

Con respecto a la producción total nacional de la industria automotriz en México aún el 80 % de las exportaciones de automóviles se siguen destinando a Estados Unidos y la producción destinada hacia el mercado interno, es del 30 %, cubriendo la demanda interna con importaciones del exterior del cual se encargan otras empresas.

4.4.- Principales ventajas y desventajas de la industria automotriz mexicana a nivel internacional.

El sector automotriz mexicano es un pilar de la economía nacional el cual comprende e interactúan industrias como la metalúrgica, petrolera, la industria del acero, la industria del vidrio, la manufacturera, autopartes y el sector financiero por mencionar algunos.

México es un país que por su ubicación geográfica es beneficiado en ubicarse cerca de la nación más poderosa del mundo, por tanto posee una fuerza de trabajo bastante capaz para satisfacer la demanda externa de automóviles pero es incapaz de cubrir la demanda interna de automóviles.

Las ventajas de la IAM se presentan en la siguiente lista.

- Posee una ubicación geográfica que le permite comercializar la mayoría de sus exportaciones de automóviles con la nación más poderosa del mundo.
- Ofrece una mano de obra relativamente barata.
- Atrae flujos de inversión extranjera directa específicamente para esta industria.

- Las inversiones provenientes del exterior son bastantes redituables en el mediano plazo.
- México a través de los tratados y acuerdos internacionales ha logrado expandir más el mercado de la industria automotriz.
- Es el segundo sector en la economía mexicana de tras de la industria petrolera.
- Representa el 17 % del PIB manufacturero, 13 % en el sector manufacturero y 21 % en el valor total de las exportaciones.
- Cuenta con plantas de ensamble de vehículos en 12 estados del país, con fabricación de autopartes en 26 estados y una red de más de 1400 distribuidores autorizados en las principales ciudades de todo el país.

Las desventajas de la IAM se presentan en la siguiente lista.

- Su fuerza de trabajo es capaz de producir a gran escala pero con salarios relativamente bajos.
- Solo cinco empresas son encargadas de producir la mayor parte la producción nacional.
- La producción para el mercado interno no cubre las expectativas.
- El bajo poder adquisitivo del país no permite renovar el parque vehicular.
- La mayor parte del parque vehicular en México son vehículos de importación.
- En los últimos años las inversiones en esta industria no han sido redituables como lo son en Brasil y en China.

- El tipo de cambio, la cercanía con E.U.A, la mano de obra barata, son ventajas para el sector automotriz pero también pueden ser debilidades para esta industria, un claro ejemplo es la crisis económica reciente suscitada en 2008.

La industria automotriz mexicana, está entrando en la madurez, pero que aun no se encuentra en completo desarrollo. Es bien sabido que el capital destinado para este sector de la economía nacional, proviene en gran parte del extranjero y que las grandes empresas automotrices establecidas en México son solo sucursales de las corporaciones del país de origen.

En un mundo globalizado, las grandes corporaciones expanden su imperio hacia países emergentes, destinando gran cantidad de recursos económicos, pero a su vez obteniendo mayores beneficios, acuesta de salarios muy bajos, e imponiendo modos de producción en sus cadenas productivas.

México es un país que ofrece muchas ventajas para la industria automotriz, pero entre esas ventajas van incluidas ciertas debilidades, que permiten que haya recesiones económicas y productivas en este sector. Generando un efecto de enormes dimensiones para economía mexicana.

CONCLUSIONES

1.- La entrada de México al GATT hoy llamado OMC, permitió que la industria automotriz nacional expandiera sus fronteras al tener un marco regulatorio a nivel internacional, además que este sector incrementara su productividad y los estándares de calidad ya que abrió las puertas a la entrada de capital extranjero generando una expansión y crecimiento.

Posteriormente con la firma del TLCAN se consolido la orientación exportadora de la industria terminal automotriz, colocando a México en una posición estratégica para realizar negociaciones no solo con E.U.A y Canadá si no también con el resto del mundo.

Esta estrategia exportadora trajo consigo mayores inversiones hacia la IAM provocando que la producción de automóviles se incrementara. La demanda del mercado interno ha sido cubierta por nuevas y recientes firmas automotrices, importando vehículos de otros países.

2.- A partir de la firma de los tratados comerciales y el efecto que se genero, la industria automotriz mexicana, comenzó a presenciar los cambios originados, ya que la producción nacional incremento de 503,588 unidades producidas en 1994 a 931,211 en el año 2000 en una variación porcentual de 54 %.

La firma de tratados y acuerdos comerciales, amplió el mercado de la industria automotriz llegando a comercializar en tres de los cinco continentes. En América con Estados Unidos, América Latina y el Caribe, Europa con la unión europea y en Asia con 6 naciones.

Debido a diversas crisis financieras alrededor del mundo, y la baja en el consumo de automóviles procedentes de México, provocaron que no hubiera un comportamiento estable en la década de los 2000.

3.- La industria automotriz mexicana cuenta con 24 empresas establecidas en el territorio nacional, dedicadas a la producción de automóviles terminales. De las cuales 19 de ellas están dedicadas al mercado interno, por medio de importaciones de vehículos procedentes de otras naciones.

Solo cinco compañías establecidas en territorio mexicano se dedican a la producción y comercialización interna y externa, de automóviles fabricados en México, a su vez estas cinco empresas elaboran el 97 % de la producción a nivel nacional, y exportan el 70 % de la misma.

En lo que corresponde a la producción que se destina al mercado interno la empresa Nissan ocupa el primer sitio con 43 % de la producción, seguida de Volkswagen 27 %, General Motors 22 %, además de Ford y Chrysler con 7 y 1 % respectivamente.

De igual manera la producción destinada al mercado internacional nuevamente Nissan encabeza la lista con 30 %, seguida de Volkswagen 28 %, 22 % de Ford, a demás de General Motors y Ford con 11 y 10 % respectivamente.

4.- México es el 11^{vo} productor de automóviles a nivel mundial, y es un gran exportador de este bien terminal. Actualmente fabrica una cantidad alrededor de 2, 100,000 automóviles anuales, estando muy lejos de los grandes productores como Japón y Estados Unidos que en el año 2008 fabricaron poco más 10, 000,000 y 8, 000,000 de automóviles respectivamente.

Esto sin dejar de lado que economías emergentes como China, Brasil e India ocupan los lugares 3, 6 y 10 respectivamente, y que tienen tasas de crecimiento alrededor de 5 %. La comparación entre estas naciones y México se realiza por que presentan condiciones de inversión y modos de producción similares, y con una misma eficiencia tecnológica. Solo en los países antes mencionados los sueldos por la mano de obra son mucho más bajos que en México.

México ha elaborado planes para atraer inversión extranjera directa, que permita introducir nuevas tecnologías, facilitando e incrementando la producción de la IAM, que según expertos siguiendo esta lógica para el año 2015 México ocupara el 7^{mo} lugar en la producción de automóviles en el mundo.

BIBLIOGRAFÍA

1. AMIA, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Boletín de Prensa del mes de Marzo de 2008, No. 508, México DF.
2. Arambula Reyes, Alma, 2008: Tratados Comerciales de México; Centro de Documentación, Información y Análisis, Subdirección de Política Exterior, México DF.
3. Carillo V, Jorge, 1990: La nueva era de la industria automotriz en México (cambio tecnológico, organizacional y en las estructuras de control); Colegio de la Frontera norte, Tijuana Baja California, México 1990.
4. Cisneros Sarbia, Yuri, 2008: Comercio Internacional y Segmentación del Producto: Análisis competitivo en la industria y electrónica 1995 – 2005, México: Tesis de Licenciatura en Economía, Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México, págs. 83 -101 2008.
5. González, María Luisa, 2002: La industrialización en México, México DF: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas.
6. Gonzalo Ervin Coss y León, 1994: Historia y perspectivas de la industria automotriz en México ante el tratado trilateral de libre comercio (México, Estados

Unidos y Canadá) 1990 – 1994, México. Tesis de licenciatura en Economía, Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México.

7. INEGI Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2001: La industria automotriz en México, Serie de estadísticas sectoriales, edición 2000, México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
8. INEGI Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2006: La industria automotriz en México, Serie de estadísticas sectoriales, edición 2005, México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
9. INEGI Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2009: La industria automotriz en México, Serie de estadísticas sectoriales, edición 2008, México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
10. Schmalensee, Richard, 1980: ECONOMIA: Instituto de Tecnología de Massachusetts. Segunda edición 1994 Mc Graw- Hill, Inc., USA.
11. Solís Sánchez Eduardo 2009: La industria automotriz mexicana frente a la situación económica actual: Conferencia Nacional de Gobernadores Monterrey Nuevo León 30 de Marzo de 2009.

12. Sotomayor, Maritza, 1992: La producción automotriz en México y el Tratado de libre comercio México - Estados Unidos y Canadá. VOL.4 NUM.8 JUL-DIC. Colegio de la Frontera del Norte, Tijuana Baja California, México.
13. Taboada Ibarra, E. Leticia y otros, 2006: Producción y venta de vehículos automotores en México. Algunos hechos a considerar, México DF: El cotidiano mayo – junio, año/vol. 21, número 137, Universidad Autónoma Metropolitana pp. 102 – 110.
14. Tovias, Alfred 2004: Bloques regionales y relaciones internacionales: ¿agrupaciones económicas o superpotencias políticas? Revista Catedrático, Universidad Hebrea de Jerusalén.
15. Vicencio Miranda, Arturo, 2007: “La industria automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectivas”, Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal Redalyc 211-248 México DF: Contaduría y Administración Enero – Abril, No 221. Universidad Nacional Autónoma de México UNAM.
16. Vázquez, Leticia, 2004: Evolución reciente y perspectivas del sector automotriz mexicano. Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal Redalyc México DF: El cotidiano, enero – febrero, año/vol. 19, número 123, Universidad Autónoma Metropolitana.

17. Vieyra Medrano, José Antonio, 1999: El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos históricos – económicos de su conformación territorial, UNAM, México.

CONSULTAS EN INTERNET

	Páginas de Internet	Fecha de consulta
1	http://inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2009/IAM-2009.pdf	15/09/2009
2	http://www.bancomext.com/Bancomext/index.jsp	18/09/2009
3	http://www.amda.com.mx	30/11/2009
4	http://www.amia.com.mx/autoprodtotal.php	11/12/2009
5	http://www.economia.gob.mx	15/01/2010
6	http://www.eumed.net/cursecon/dic/bzm/c/comexte.htm	10/02/2010
7	http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_internacional	13/02/2010
8	http://www.franklintempleton.ch/spain/jsp_cm/guide/glossary_e.jsp	21/02/2010
9	http://www.sre.gob.mx/tratados/2008	07/03/2010
10	http://www.economia.gob.mx/?P=434	16/03/2010
11	http://www.cec.org/Storage/59/5154_Final-Studer-T-E-Symposium05-Paper_es.pdf	21/03/2010