



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MÉXICO**



---

**FACULTAD DE ECONOMÍA**

**“ ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ MEXICANO ANTE LA  
ENTRADA DE JAPÓN AL ACUERDO DE ASOCIACION  
TRANSPACIFICO PARA EL PERÍODO DE 1995-2014”**

**TESIS**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADA EN RELACIONES ECONÓMICAS  
INTERNACIONALES**

PRESENTA:

**SANDRA ELENA SÁMANO URUEÑA  
ERIKA SANTANDER LÓPEZ**

ASESOR:

**DR. EN HUM. GERARDO ENRIQUE DEL RIVERO MALDONADO**

REVISORES:

**DRA. EN HUM. MARGARITA JOSEFINA HOLGUÍN GARCÍA**

**DR. EN E. CARLOS CEBARUT ELIZALDE SÁNCHEZ**

**TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO**

**MARZO 2016**

## ÍNDICE

<b>PORTADILLA</b> .....	1
<b>DEDICATORIAS</b> .....	2
<b>ÍNDICE</b> .....	4
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	7
<b>CAPÍTULO I. GENERALIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL</b> .....	9
Comercio Exterior .....	9
Barreras al comercio internacional .....	10
Barreras arancelarias.....	10
Barreras No Arancelarias.....	11
Barreras Cuantitativas .....	11
Barreras Cualitativas.....	11
John Stuart Mill .....	16
Teoría de Heckscher-Ohlin .....	17
Michael Porter.....	18
Teorías alternativas al Comercio .....	21
Organismos internacionales que regulan el comercio .....	23
La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) .....	31
G-20.....	32
La Alianza del Pacífico.....	33
México y el comercio exterior .....	34
Apertura comercial.....	38
Tratados de Libre Comercio .....	38
Acuerdos de Alcance Parcial y de Complementación Económica.....	40
Principales Sectores Comerciales .....	41
Principales Socios Comerciales.....	43
Programas de Fomento al Comercio .....	44
Drawback.....	44
PROSEC.....	45
Regla Octava .....	47
IMMEX .....	47
<b>CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</b> .....	49
Industria Automotriz Mexicana .....	49
Evolución de la industria automotriz japonesa .....	51
Industria automotriz japonesa .....	52
Generalidades de la industria automotriz japonesa .....	53
Producción en unidades de México .....	54
Producción en unidades de Japón .....	56
Ventas de la industria terminal mexicana .....	58

Empleo de la industria automotriz .....	59
Inversión Extranjera Directa en México .....	61
Destino probado de inversión .....	62
Balanza comercial de la industria automotriz mexicana .....	62
TLC'S y acuerdos comerciales .....	64
Producción Japón .....	65
Destinos de Producción automotriz .....	68
Empleo japonés .....	69
Inversión de la industria automotriz japonesa .....	71
Balanza comercial Japón .....	74
Tratados de Libre Comercio en materia automotriz .....	75
ACEA/Japón .....	75
ASEAN/Japón .....	76
Chile/Japón .....	76
Tratado Perú/Japón .....	76
Tratado Suiza/Japón .....	77
Tratado India/Japón .....	77
<b>CAPÍTULO III. EL ACUERDO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO .....</b>	<b>78</b>
Antecedentes.....	78
Importancia del TPP .....	80
Características principales.....	82
Ventajas y puntos controversiales dentro del acuerdo .....	85
Intereses y beneficios de México en Asia Pacífico .....	86
Situación post crisis .....	86
Dinamismo de las economías asiáticas .....	86
Membresía de los EE.UU. en el acuerdo comercial .....	86
Estado de las negociaciones a nivel multilateral.....	87
Erosión de las preferencias arancelarias para México.....	87
Disciplinas cubiertas y nivel de cobertura .....	87
Beneficios .....	87
La industria automotriz en el marco del TPP .....	88
Antecedentes de la política comercial del sector automotriz mexicano .....	88
Evolución en la Política Comercial Japón-EE.UU del sector automotriz.....	90
Contexto actual.....	92
Resolución en las negociaciones.....	92
Factores de riesgo de la entrada de México en el acuerdo .....	94
Ventajas para Japón en el TPP .....	95
Factores de riesgo de la entrada de Japón en el acuerdo.....	96
Modelo econométrico de exportaciones de vehículos ligeros.....	97
Descripción de variables.....	97

Especificación .....	99
Estimación .....	100
Validación .....	102
Diagnóstico L-M.....	107
Supuesto de correcta especificación lineal .....	108
Pronóstico.....	109
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>112</b>
<b>REFERENCIAS</b> .....	<b>118</b>

## INTRODUCCIÓN

Esta tesis tiene por objetivo pronosticar el efecto de la entrada de México en el Acuerdo de Asociación Transpacífico sobre las exportaciones de la industria automotriz mediante un análisis de la misma y comparando su comportamiento con la industria automotriz japonesa como principal competidor.

Para el cumplimiento de este objetivo, este trabajo de investigación está constituido por tres partes:

- ❖ Capítulo 1. Donde se ofrece un panorama de los elementos más representativos que caracterizan al comercio internacional, de igual forma se describen los antecedentes teóricos que establecieron las bases del comercio además de caracterizar a los reguladores actuales y contextualizar a México dentro de la dinámica comercial internacional.
- ❖ Capítulo 2. En el que se caracteriza y contrasta el comportamiento de la industria automotriz mexicana y japonesa destacando sus fortalezas y áreas de oportunidad, puntualizando como ha sido la relación comercial entre ambas naciones.
- ❖ Capítulo 3. Donde se describen las generalidades del Acuerdo de Asociación Transpacífico, destacando la importancia que tiene la industria automotriz como uno de los aspectos sensibles del acuerdo para EE.UU, México y Japón para finalmente realizar un pronóstico del comportamiento de las exportaciones de productos automotrices mexicanos.

En esta tesis se sostiene la siguiente hipótesis:

Dada la actual dependencia de la industria automotriz de México con respecto a EE.UU la firma del Acuerdo de Asociación Transpacífico convertirá a Japón en el nuevo socio comercial del país del norte impactando de manera negativa en las exportaciones del sector automotriz mexicano.

Para el cumplimiento del objetivo y comprobación de la hipótesis, la metodología que se sigue en el presente trabajo consiste en:

Como parte de la caracterización de la industria automotriz en México y Japón, se pretende hacer uso de un modelo econométrico que contemple las exportaciones de vehículos ligeros mexicanos y el impacto de Japón para poder pronosticar su posible comportamiento ante la firma del Acuerdo de Asociación Transpacífico.

## **CAPÍTULO I. GENERALIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

El propósito de este capítulo es aportar un panorama de los elementos más representativos que caracterizan al comercio internacional, de igual forma describir los antecedentes teóricos que establecieron las bases del comercio así como caracterizar a los reguladores actuales. Finalmente contextualizar a México dentro de la dinámica comercial internacional.

### **Comercio Exterior**

El comercio exterior es uno de los sectores propios de cada nación que gestiona y regula las relaciones que tiene ésta a nivel internacional en términos de intercambio. Se considera una “actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales.” (Ballesteros, 2001, p.11); tiene sus orígenes por la necesidad constante de la población por obtener bienes que no se encuentran en el espacio de las fronteras nacionales.

De acuerdo con Osorio A. (1995) se entiende por comercio internacional “el conjunto de movimientos comerciales y financieros y en general toda aquella operación cualquiera que sea su naturaleza, que se realice entre otras naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades humanas” (p. 48). Otros autores consideran que el comercio internacional abarca además las actividades que se efectúan entre los Estados y entidades económicas o bien aquellas que se llevan a cabo a través de organismos oficiales o particulares de los países miembros. (UNAM, s.f, p. 10).

Ambos conceptos regularmente suelen ser confundidos, sin embargo cada uno describe la transacción comercial desde distintos enfoques. El comercio exterior hace alusión a un enfoque nacional, es decir, dicho término puntualiza la regulación comercial de mercancías y servicios que tiene determinada nación con otro país. Mientras que el comercio internacional adquiere una perspectiva más amplia y global ya que describe una actividad de intercambio comercial y financiero entre los estados que conforman a la comunidad internacional.

El comercio internacional trae consigo ciertas ventajas que en términos generales se traducen en un mayor desarrollo de las naciones. Abrir las fronteras al comercio internacional brinda a los países el acceso a nuevos mercados así como también se adquiere un catálogo diversificado de nuevos productos y servicios que en un estado de autarquía sería bastante costoso producir. Por otro lado, al encontrarse inmerso en esta dinámica internacional, se genera una especialización productiva en aquello que cada nación es más competitiva logrando reducir sus costos y obtener precios competitivos.

Otro de los beneficios es el crecimiento de ciertas industrias nacionales que se dotan de competitividad gracias a los grandes flujos de inversión tanto nacional como extranjera. De igual forma se crea un intercambio cultural y una transformación tecnológica reflejada en los procesos productivos. Finalmente la población en general se ve beneficiada por la generación de empleos directos e indirectos trayendo en consecuencia un bienestar económico a largo plazo.

### **Barreras al Comercio Internacional**

Dentro del comercio internacional existen ciertos obstáculos que cada país establece con respecto a los otros con propósitos proteccionistas pues al estar en un ambiente constante de competencia y tener distintas habilidades productivas surge la necesidad de resguardar la economía y producción nacional. Estas barreras se clasifican como barreras arancelarias y no arancelarias.

#### **Barreras Arancelarias.**

Un arancel “es un impuesto (derecho de aduana) que grava un producto cuando cruza una frontera nacional” (Carbaugh, 2010, p. 111). Los aranceles establecidos a la importación son mucho más frecuentes que aquellos que se imponen a la exportación, como una medida proteccionista y recaudatoria. De acuerdo con Dominick Salvatore (1998) las barreras arancelarias pueden ser:

- ❖ Arancel Ad Valorem: se expresa como un porcentaje fijo del valor de la mercancía intercambiada.
- ❖ Arancel específico: se expresa como una cantidad fija por unidad física de la mercancía intercambiada.
- ❖ Arancel mixto: es una combinación del arancel ad valorem y específico

En términos económicos la recaudación de dichos impuestos beneficia al estado y a la industria, sin embargo los precios de las mercancías gravadas aumentan en el mercado nacional afectando directamente al consumidor, quien finalmente paga los costos del arancel.

### **Barreras No Arancelarias**

Las barreras no arancelarias se refieren a aquellas medidas administrativas que al igual que las anteriores tienen como propósito proteger a la industria nacional, se encargan de implementar estándares de calidad y seguridad a los productos sujetos de intercambio así como también gestionan regulaciones que tengan que ver con la protección al medio ambiente y de sanidad animal y vegetal. Dichas medidas son de orden cualitativo y cuantitativo.

### **Barreras Cuantitativas**

- ❖ Cuota de importación: “Es una restricción directa sobre la cantidad de una mercancía que se permite importar.” (Salvatore, 1998, p.257)
- ❖ Restricciones voluntarias de exportación: “Es un acuerdo voluntario de restricción a la exportación. Su propósito es moderar la intensidad de la competencia internacional y permite a los productores menos eficientes participar en el mercado.” (Carbaugh, 2010, p. 158).

### **Barreras Cualitativas**

Este tipo de medidas son regulaciones técnicas y administrativas que se encargan de limitar la entrada de mercancías a territorio nacional con el fin de procurar la sanidad, seguridad y calidad de las mercancías así como también el medio ambiente. Entre dichas medidas se encuentran las regulaciones de envase y embalaje, normas de calidad y seguridad, normas de etiquetado, de toxicidad y ecológicas.

El comercio ha experimentado una serie de transformaciones a lo largo de la historia, dicho proceso se ve reflejado en las diversas teorías que sirven de pilares para comprenderlo y regularlo. En primera instancia, se encuentra el feudalismo, un régimen de principios del siglo V basado en la servidumbre y en actividades agrícolas. Durante esta etapa la economía se centraba en el consumismo, cada producto obtenido estaba destinado al uso del hogar. Por otra parte, en el ámbito religioso, la Iglesia católica

ejercía un control total en la población y la monarquía servía como marco central en la forma de gobierno.

La transición de la economía feudal hacia la mercantilista se dio en tres etapas: la política de depósitos, la política de abastos y la política mercantilista. La primera etapa tenía como propósito obtener ganancias para la ciudad a través de la adquisición de bienes a un bajo costo para venderlos posteriormente a un precio elevado. A finales de la época feudal surge la política de abastos, su objetivo esencial consistía en fomentar las importaciones y restringir las exportaciones para retener las mercancías. La tercera etapa consideraba a las naciones como productores con un enfoque exportador que predominaba por encima de la satisfacción del consumidor local.

A partir del siglo XVI surgen diversas teorías económicas que proporcionan las bases del comercio internacional, una de ellas es el Mercantilismo. De acuerdo con Ricardo Torres (2011) para los mercantilistas la actividad económica constituía un medio para fortalecer al Estado y no al individuo. El principal propósito era dotar al mismo de un empoderamiento económico y político por medio de la acumulación de metales preciosos.

Una de las principales aportaciones de esta corriente al comercio internacional fue la Teoría de la balanza comercial, consistente en una participación activa e indirecta del Estado en las transacciones comerciales. Promover las exportaciones y limitar el nivel de importaciones por medio de la implementación de barreras arancelarias y la creación de monopolios fueron las principales funciones del Estado. Todo esto con la finalidad de mantener una balanza comercial superavitaria que asegurara un abastecimiento creciente de metales preciosos, que al mismo tiempo se traduciría en un incremento de la producción y el empleo.

Por otro lado los mercantilistas Misselden y Mun descubrieron que las variaciones del tipo de cambio eran consecuencia de los movimientos propios de la balanza comercial ya que un registro superavitario representaba una apreciación de la moneda mientras que un déficit implicaba una pérdida de valor. Otra de las aportaciones fue la Teoría cuantitativa del dinero, la cual se distinguía por marcar una relación directa y proporcional entre la cantidad de dinero que estaba en circulación en el mercado y el nivel generalizado de precios.

Tiempo después David Hume hizo uso de la teoría cuantitativa desde un enfoque internacional para poder explicar el comportamiento de los precios internacionales de intercambio y la influencia que tenía una regulación óptima de la acumulación de metales preciosos. De acuerdo con Silvia Rozas (2009):

David Hume probó la inconsistencia de los mercantilistas en el largo plazo, al demostrar que el incremento de la oferta monetaria en el país exportador generaría un aumento de precios vía inflación. Cuando la cantidad de dinero circulante incrementaba la demanda, la producción no podía crecer a la misma velocidad y los productos se hacían más costosos, lo cual hacía que los importadores fueran más competitivos. (p.2)

Fue para el siglo XVII cuando las teorías evolucionan hasta llegar al modelo clásico cuyos representantes son: Adam Smith, David Ricardo y John Stuart Mill. Dicho modelo afirma que el trabajo es el único factor de producción y los bienes se intercambian en función de las dotaciones que contengan.

En primer lugar, Adam Smith se convirtió en uno de los precursores de la teoría de las ventajas del comercio internacional; la especialización de la división de trabajo es el eje focal de esta aportación, introduce el término de ventaja absoluta, que según Cantos (s.f) se refiere a que:

Cada nación debería especializarse en producir los bienes en los cuales es más eficiente, y por eficientes se refiere a que es capaz con una unidad de input producir mayor cantidad de output o producto acabado, así ambas naciones ganarían con el comercio mutuo (p.26)

Por lo que si cada nación se especializaba en determinado sector, se vería reflejado en una mayor producción interna caracterizada por un reducido costo de mano de obra, lo cual lo dotaba de competitividad en el medio internacional y se presentaba la oportunidad de abastecer a su mercado interno con una diversidad de productos importados. Otra de las contribuciones de este economista fue la de las diferencias de

costos, el cual es el fundamento de la ventaja absoluta ya que pretende explicar los beneficios de la especialización reflejados en transacciones de bajo costo.

En contraste con los mercantilistas, los precursores de la teoría clásica mantuvieron una postura mucho más flexible sobre los ganadores en el comercio internacional, suponían que en la práctica de un libre comercio donde el Estado mantuviera una intervención reducida, todas las naciones participantes podrían alcanzar el máximo beneficio posible.

David Ricardo incorpora un avance teórico y propone el concepto de la ventaja comparativa, bajo éste se asevera que el comercio entre países puede generar beneficios mutuos incluso si no existe una ventaja absoluta en ambos. “La predicción básica del principio de Ricardo es que los países tenderán a exportar aquellos productos en los que su productividad del trabajo sea relativamente alta”. (Carbaugh, 2010, p. 34). Dicha predicción sentó las bases para destacar el papel del trabajo como único factor productivo, denotando al resto de los factores como bienes.

Bajo el supuesto de la existencia de dos naciones, existe ventaja comparativa cuando la nación menos eficiente en términos absolutos decide exportar y especializarse en un producto en el que su desventaja es menor y viceversa, cuando la nación más eficiente decide exportar y especializarse en un producto en el que es relativamente más eficiente. Las diferencias existentes se disolverían al realizar el intercambio comercial. El modelo ricardiano se resume en once condiciones:

## Esquema 1. Condiciones de Modelo Ricardiano



## **John Stuart Mill**

Si bien es cierto que las teorías anteriores sirvieron de fundamento para el comercio internacional, David Ricardo no contempló los términos de intercambio; fue entonces cuando surgió una teoría complementaria propuesta por John Stuart Mill. A él se le atribuye la denominada teoría de la demanda recíproca cuyo objetivo consistía en determinar los factores y las fuerzas que motivan a los países a realizar intercambios comerciales.

La teoría de la demanda recíproca plantea un modelo de intercambio de dos mercancías en países de un tamaño y capacidad productiva similar con una homologación de los precios. De la demanda recíproca se desprende la condición de equilibrio del intercambio internacional la cual se presenta “cuando las razones entre las cantidades de los dos productos que cada país esté dispuesto a intercambiar son iguales” (Escartín, s.f, p. 260).

John Stuart Mill agregó que para que se cumpliera la demanda recíproca se deben presentar dos condiciones: I. Las cantidades de oferta y demanda se encuentran en función de los precios. II. Los parámetros iniciales de la oferta y la demanda pueden cambiar de lugar originando un nuevo punto de equilibrio. Además estudió el comportamiento de una variación en los precios de una mercancía de uso general a través de tres casos: en el primero, si el precio de la mercancía llegase a disminuir esto ocasionaría un aumento proporcional en la demanda pero gastando más dinero en ella; en segundo lugar un decremento del precio produciría un aumento proporcional en el consumo haciendo que el valor que se gasta en la mercancía sea siempre el mismo. (Escartín, s.f)

Mill consideraba que el comercio genera ventajas directas e indirectas. Respecto a las primeras, John planteaba que las importaciones permitían adquirir mercancías que los países no podían producir y de esta forma la fuerza laboral se empleaba con eficacia. En cuanto a las ventajas indirectas, al igual que Smith sostenía que la ampliación de mercados era un factor clave para mejorar los procedimientos productivos además aseveraba que las relaciones comerciales eran una medida utilizada para disminuir los conflictos bélicos. (Escribano, s.f)

A mediados del siglo XIX, la actividad económica a nivel global revolucionó sus procesos productivos a través de la implementación de un mayor flujo de capitales así como también la gestión de innovadores métodos de producción. El intercambio comercial seguía siendo la principal fuente de riqueza entre las naciones, sin embargo la teoría clásica del comercio internacional ya no podía explicar con exactitud la realidad actual por lo que surge el Modelo neoclásico, que modificó y amplió el concepto clásico del comercio.

Parte de las modificaciones al modelo clásico consistieron en incluir junto con el factor trabajo, al capital y la tierra como generadores de valor. Ya que no existía una relación directa entre el salario y el producto individual generado, fue así como se ligó este precio a los costos del capital que se invertía y a los de las materias primas usadas en el proceso. Tiempo después, Karl Marx introduciría los conceptos de “plusvalía” para referirse a la ganancia obtenida por el trabajo y producción; y el de “salario” para explicar el pago otorgado por los capitalistas a la fuerza productiva.

Otro de los principios propios de los neoclásicos fue “la aportación marginal”, que se basaba en que los factores involucrados en el proceso productivo, contribuían al mismo con su participación marginal por lo que así mismo se le confería un pago por el mismo. Siendo éste el principio de la ley de la distribución.

### **Teoría de Heckscher-Ohlin**

Esta teoría se remonta al siglo XX y fue comenzada por el economista Eli Heckscher y ampliada por el economista sueco Bertil Ohlin. Sus antecedentes recaen en el supuesto de la ventaja comparativa de David Ricardo. Esta teoría se convierte en una de las bases del comercio internacional al tratar de explicar el funcionamiento del intercambio de mercancías con respecto a la dotación de factores propia de cada nación y así como también la interacción de los precios de los factores.

La Teoría de Heckscher-Ohlin explica con mayor profundidad la ventaja comparativa, a través de las proporciones de factores o dotación de los mismos, considerando los supuestos de que: las naciones hacen uso de la misma tecnología, no existe una especialización completa, la movilidad internacional de los factores es nula, inexistencia de recursos como los aranceles y los costos de transporte, hay una competencia

perfecta con respecto al mercado de mercancías y de factores entre las naciones participantes. A manera de resumen esta teoría sustenta que:

Cada nación se especializa en la producción de y exporta la mercancía intensiva en su factor relativamente abundante y barato, e importa la mercancía intensiva en su factor relativamente escaso y caro. (...) Es la diferencia en precios absolutos de las mercancías en las dos naciones la causa inmediata del comercio. (Salvatore, 1998, p. 119)

Keynes es reconocido por sus aportaciones en el ámbito de la política fiscal y su activa participación durante la Conferencia de Bretton Woods en 1944. De manera general, Keynes planteaba la creación de una nueva institución que garantizara el pleno empleo en todos los países miembros así como el desarrollo armónico. Este economista consideraba que la nueva institución podría equilibrar el comportamiento de la balanza de pagos a través de la vinculación de la inversión en el Banco Mundial.

Además, Keynes proponía instaurar una organización de comercio y desarrollo que se encargaría de controlar los precios internacionales de productos y bienes manufacturados básicos y en años posteriores lograr el manejo total de la manufactura. Esto se llevaría a cabo mediante los fondos de existencias regulando el comportamiento en el volumen de la demanda y la oferta. Dichas sugerencias buscaban solucionar los problemas de orden internacional que aquejaban a la sociedad de la época en el largo plazo.

### **Michael Porter**

Con el paso del tiempo y la misma dinámica del comercio internacional, no sólo la dotación de factores y la especialidad del trabajo fueron elementos decisivos en la gestión del intercambio internacional, las necesidades de la población evolucionaron y la forma en que los países marcaban un posicionamiento en el plano global. De esta manera, lograr una participación activa en los últimos tiempos en el comercio internacional depende del desarrollo de una serie de factores internos que gestionen una ventaja competitiva, es decir “cualquier característica de una

empresa o país que lo distingue del resto y lo sitúe en una posición superior para competir” (Andersen, 1997, p. 300).

Michael Porter, profesor y presidente del Institute for Strategy and Competitiveness en la Escuela de Negocios de Harvard, fue el creador de este concepto, planteando los principales factores que dotan de competitividad tanto a la empresa como a la nación; consideraba que existían tres tipos de ventaja competitiva: el liderazgo por costos, la diferenciación y la del enfoque.

El liderazgo por costos se presenta en aquellas empresas que logran establecerse como los productores de más bajo costo en la industria. Para poder alcanzar un liderazgo de este tipo se debe realizar una inversión continua en equipos favoreciendo a la competencia tecnológica, debe ejercer un control sobre los costos de producción y distribución y reducir el margen de utilidad para obtener una participación mayor en el mercado y se da en economías de escala (Instituto Tecnológico de Sonora, s.f, p.1).

La diferenciación es crearle al producto o servicio algo que sea percibido como único en la industria mediante atributos que los consumidores consideren de importancia. Dicha estrategia proporciona protección a la empresa dada la lealtad que el cliente desarrolla por la marca eliminando la posibilidad de que el consumidor adquiriera un producto sustituto. Para generar una ventaja sustentable de diferenciación se requieren habilidades de marketing y analizar continuamente el comportamiento del mercado en coordinación con las herramientas de innovación y desarrollo. “Las áreas de la diferenciación pueden ser: producto, distribución, ventas, comercialización, servicio, imagen, etc” (Idem p. 2).

La ventaja comparativa de enfoque tiene como meta identificar a los competidores más fuertes mediante un marco analítico y empírico. Bajo el enfoque analítico se entiende por competidor fuerte aquel que tiene mayor participación en el mercado y cuyo crecimiento es sostenido. Además cuenta con una base técnica sólida. A nivel empírico la ventaja competitiva se ve reflejada únicamente en los gustos y preferencias del consumidor. (Devoto, s.f).

La ventaja competitiva se ve plasmada en el Diamante de Porter el cual es un sistema de elementos que establecen, fortalecen y al mismo tiempo mantienen la ventaja

competitiva, los cuales son: la estrategia, la estructura y rivalidad existente entre las empresas o los países participantes en el mercado, la condición de la demanda referible a la composición, crecimiento e internacionalización de la misma, la condición de los factores productivos (trabajo, recursos naturales, capital y tecnología) y finalmente los sectores conexos y de apoyo tales como proveedores locales, sectores relacionados y la existencia de clusters. (Porter, 2006).

**Esquema 2. Diamante de Porter**



Fuente: De "Modelo de fuerzas competitivas de Porter" por D.Noriega, 2010, N/D, p 35. Derechos reservados 2010.

El primer punto hace referencia al contexto en que se crean, se organizan y se dirigen las empresas, la forma en que éstas se desenvuelven varía de país a país, no obstante es importante destacar que el factor clave de la competitividad es la generación de rivalidad interna pues el enfrentar las amenazas del mercado mantienen a las entidades con el interés fijo en innovar constantemente.

La condición de la demanda hace referencia a la forma en la que los productores satisfacen las necesidades del consumidor local y la forma en que dan respuesta a los requerimientos del mercado extranjero. Por otra parte, se ve en las exportaciones un medio para dar difusión de las necesidades locales hacia el exterior. Las condiciones de los factores se basa en la facilidad con la que los recursos humanos, el conocimiento y los factores de capital se desplazan de una nación a otra, en cuanto al recurso

humano existe una transferencia relativamente frecuente como sucede con el conocimiento científico y técnico. (Universidad Alas Peruanas, 2010)

Los sectores conexos son aquellos en los que las empresas pueden coordinar o compartir actividades de la cadena de valor cuando compiten, o aquellos que comprenden productos que son complementarios. La existencia de los mismos lleva a la creación de nuevos sectores competitivos. Esta relación se puede dar a nivel de desarrollo de tecnología, fabricación, distribución, comercialización o servicio de producto.

La existencia de sectores de apoyo o de proveedores crea ventaja en la cadena de producción-consumo de la siguiente manera: acceso eficaz y preferencial a los insumos más rentables con relación a su costo, los proveedores aportan una coordinación continua, mediante enlaces de la cadena de valor de la empresa y proveedores, traducida en una mayor proximidad entre las actividades esenciales y la alta dirección de los proveedores, impulsa procesos de innovación y perfeccionamiento, Contar con proveedores competitivos internacionalmente afincados en el país, es benéfico para las empresas ya que se cuenta con una mayor proximidad de personal, similitud cultural, se reducen costos transaccionales y obtienen el máximo beneficio haciendo más competitivo al sector.

### **Teorías alternativas al Comercio**

El comercio internacional se caracteriza por un comportamiento dinámico debido a que actúan en él un gran número de competidores con productos similares entre sí. La intervención entre tales agentes ha originado ciertas modificaciones en los supuestos que la teoría clásica utilizó como medio para interpretar los efectos del comercio. Estas variaciones se ven reflejadas en cuatro alternativas que tratan de proporcionar una explicación al desempeño de los países en el intercambio comercial: la competencia monopolística, el oligopolio global, las economías externas y el modelo de gravedad

El fundamento de la teoría clásica reposa en los rendimientos constantes es decir, que los costos unitarios de una mercancía no varían cuando se modifica la cantidad producida, sin embargo en un fenómeno de economías de escala no se puede mantener dicho fundamento dado que los rendimientos tendrán un comportamiento

creciente dónde los costos de producción unitarios disminuirán si se incrementan los niveles de producción.

Existen dos tipos de economías de escala: internas y externas. Las primeras hacen referencia a la disminución de los costos de producción como resultado de la expansión de la empresa en cuestión, mientras que las economías externas están relacionadas con el tamaño de la empresa dentro de un área definida, para este caso en particular los costos tenderán a decrecer cuando se elevan los niveles de producción de la industria en dicha área.

Si cada empresa de la economía de escala cuenta con productos diferenciados se presenta una competencia monopolística, este tipo de estructura se caracteriza porque en ella se localizan un gran número de agentes que ofertan y comercializan productos con ciertas variedades, en ella cada entidad económica tiene control parcial sobre el precio de los bienes que elabora.

Cuando se habla de monopolio una apertura de comercio puede generar dos escenarios; en primera lugar se amplía el mercado para las empresas ya que ahora pueden exportar y por otra parte se agudiza el grado de competencia debido a las importaciones de productos similares. Considerando ambas premisas la competencia monopolística podrá generar ganancias al comercio al aumentar la variedad de productos al alcance del consumidor local y en una disminución de los precios de los productos locales.

En contraste, existe oligopolio cuando pocas empresas satisfacen las necesidades de gran parte del mercado. En esta estructura las entidades económicas tienen la certeza de que sus acciones tendrán efectos en el comportamiento de sus competidores dejando recaer en ellas la opción de competir de manera activa o limitar su competencia. Si las empresas optan por la segunda opción obtendrían beneficios mutuos.

En el caso de las economías externas una expansión del comercio genera ganancias para los consumidores nacionales y extranjeros y para los productores dado que un ascenso en la producción genera beneficios a nivel regional. Asimismo un aumento en los niveles demandados se traducirá en costos y precios menores dotando de

competitividad al área en general. No obstante ante una situación donde los países cuentan con una dotación de factores idéntica con curvas de oferta y demanda iguales se podría presentar una desventaja dado que la empresa que emplee estrategias antes que su competidor acaparará una mayor parte del mercado y los beneficios del mismo. (Pugel, 2004).

Las teorías anteriores se complementan con la premisa del modelo de gravedad la cual explica que el comercio entre países dependerá del tamaño del PIB y de la distancia entre ellos. El modelo funciona dado que las economías grandes tienen tendencias a importar a altos niveles y sus posibilidades de gasto son mayores que en otros países por lo que habrá un nivel de comercio mayor si las economías implicadas son desarrolladas. El modelo de gravedad contempla no sólo el tamaño de las economías sino las sinergias que se forman a través de la afinidad cultural entre los agentes que se relacionan (Krugman y Obstfeld, 2006).

### **Organismos internacionales que regulan el comercio**

Con el surgimiento del proceso de la globalización las economías a escala mundial revolucionaron sus procesos productivos y económicos. Las naciones se vieron obligadas a generar un mayor grado de competitividad basado en una especialización intensiva de la división del trabajo para sobrevivir en un mundo mucho más interconectado. Siendo el comercio el principal rubro con mayor impacto gracias a la liberalización comercial. Los obstáculos que impedían un mayor flujo de mercancías y servicios han ido desapareciendo gracias a la gestión de mayores relaciones comerciales entre las naciones que buscan el acceso a mercados mucho más amplios.

En conjunto con este creciente fenómeno fueron apareciendo distintos actores en la escena mundial: países multiculturales, empresas transnacionales y un elevado número de consumidores expectantes de la oferta mundial. Esto generó la necesidad de crear distintos organismos de carácter global que fuesen capaces de generar reglamentos que regularan las transacciones internacionales y organizaran los espacios adecuados para promover la creación de un comercio internacional mucho más justo y acorde a las necesidades de la comunidad mundial. En la actualidad dichas instituciones se encuentran operando con la participación de más de 190 países y sus objetivos han ido

más allá de una liberalización comercial, adoptando el desarrollo social y la conservación del medio ambiente como una de sus prioridades.

Tras la Segunda Guerra Mundial, muchos países se encontraban en condiciones de destrucción, la producción nacional se vio gravemente afectada y la economía internacional estaba en una profunda crisis, razón por la cual los gobiernos comenzaron a implementar controles arancelarios para proteger a sus industrias, el GATT (General Agreement of Trade and Tariffs) fue el primer antecedente para poder regular los flujos comerciales que dinamizaran la economía internacional, este acuerdo fue firmado el 30 de octubre de 1947 por 23<sup>1</sup> países participantes y finalmente entró en vigor en 1948. Su principal propósito fue poder gestionar un comercio libre, sin trabas ni obstáculos que pudiera beneficiar a los pueblos. (UNAM, 2015, p.1-3)

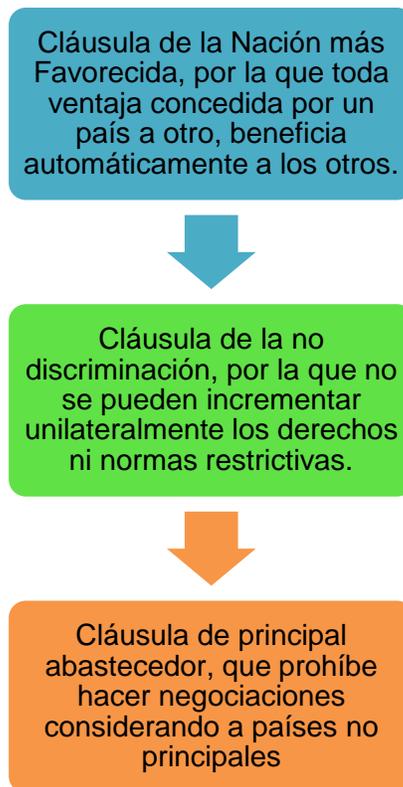
El GATT se constituyó básicamente como un código normativo que legislaba las relaciones comerciales de sus 105 miembros participantes, quienes de antemano habían negociado y aceptado cada uno de los lineamientos. La sede se encontraba en Ginebra, Suiza representado por el Consejo de Representantes de los Estados cuya función era poder dar resoluciones técnicas en materia comercial, además de existir medios regulatorios inferiores en los cuales se daba solución a problemáticas simples.

De acuerdo con José Luis Jerez (2007) el GATT se regía bajo tres principios:

---

<sup>1</sup> Entre los más destacables: Estados Unidos, La Unión Europea, Cuba, Chile, India, Japón, Yugoslavia, Australia y Uruguay.

### Esquema 3. Principios Generales de GATT



Por medio de diversas rondas de negociaciones entre los miembros participantes se pudieron gestionar acuerdos en materia comercial para poder establecer nuevas medidas de desgravación arancelaria, formular normas en materia de antidumping, salvaguardas y cuotas compensatorias así como también la inclusión de nuevos países al acuerdo. Dichas reuniones se llevaron a cabo desde 1947 con la instauración del acuerdo hasta 1994 en Uruguay.

Con la Ronda de Uruguay, que inició en 1986 y culminó finalmente en 1994, se esperaba revolucionar y reforzar el funcionamiento del GATT, el comercio fue evolucionando y fue necesario contemplar otros aspectos como la propiedad intelectual y sectores clave como el de la agricultura y textil. Por lo que el acuerdo por si solo ya no podía gestionar los grandes flujos comerciales y se crea en 1995 bajo el acuerdo de Marrakech la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Desde ese momento la OMC se constituyó como el organismo, cuyos miembros para 2016 suman 161, se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países con el

objetivo de ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades. La OMC tiene por funciones:

**Esquema 4. Funciones de OMC**



Fuente: Elaboración propia con base a OMC (2015)

Esta institución adoptó los mismos principios fundamentales del GATT sumando la “transparencia”, la cual obliga a todos los participantes a publicar su normatividad en materia comercial e informar de la misma manera aquellos cambios relacionados con la política fiscal que pudieran afectar a las otras naciones. Actualmente “administra los Acuerdos GATT (Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles), GATS (Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios) y TRIPs (Acuerdo sobre el Comercio de la Propiedad Intelectual)” (Jerez, 2007, p. 36) Convirtiéndola en el máximo regulador del comercio internacional a nivel global.

Uno de los acontecimientos más importantes dentro de la OMC fue la inclusión de China como miembro activo, ya que tras 15 años de negociaciones, desde 1986 cuando China adopta una economía de mercado buscó incorporarse a este organismo, durante

este periodo la nación asiática así como también los grupos de trabajo, en ese entonces el GATT y finalmente la OMC, acordaron una serie de reformas al comercio exterior de China para crear las condiciones de un comercio internacional equitativo con las demás naciones.

Así fue como China se comprometió a eliminar los esquemas que restringían el comercio internacional, como eliminar ciertos controles de precios internos, unificar su tipo de cambio en uno solo, delimitar y restringir el uso de cuotas de importación, aceptar las medidas en materia de producción animal y vegetal, así como también otras normas de calidad utilizadas internacionalmente. Por otro lado aceptó los principios de la no discriminación y el trato nacional y por su parte gestionó acuerdos bilaterales con EE.UU, la Unión Europea, Bolivia, Costa Rica, Venezuela entre otros. Finalmente en 11 de noviembre de 2001, la República Popular China se convierte en miembro oficial de la OMC (Soledad, 2008)

Su entrada a la OMC representó la apertura a uno de los mercados más grandes del mundo, sin embargo dado el potencial de la nación asiática, para muchos países industrializados y en desarrollo, la participación de China en el comercio internacional era considerada una posible desventaja en los flujos comerciales ya que se temía que las exportaciones de países tercermundistas se vieran disminuidas y remplazadas por las mercancías asiáticas. Los países industrializados por su parte rechazaban la idea de que sus balanzas comerciales representaran un marcado déficit en las relaciones bilaterales con esta nación.

Actualmente las relaciones comerciales con China de manera general se han visto caracterizadas por un equilibrio en el comercio internacional, ya que si bien cuenta con una robusta fuerza de trabajo a costos bajos lo que permite contar con una ventaja comparativa, es uno de los países que más invierte en zonas de subdesarrollo, ha eliminado subsidios a la exportación y ha normalizado los aranceles a un porcentaje promedio de 3.0 %.

De la OMC se desprende la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la cual surge después de la Segunda Guerra Mundial en 1952 con el nombre de Consejo de Cooperación Aduanera. Dicha organización busca mejorar la efectividad y eficiencia de las administraciones aduaneras, es decir, que vigilan el cumplimiento de las

disposiciones comerciales, la protección de la sociedad y el cobro de tributos. Sus principales actividades son: armonizar y simplificar procedimientos aduaneros, fomentar el intercambio de información y la cooperación internacional. La OMA está conformada por 179 países miembros. (OMA, 2015).

Otra de las organizaciones reguladoras del comercio es la Cámara Internacional de Comercio que alberga a diversas empresas de alrededor de 130 países y cuya misión es “fomentar el comercio y la inversión entre las empresas de las diferentes industrias en los diversos países, así como ayudarlas a enfrentarse a cada uno de los diversos retos y oportunidades que sufren la diferentes industrias con la globalización, fomentando una autorregulación.” (PROMEXICO, 2015) Como parte de sus aportaciones a la regulación y promoción del comercio internacional destaca la creación de la Corte Internacional de Arbitraje, como foro de solución de conflictos. De igual forma la gestión de distintos reglamentos así como también la actualización de los términos internacionales de comercio, INCOTERMS.

Por otra parte, el Banco Mundial (BM) es un organismo financiero que nace en 1944 como parte de los acuerdos de Bretton Woods; el BM permite que países en desarrollo puedan recibir préstamos y créditos para diferentes obras y proyectos; está conformado por cinco instituciones: el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), la Asociación Internacional de Fomento (AIF), la Corporación Financiera Internacional (CFI), el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI) y el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI). El Grupo del Banco Mundial tiene dos ambiciosos objetivos: terminar con la pobreza extrema y promover la prosperidad compartida.

## Esquema 5. Grupo Banco Mundial



Fuente: Elaboración propia con base en Banco Mundial (2015)

A principios de 2015 el Banco Mundial contaba con 188 países miembros entre ellos México<sup>2</sup>, quienes en aras de cumplir con las metas descritas iniciaron con el proyecto conocido como los objetivos del Milenio; estos sirvieron de marco para la inserción del país en distintos proyectos teniendo un total de 28 activos en las áreas de educación, salud, administración pública, infraestructura, desarrollo del sector privado y financiero, agricultura y gestión ambiental y de recursos naturales.

De los acuerdos de Bretton Woods se desprende la propuesta de crear el Fondo Monetario Internacional (FMI) el cual comenzó sus actividades en 1945 y cuenta con 188 miembros; su estructura reposa en tres divisiones la Junta de Gobernadores, los

<sup>2</sup> México ingresó como miembro del Banco Mundial el 1 de julio de 2009

Comités Ministeriales y el Directorio Ejecutivo. La Junta de Gobernadores es la máxima autoridad del FMI y es la encargada de admitir a nuevos miembros y de aumentar las cuotas de los mismos. La Junta de gobernadores es asesorada mediante dos comités: el Comité Monetario y Financiero Internacional (CMFI) y el Comité para el Desarrollo. El primer comité examinará las acciones que se han emprendido para gestionar de forma eficiente el sistema monetario y financiero y el segundo funge como foro de consenso en materia de desarrollo para los países integrantes tanto del FMI como del BM. El Directorio Ejecutivo gestiona las actividades cotidianas del FMI y las evaluaciones de la situación económica de cada miembro.

El FMI tiene por objetivos facilitar la cooperación internacional, mantener la estabilidad del tipo de cambio, establecer un sistema multilateral de pagos y eliminar restricciones cambiarias; aunado a ello se les proporcionan recursos financieros a los países miembros para que puedan corregir los desajustes en sus balanzas de pagos.

Los recursos que facilita el FMI están condicionados por la institución, es decir, que aquellos países que estén sujetos a ellos deberán acatar los programas sugeridos por el Fondo para poder salir de la crisis en la que se encuentren y a la par firmar una carta de intención, la cuota del préstamo dependerá de la posición de cada país en la economía mundial. Existen dos formas de obtener financiamiento, en el primero se ayudará a un país que ha satisfecho el 25.0 % de sus reservas y que tenga desequilibrios en la balanza de pagos y en el segundo se otorgarán créditos por un 25.0 % de la cuota que aportan.

México goza desde 2009 de una línea de crédito flexible ante el FMI el cual se distingue de los demás tipos de financiamiento en la disponibilidad inmediata. Además una vez aprobada la línea no está sujeta a ninguna especie de condicionalidad y un carácter contingente por lo que el dinero no tiene que ser utilizado en el momento, el costo de mantenerlo es más bajo y le permite al país contar con un rango de certidumbre económica ante posibles inversores.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) es un organismo de las Organización de las Naciones Unidas (ONU) creado en 1964 encargado de promover el desarrollo, la inversión en el comercio internacional, con la finalidad de apoyar a los países subdesarrollados. Aporta un foro de análisis sobre

problemáticas actuales con el propósito de generar alternativas de solución. “Ayuda a tomar decisiones con conocimiento de causa y de promover políticas macroeconómicas que puedan acabar con las desigualdades económicas mundiales y que abran la vía a un desarrollo sostenible centrado en las necesidades de los ciudadanos.” (UNCTAD, 2015)

Además cuenta con más de 250 proyectos y programas cuyo propósito primordial es ayudar a aquellos países que se encuentran en vías de desarrollo a conseguir una participación mucho más activa en la dinámica económica mundial, por medio de capacitaciones en cuestiones de comercio, redes de investigación entre diferentes universidades, automatización aduanera y gestión de deuda. (Ídem)

La Organización de los Estados Americanos (OEA) surge en 1948 en Bogotá Colombia con la Carta de Estados Americanos y entró en vigor en 1951. Su objetivo principal es establecer un orden social a través de la justicia, además busca fomentar la solidaridad entre los países y defender su soberanía. Sus funciones están cimentadas en cuatro pilares: democracia, derechos humanos, seguridad y desarrollo.

Es el principal foro para el diálogo político, gubernamental y jurídico de la región. Realiza sus funciones a través de siete órganos: la Asamblea General; la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores; los Consejos el Comité Jurídico Interamericano; la Comisión Interamericana de Derechos Humanos; la Secretaría General; las Conferencias Especializadas y los Organismos Especializados. En ella se congregan 35 países miembros y un total de 69 integrantes con carácter de observadores incluyendo a los que conforman a la Unión Europea.

### **La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)**

Esta organización se fundó en el año de 1961, con el convenio de Pans el cual tuvo sus orígenes en la Convención de Cooperación Económica Europea (1994). Su sede se encuentra en Paris, Francia. Actualmente dicho organismo se encuentra conformado por 34 países miembros que en su mayoría se caracterizan por ser naciones desarrolladas, entre los que se encuentran, Alemania, EE.UU, Francia, Canadá, Suiza y Finlandia Chile y México. De acuerdo con la OCDE (2015) su misión es promover políticas que mejoren el bienestar económico social de las personas alrededor del

mundo. Esta misión se nutre con la participación de todos los miembros a través de distintos foros de discusión donde se realizan actividades como:

- ❖ Mediciones y consultas del comportamiento comercial y económico de los países miembros
- ❖ Análisis económicos y pronósticos a corto plazo que sirvan como guía para los gestores de políticas económicas.
- ❖ Generar estándares internacionales en materia de políticas públicas y recomendaciones que coadyuven a mejorar el desarrollo económico de las naciones.

En materia de comercio internacional la OCDE participa en la gestión del libre comercio a través de las siguientes actividades:

#### Esquema 6. Actividades de la OCDE



Fuente: Elaboración propia con base a J.L Jerez (2007)

#### G-20

En 1975 surge un foro que se encargaría de dirigir asuntos relacionados con el Sistema Monetario Internacional conocido como el G-7<sup>3</sup>, este operaría bajo un nuevo esquema

<sup>3</sup> Conformado por: Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Italia, Alemania, Japón y Canadá

de paridad cambiaria flexible hasta la década de los noventas con el descenso de las economías europeas frente a la aparición de las nuevas potencias de la época: China, India y Corea del Sur. Por tal motivo, en 1999 durante la cumbre de ministros y presidentes de los bancos centrales del G7 se decidió incorporar a aquellas economías emergentes con la finalidad de ampliar el consenso y recobrar la posición.<sup>4</sup>

El G-20 tendría por funciones: estudiar los problemas del sistema financiero internacional y a la par gestionar las políticas propuestas por los miembros, crear mecanismos que facilitaran el diálogo y coordinar la forma en la que se afrontarían las crisis financieras de forma conjunta. La importancia del grupo reside no sólo en que representa el 85.0 % de la producción global sino que en él se concentran dos terceras partes de la producción mundial. En noviembre de 2014 México participó en la Cumbre de Líderes la cual tuvo como sede Australia, durante ella se discutió la participación del país en el Fondo Verde y el interés del mismo en el cuidado del medio ambiente a través de la Reforma Energética.

### **La Alianza del Pacífico**

De forma regional muchos países han buscado asociarse para generar mayores beneficios entre sus naciones en materia comercial, económica y social, una de estas asociaciones es la Alianza del Pacífico, creada el 28 de abril de 2011. Sus integrantes son Chile, Colombia, México y Perú. Su misión primordial es gestionar una integración incluyente entre las naciones participantes que permita hacerle frente a las condiciones actuales del entorno económico internacional.

La fortaleza que representa a dicha integración, recae en las características propias de cada país, ya que en conjunto representan una población joven y calificada para los mercados internacionales, comercialmente hablando dicha integración representa el 50.0 % del comercio en América Latina y el Caribe y es un foco importante de inversión al absorber el 45.0 % del total de la inversión extranjera directa en la región. De manera general es considerada la octava exportadora potencial a nivel internacional, contando

---

<sup>4</sup> Integrantes del G-20: Alemania, Arabia Saudí, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Corea del Sur, Estados Unidos, Francia, India, Indonesia, Italia, Japón, México, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Turquía, España.

con sectores clave de crecimiento como el agrícola, automotriz, energético y manufacturero (Alianza del Pacífico, 2015)

Dicha entidad se convierte en un esfuerzo por consolidar mercados regionales que contemplan el libre movimiento de bienes y servicios así como también el de personas, la conservación del medio ambiente, el desarrollo tecnológico por medio de mayores oportunidades a la investigación científica.

## **México y el comercio exterior**

Como antecedente al sistema neoliberal mexicano, caracterizado por una liberalización comercial que contribuyera al crecimiento económico, se encuentra el Modelo de Sustitución de Importaciones, establecido desde finales de los años cuarenta hasta mediados de los ochenta; cuyo principal objetivo consistía en consolidar una economía independiente reduciendo el nivel de importaciones de bienes manufacturados para eventualmente ser capaz de producirlos internamente. Este periodo se caracterizó por dos etapas de crecimiento, la primera corresponde al Desarrollo Estabilizador y la segunda la de Desarrollo Compartido.

### **❖ Desarrollo Estabilizador**

Esta primera etapa data de 1940 a 1970, y se conoce también como el “Milagro Mexicano” se caracteriza por ser un periodo estable, de crecimiento económico sostenido, que de acuerdo con el Secretario de Hacienda de dicho periodo, Antonio Ortiz Mena “conjugaba la generación de un ahorro voluntario creciente y la adecuada asignación de los recursos de inversión, con el fin de reforzar los efectos estabilizadores de la expansión económica (citado en Solís, 2000: 109).” (Abraham Aparicio, 2010, p. 8)

Se considerada el inicio del proceso de industrialización para poder satisfacer las necesidades del mercado interno, la producción estaba definida por bienes de consumo final no duraderos que fuesen fáciles de introducir al mercado nacional, debido a que México no contaba con la tecnología ni el capital necesario para atender todo el proceso de la cadena productiva. En respuesta a esto, se promulgó la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias en 1945 que contemplaba “una exención completa para aranceles de importación de máquinas, equipamiento y materias primas para empresas

domésticas, (...) además de ser el estado mexicano responsable por un 40.0 % de la inversión durante los años 50s.” (Paul Cooney, s.f, p.3)

De acuerdo con Heliana M. Huerta (2002) y Héctor Guillen (2013) los instrumentos en materia comercial puestos en práctica para impulsar dicha industrialización fueron: los permisos previos de importación que limitaban la entrada de productos considerados innecesarios o que podían poner en desventaja a los productores nacionales; aranceles ad valorem que sustituían a cuotas específicas además de distintas barreras no arancelarias que mantenían a las mercancías de importación bajo múltiples controles cuantitativos.

Para esta primera fase, la economía mexicana presentó un crecimiento en el PIB mayor al 5.0 %, los niveles inflacionarios fueron relativamente bajos y la creación de empleos fue una constante durante este periodo, aunado a una estabilidad salarial. No obstante las importaciones de bienes de capital y maquinaria tuvieron una tendencia a la alza lo que limitaba una verdadera industrialización nacional, y se contradecía con los propósitos de independencia comercial propuestos.

#### ❖ Desarrollo Compartido

El periodo de Desarrollo Compartido en México inició a finales de 1970, durante el periodo presidencial de Luis Echeverría Álvarez. La finalidad de este modelo, de acuerdo con el presidente en curso, fue el poder “compartir” los frutos del crecimiento económico entre todas las clases productivas. Se consideró la cúspide del modelo de sustitución de importaciones ya que a pesar de contar con una tecnología limitada, en materia productiva se pudo ofertar la producción de bienes duraderos e intermedios (necesarios para agilizar el crecimiento de la industria ligera).

Durante esta etapa la inversión fue uno de los factores claves para dinamizar la economía nacional por lo que México buscó instrumentos que pudiesen inyectar capital en el corto plazo, los cuales fueron:

- ❖ La implementación de una política económica expansionista, caracterizada por la ampliación del gasto público, la cual era financiado por una emisión constante de dinero.

- ❖ Uso desproporcionado de las divisas generadas por el auge del sector energético
- ❖ Se promulgó la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión extranjera en 1973, la cual tenía como propósito que inversores extranjeros pudieran destinar sus capitales a determinadas industrias de bienes duraderos que garantizaran un crecimiento rápido y la industria se viera fortalecida. (Paul Cooney, N.d, p.7)
- ❖ Y finalmente el uso de financiamiento externo, proveniente del Banco Mundial y banco privados.

Este catálogo de inversiones traería como consecuencia grandes presiones inflacionarias aunado a cambios drásticos en el tipo de cambio que afectarían directamente al nivel de precios de las importaciones, generando que éstas se cotizaran más baratas en el mercado interno, dejando en desventaja a muchos empresarios y productores nacionales.

Dado el florecimiento del sector energético en México por los altos precios del petróleo a nivel internacional, aunado a la necesidad de cubrir los déficit en cuenta corriente que presentaba el país, la nación se hizo un cliente potencial para la adquisición de créditos internacionales, por lo que los préstamos del exterior seguían en aumento y se valorarían de “8,990 millones de dólares en 1973 a la estratosférica cifra de 97,662 millones de dólares en 1986” (Abraham Aparicio, 2010, p. 9). La economía nacional sufrió una marcada desaceleración provocando que muchos inversionistas retiraran sus capitales. Fue así como en 1976 el peso se devaluó en un 25.0 %, lo que marcaba el final del desarrollo compartido.

Para finales de 1976, José López Portillo funge como nuevo presidente de los EE.UU Mexicanos. Para hacer frente a la crisis existente en el país, firma con el FMI la “Carta de Intención de 1976”, documento con el que se accede a un crédito de aproximadamente 1,200 millones de dólares, no sin antes comprometerse a cumplir las siguientes medidas:

- ❖ Un programa de estabilización con objetivos macroeconómicos claros a realizar en determinadas fechas
- ❖ Lograr con ello un equilibrio económico en un periodo de no más de 3 años

- ❖ Una política de austeridad consistente en reducir el gasto público y con ello el déficit fiscal
- ❖ Desregularizar la actividad económica
- ❖ Eliminar cualquier control de precios y el control de cambios
- ❖ Permitir una mayor participación de los agentes privados en la economía
- ❖ Realizar un reajuste generalizado de salarios e incentivar al ahorro interno
- ❖ Abrir las puertas a la integración económica mundial

Con este compromiso México cambia de estrategia económica y se encamina a un modelo neoliberal, abriendo sus puertas al libre comercio primeramente aplicando en materia comercial una desgravación arancelaria y una eliminación de restricciones no arancelarias. Para 1979, se da a conocer la intención de México de participar en el GATT, no fue hasta 1986 que tras casi un año de negociaciones finalmente se firma el 24 de julio de ese mismo año en Ginebra, Suiza el protocolo oficial de adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

Con este acuerdo a México se le otorgaban ciertos beneficios dentro del comercio internacional, como la entrada de productos mexicanos a mercados extranjeros con tarifas preferenciales bajo el principio de no discriminación y nación más favorecida y al mismo tiempo se comprometía a cumplir una serie de lineamientos, de acuerdo con Gloria M. Delgado (2003) México debía adoptar una conducta de práctica de antidumping, una valoración en aduana, la cual se refería al establecimiento de un sistema neutral de valoración de mercancías en todas las aduanas, una gestión eficiente de las licencias de importación evitando su uso como restricción cuantitativa y finalmente el desarrollo de reglamentos y normas técnicas nacionales que procuraran no obstaculizar el comercio internacional.

Para 1995, México formo parte de la OMC y como miembro activo participaría en las distintas negociaciones de la organización pronunciándose a favor de distintas decisiones que apoyasen a los países en vías de desarrollo por ejemplo una eliminación progresiva de subsidios en productos agrícolas, con respecto a los servicios, a una liberalización flexible que permita establecer reglas domésticas de acuerdo con la legislación nacional. Por otro lado también ha utilizado los foros de

negociación para atender conflictos comerciales con países como Estado Unidos y China.

### **Apertura comercial**

México ha visto en la apertura comercial una oportunidad para posicionarse en el mercado global y un mecanismo para acceder a diversos recursos con tarifas preferenciales. De manera general, el país cuenta con diez tratados de libre comercio vigentes con cuarenta y cinco países, treinta acuerdos cuya finalidad es proteger y promover las inversiones y nueve acuerdos limitados (entre Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial)

### **Tratados de Libre Comercio**

Un tratado de libre comercio se define como “un instrumento jurídico internacional por medio del cual dos o más países negocian la eliminación y/o reducción de los obstáculos o barreras al comercio recíproco de bienes y servicios, y al flujo de inversiones; conservando, cada uno de ellos, independencia en su política comercial frente a terceros países” (Secretaría de Economía, 2006). Los tratados de libre comercio buscan gestionar de forma eficiente las inversiones, las telecomunicaciones, los servicios financieros, los asuntos laborales, el comercio electrónico y la protección de la propiedad intelectual. México ha suscrito desde 1993 doce tratados los cuales se muestran en la siguiente tabla:

**Tabla 1. Tratados Comerciales de México**

<b>TRATADO</b>	<b>PAÍSES MIEMBROS</b>	<b>FECHA DE PUBLICACIÓN EN DIARIO OFICIAL/ FECHA DE ENTRADA EN VIGOR</b>	<b>PUNTOS ESENCIALES</b>
<b>Tratado de Libre Comercio con América del Norte</b>	Canadá y EE.UU	20 de diciembre de 1993/ 1 de enero de 1994	Eliminar restricciones arancelarias para formar una zona económica común.
<b>TLC- G3</b>	Colombia y	9 de enero de 1995/ 1 de	Crear un programa de

	Venezuela	enero de 1995 <sup>5</sup>	desgravación arancelaria que excluía al sector agropecuario.
<b>TLC México-Costa Rica</b>	Costa Rica	10 de enero de 1995/ 1 de enero de 1995	Se establece el Trato Nacional a los bienes de la otra parte.
<b>TLC México-Bolivia</b>	Bolivia	11 de enero de 1995/ 1 de enero de 1995	Crear una zona de libre comercio dónde el 97.0 % de las exportaciones mexicanas quedaran libres de arancel.
<b>TLC México-Nicaragua</b>	Nicaragua	1 de julio de 1998/ 1 de julio de 1998	Proteger la propiedad intelectual, promover el desarrollo sostenible de la región y la competencia leal.
<b>TLC México-Chile</b>	Chile	28 de julio de 1999/ 1 de agosto de 1999	Ampliar el acceso al mercado de cada país de forma segura para los bienes y servicios.
<b>TLCUEM</b>	Unión Europea	26 de junio de 2000/ 1 de julio de 2000	Fomentar el diálogo político, incrementar los flujos de inversión y comercio bilateral.
<b>TLC México-Israel</b>	Israel	28 de junio de 2000/ 1 de julio de 2000	Establecer un arancel cero para bienes industriales y para la mitad de las exportaciones mexicanas del sector agropecuario.
<b>TLC México-TN</b>	El Salvador, Guatemala y Honduras	14 de marzo 2001/ 15 de marzo y 1 de junio 2001 <sup>6</sup>	Fomentar la cooperación multilateral e incrementar las oportunidades de inversión

<sup>5</sup> Venezuela deja de ser parte el 19 de noviembre de 2006

<sup>6</sup> 15 de marzo con el Salvador y Guatemala y 1 de junio con Honduras

<b>TLC México-AELC</b>	Islandia, Noruega, Liechtenstein y Suiza	29 de junio de 2001/ 1 de julio de 2001	Dinamizar la actividad comercial y económica. Acceso preferencial de las exportaciones mexicanas al mercado europeo.
<b>TLC México Uruguay</b>	Uruguay	14 de julio de 2004/ 15 de julio de 2004	Fortalecer la integración económica regional y diversificar el comercio.
<b>AAE México-Japón</b>	Japón	31 de marzo de 2005/ 1 de abril de 2005	Acceso a exportaciones agrícolas mexicanas y de importaciones industriales.

Fuente: Elaboración propia con base a Secretaría de Relaciones Exteriores (s.f)

### **Acuerdos de Alcance Parcial y de Complementación Económica**

Se entiende por Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) aquel en el que se reduce o se anulan aranceles para un grupo de bienes. (Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, 2015). En cambio un Acuerdo de Complementación Económica (ACE) incluye la apertura recíproca del mercado de bienes entre los países miembros bajo el marco normativo de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). El objetivo principal de éstos es aprovechar al máximo los factores productivos de cada nación. Los acuerdos de alcance limitado de los que México forma parte se enlistan a continuación:

## Esquema 7. Acuerdos de Alcance Parcial y Acuerdos de Complementación Económica



Fuente: Elaboración propia con base a Secretaría de Relaciones Exteriores (s.f)

### Principales Sectores Comerciales

A lo largo del tiempo las relaciones comerciales que mantiene nuestro país con el resto del mundo se han caracterizado por ser diversificadas en diversos sectores productivos y de carácter integral, es decir de beneficios mutuos. Eventualmente los beneficios se traducen en sectores más competitivos, una mayor generación de divisas, mayor empleo y un mercado de bienes y servicios más extenso logrando dinamizar la economía nacional en aras de alcanzar una mejor calidad de vida.

Entre los sectores económicos en México más competitivos a nivel internacional, de acuerdo con su capacidad productiva se encuentran las siguientes actividades:

## Gráfico 1. Contribución al PIB de las Actividades Económicas Productivas en México (2013)



Fuente: Elaboración propia con base a Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C, (2013)

De acuerdo con INEGI (2015) las actividades terciarias más importantes son las referentes al comercio, servicios y consumo con una proporción del 20.0 %, seguido de servicios financieros e inmobiliarios con un 15.0 %. Con respecto a las actividades secundarias, la subrama más importante se considera la industria manufacturera que aporta a la producción nacional casi un 27.0 %.

Por otro lado, de acuerdo con PROMEXICO e INEGI (2015) los rubros con mayor participación en el comercio internacional que en los últimos años nuestro país ha posicionado como sectores claves de inversión y generadores de exportaciones a gran escala se encuentran:

### ❖ El sector automotriz

Caracterizado por ser uno de los diez productores más importantes a nivel mundial de autopartes y automóviles. Así también es considerado como el cuarto exportador de vehículos a nivel mundial. Y a nivel nacional esta industria contribuye en un 23.5 % a las exportaciones totales rebasando a las exportaciones generadas por el sector turismo de hidrocarburos y remesas.

### ❖ El sector aeroespacial

Dicha industria ha presentado un despunte sorprendente en la última década con un crecimiento anual de 17.2 % debido a la creciente especialización de la oferta laboral y en la experiencia que tiene nuestro país en el desarrollo de manufacturas. El nivel de exportaciones se ha fijado en aproximadamente 6 mil millones de dólares para 2013 y se espera que éstas continúen creciendo anualmente un 14.0 % en promedio. Siendo

México un líder global tanto en el desarrollo de centros de investigación y diseño aeroespacial como en la producción de motores y componentes.

#### ❖ El sector agroalimentario

Comprendido básicamente por las actividades primarias de agricultura, pesca, ganadería así como también la transformación de insumos y elaboración de producto alimenticios terminados. México destaca en este sector como el noveno productor a nivel mundial y el tercero de América además de ser el segundo proveedor de EE.UU para 2012. De acuerdo con el nivel de exportaciones nuestro país es el principal exportador mundial de mango, aguacate, cacao y cerveza.

#### ❖ El sector electrónico y electrodoméstico

Con respecto a este sector, para 2012 la industria mexicana ocupaba el primer puesto en exportaciones en América Latina y en el contexto global se ubica en la sexta posición, siendo EE.UU el principal destino de electrodomésticos. Destacando como productor líder en refrigeradores y pantallas planas.

#### ❖ El sector de Tecnologías de la Información

En la actualidad la creación de programas informáticos ha tenido un importante crecimiento. A nivel global se generan alrededor de 790 000 millones de dólares en tecnologías de la información cada año. La participación de México en este rubro es destacable ya que cuenta con 25 clústeres dedicados a la informática y se posiciona como el cuarto proveedor de servicios informáticos en el mundo debido a los grandes niveles de inversión extranjera que recibe el sector cada año.

### **Principales Socios Comerciales**

Derivado de los acuerdos comerciales que sostiene México a nivel global y gracias a la integración económica generada, actualmente nuestro país cuenta con un amplio catálogo de socios comerciales que le permiten acceder a nuevos mercados con diversas preferencias.

El principal socio comercial hasta la fecha es EE.UU, bajo el marco del TLCAN, 80.0 % de las exportaciones se dirigen al mercado estadounidense y el intercambio comercial entre las dos naciones presenta un crecimiento anualizado de aproximadamente 11.0

%). Además de ser éste el principal proveedor a nivel mundial representando un el 50.0 % de las importaciones en el país.

De acuerdo con la Secretaría de Economía (2011) seguido de EE.UU, los principales destinos para productos mexicanos son: Canadá (3.1 %), China (1.7 %), Colombia (1.6 %), España y Brasil (1.4 %). Con respecto a las importaciones en el mercado nacional, los principales proveedores de México son: China (19.4 %), Japón (4.7 %), Corea (3.9 %), Alemania (3.7 %) y Canadá (2.7 %)

### **Programas de Fomento al Comercio**

Un programa de fomento al comercio exterior es un instrumento cuya finalidad es promover la productividad y alcanzar una mejora continua en los procesos, además busca elevar la competitividad de las empresas para que estas logren una inserción eficiente en el mercado global. Los programas de fomento operan reduciendo los aranceles en insumos, partes y componentes de productos cuyo destino es la exportación y simplificando los trámites administrativos por parte del gobierno. (Secretaría de Economía, 2015).

### **Drawback**

El Programa de Devolución de Impuestos de Importación a los Exportadores, “permite a los beneficiarios recuperar el impuesto general de importación causado por la importación de insumos, materias primas, partes y componentes, empaques y envases, combustibles, lubricantes y otros materiales incorporados al producto exportado o por la importación de mercancías que se retornan en el mismo estado o por mercancías para su reparación o alteración” (Secretaría de Economía, 2015).

El marco legal de Drawback está conformado por: Decreto que Establece la Devolución de Impuestos de importación a los Exportadores, Ley Aduanera y su Reglamento, Ley de Comercio Exterior y su Reglamento, Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Resolución Miscelánea de Comercio Exterior, Resolución que establece las reglas TLCAN, Código Fiscal de la Federación y sus reformas, Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUE), Tratado de Libre Comercio con la Asociación Europea de Libre Comercio TLCAELC) (Idem).

Pueden solicitar el programa aquellas personas morales que residan en el país que cumplan con los requisitos establecidos en el decreto DrawBack, para ello deberán: I. Presentar una solicitud ante Secretaría de Economía en los 12 meses siguientes al pedimento de importación, si se trata de una exportación directa o de una transferencia de mercancías se deberá efectuar en un plazo no mayor a 90 días hábiles con los documentos que lo acrediten II. Una vez que se recibe la información correspondiente la Secretaría tendrá 10 días hábiles para responder a la petición.

El monto de devolución se obtiene a partir de la cantidad pagada del Impuesto General de Importación en moneda nacional entre el tipo de cambio vigente en la fecha de pago, una vez realizada esa operación se multiplica por el tipo de cambio del día en que se autoriza la devolución. En 2013, la mayor concentración de solicitudes se dio en el D.F con un total de 5 224 trámites de Drawback a 57 empresas lo que representa un total de 88 millones 55 mil pesos (Moreno L., 2014)

Para conservar el programa los beneficiarios deben conservar la documentación referente a las exportaciones para que quede a disposición de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público durante el plazo señalado en el Código Fiscal de la Federación.

## **PROSEC**

Un Programa Sectorial es un instrumento mediante el cual se permite importar con arancel ad-valorem preferencial (Impuesto General de Importación) diversos bienes para ser utilizados en la elaboración de productos definidos sin importar si las mercancías obtenidas se destinan al mercado local o internacional. Estos bienes y mercancías se clasifican de la siguiente manera:

- ❖ De la Industria Eléctrica
- ❖ De la Industria Electrónica
- ❖ De la Industria del Mueble
- ❖ De la Industria del Juguete, Juegos de Recreo y Artículos Deportivos
- ❖ De la Industria del Calzado
- ❖ De la Industria Minera y Metalúrgica

- ❖ De la Industria de Bienes de Capital
- ❖ De la Industria Fotográfica
- ❖ De la Industria de Maquinaria Agrícola
- ❖ De las Industrias Diversas
- ❖ De la Industria Química
- ❖ De la Industria de Manufacturas del Caucho y Plástico
- ❖ De la Industria Siderúrgica
- ❖ De la Industria de Productos Farmoquímicos, Medicamentos y Equipo Médico
- ❖ De la Industria del Transporte, excepto el Sector de la Industria Automotriz
- ❖ De la Industria del Papel y Cartón
- ❖ De la Industria de la Madera
- ❖ De la Industria del Cuero y Pieles
- ❖ De la Industria Automotriz y de Autopartes
- ❖ De la Industria Textil y de la Confección
- ❖ De la Industria de Chocolates, Dulces y Similares
- ❖ De la Industria del Café
- ❖ De la Industria Alimentaria
- ❖ De la Industria de Fertilizantes

Los programas sectoriales buscan elevar la competitividad nacional y promover la apertura comercial y fomentar la integración de cadenas productivas. Podrán ser beneficiarias “las personas morales que fabriquen las mercancías a que se refiere el artículo 4 del Decreto PROSEC, empleando los bienes mencionados en el artículo 5 del propio Decreto”. (Secretaría de Economía, 2012)

Los beneficiarios podrán solicitar la importación de bienes en caso de desabasto en el mercado nacional, que el mercado local no ofrezca los niveles de calidad demandados por el cliente o bien tratándose de un proyecto nuevo el cual necesite insumos que no

se encuentren en el país. Son obligaciones de los beneficiarios utilizar los bienes importados para el fin que se especificó el cual deberá tener congruencia con el sector de producción, y presentar el informe anual ante la Secretaría de Economía.

La Secretaría de Economía tiene la facultad de cancelar el beneficio otorgado cuando las mercancías importadas al amparo del programa se utilicen para fines diferentes a los declarados, cuando el beneficiario no presente el reporte anual del ISR o incumpla con lo dispuesto en el decreto PROSEC.

### **Regla Octava**

Éste es un mecanismo de la Ley de los impuestos Generales de Importación y Exportación mediante el cual se puede hacer uso de fracciones arancelarias específicas incluidas dentro de la partida 98.02 para importar insumos como si fueran artículos terminados. Los beneficiarios podrán ser: I. Aquella empresa fabricante aprobada por la Secretaría de Economía cuando cuente con autorización para operar al amparo del Decreto PROSEC. II. Aquellas empresas que cuenten con IMMEX (cuando se trate de operaciones de importación bajo el régimen temporal para la elaboración, transformación o reparación).

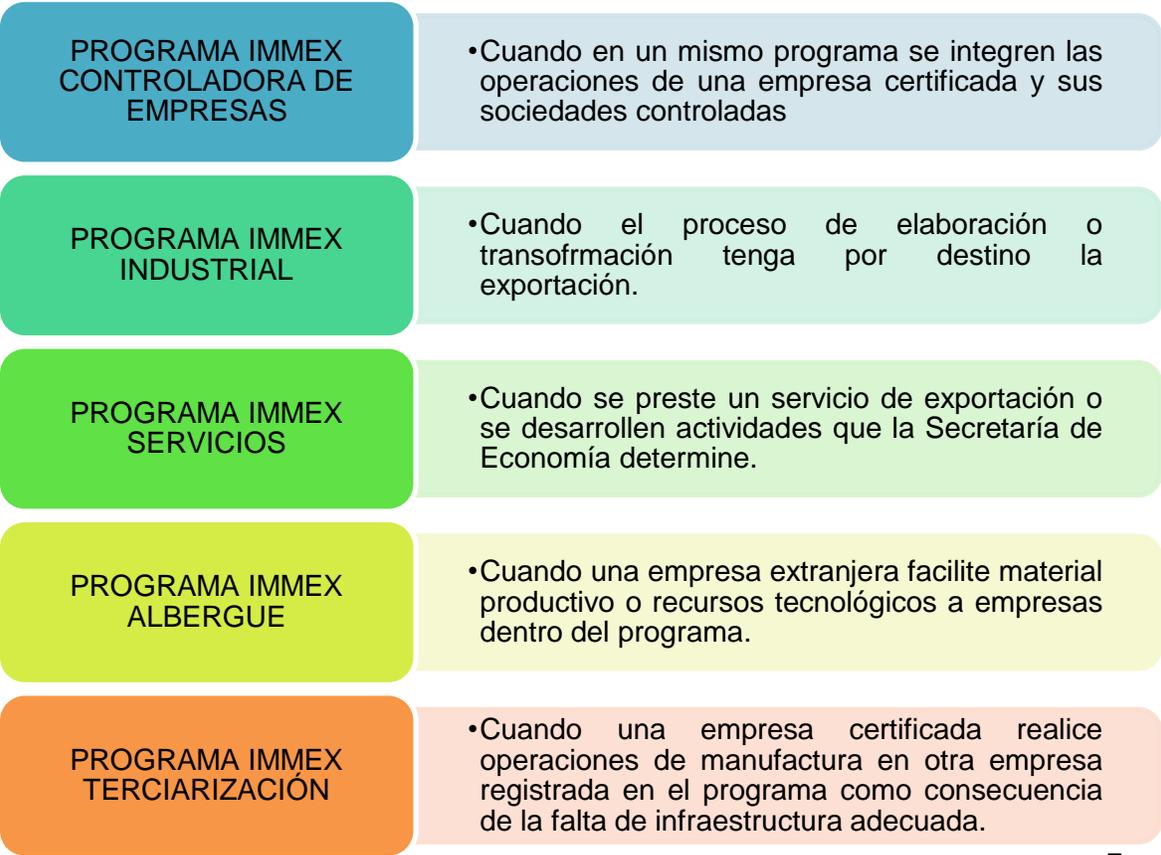
El beneficio principal es apoyar la competitividad de toda la industria manufacturera, estableciendo la exención (o reducción) de aranceles a la importación. Los solicitantes deberán de contar con un acta Constitutiva y un poder Notarial, además deberán presentar el Registro Federal de Contribuyentes con homo clave de la persona moral y fotografías o catálogo con las especificaciones técnicas de la mercancía.

### **IMMEX**

El Programa de Industria Manufacturera Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX) “es un instrumento mediante el cual se permite importar temporalmente los bienes necesarios para ser utilizados en un proceso industrial o de servicio destinado a la elaboración, transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera importadas temporalmente para su exportación o a la prestación de servicios de exportación, sin cubrir el pago del impuesto general de importación, del impuesto al valor agregado y, en su caso, de las cuotas compensatoria” (Secretaría de Economía, 2015).

Podrán ser beneficiarias aquellas empresas que realicen operaciones de manufactura y servicios de exportación, residentes en territorio nacional. Aquellos que se encuentren al amparo de IMMEX deberán realizar anualmente ventas al exterior por un valor superior a 500 000 dólares de los EE.UU de América, o su equivalente en moneda nacional o exportar el 10.0 % de su producción, además deben realizar un reporte anual para Secretaría de Economía y un reporte de datos para INEGI. El programa IMMEX se puede solicitar bajo las siguientes modalidades:

**Esquema 8. Programas de Fomento al Comercio México**



Fuente:

Elaboración propia con base a SIICEX (s.f, p.3)

En 2014, el programa IMMEX generó 138 905 empleos, la inversión se concentra en los sectores automotriz y aeroespacial impulsando la cadena de valor de las empresas que se encuentran en territorio nacional, si bien este es un programa importante al concentrar 6 500 empresas, éste enfrenta un problema de escasez de tecnificación en la mano de obra y de proveeduría de insumos a nivel nacional (Secretaría de Economía, 2015).

## **CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

El propósito de este capítulo es poder caracterizar y contrastar el comportamiento de la industria automotriz mexicana y japonesa durante el periodo de 1995 a 2014 destacando sus fortalezas, áreas de oportunidad así como puntualizar como ha sido la relación comercial entre ambas naciones.

### **Industria Automotriz Mexicana**

De las 23 ramas que integran el sector manufacturero existe una que se destaca por el dinamismo que ha presentado durante los últimos 19 años y es la industria automotriz, ésta representa el 9.3 % del PIB manufacturero y ha colocado a México como un jugador dentro del contexto internacional al ocupar el cuarto puesto como exportador y el séptimo como productor a nivel mundial, en este sentido el comercio se ve regulado por el TLCAN, TLCUEM, el ACE 55 (con Argentina y Brasil) y el Acuerdo México-Japón. En el ámbito interno posicionó al país como un receptor de inversión extranjera principalmente de la región de América del Norte captando el 9.8 % de la inversión total y como un generador de más de 806 000 empleos. (PROMEXICO, 2015)

De manera general, la industria automotriz se divide en dos sectores: autopartes y terminal, dicha industria es relativamente joven por lo que para comprender su papel actual se analizará de forma breve algunos acontecimientos desde sus orígenes hasta el comportamiento que presentó a partir de la entrada en vigor del Tratado Libre Comercio de América del Norte y cómo es que dicha evolución ha influido de forma significativa en la economía regional y nacional.

Si bien es cierto, que el comienzo de la inversión en la industria automotriz mexicana por parte de empresas extranjeras tuvo sus orígenes en el año de 1920 con recursos de tres compañías: General Motors, Chrysler y Ford, el esfuerzo no se vio materializado hasta después de un lustro cuando se instaló la primera planta ensambladora por parte de Ford. En aquella época el territorio mexicano resultaba atractivo para los empresarios estadounidenses pues los salarios y costos de transporte eran bajos y por tanto los costos de producción disminuían, sin embargo, el país mostraba niveles de

productividad poco representativos y se decidió cambiar el enfoque de trabajo para alcanzar el desarrollo industrial (Vicencio, 2007).

Para el año de 1962, se lanza el primer decreto automotriz con la finalidad de satisfacer el mercado interno, éste estableció que se limitaría el número de vehículos importados y a la par se incrementaría el porcentaje de contenido nacional a 60.0 %, finalmente se instauró un control de precios para incrementar la productividad. Por tal motivo, Ford y Volkswagen inauguraron nuevas plantas en el Estado de México en 1964, mientras que en 1968 Chrysler crea una planta de ensamble generando nuevas oportunidades de empleo para los habitantes de la zona, además el comportamiento de la producción fue al alza hasta colocarse en 250 000 unidades.

Ante la crisis que se dio en 1976, el gobierno promulgó un nuevo decreto con el fin de modernizar la infraestructura obsoleta de la industria y subsanar el déficit comercial a través del impulso de las exportaciones. Paralelamente, EE.UU se enfrentaba a un nuevo competidor, Japón, cuyos autos invadían el mercado con precios menores a los que ellos ofrecían, éste fue el aliciente para que se presentara en el territorio mexicano una temporada de *joint ventures*, algunos ejemplos de ello son: la unión de Ford con Grupo Visa para dar origen a VitroFlex y la de General Motors y Grupo Condumex para crear Autopartes Condumex empresas conformadas en su mayoría con capital nacional.

En 1989 entra en vigor el Decreto Automotriz Popular que entre otras cosas disminuyó el contenido nacional a 36.0 % y buscaba incentivar el mercado doméstico. Durante esta época México estaba en aras de ganar representatividad internacional por lo cual comienza las negociaciones que más tarde se traducirían en un tratado de libre comercio con EE.UU y Canadá que contempló la disolución de los decretos de la industria y la eliminación de las restricciones arancelarias impuestas a los bienes automotores, además se hicieron a un lado las limitaciones para importar vehículos al país.

Fue a partir de 1994, que la industria experimentó una tendencia al alza en los niveles de producción; durante los primeros seis años esta se valoró en 400 mil millones de pesos y el número de unidades se incrementó a 900 mil. Entre 1999 y 2002 el sector automotriz llegó a recibir 6 mil millones de dólares de inversión extranjera directa,

equivalente al 23.0 % de la inversión recibida por el país. En este periodo fue la única rama en presentar superávit comercial. El efecto general se muestra en la transformación de la industria, que para poder competir a nivel internacional buscó nuevas alternativas de integración y cambios tecnológicos. (Vicencio, 2007).

Para 2003, el presidente Vicente Fox emitió el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles” el cual contemplaba estimular la entrada de inversión destinada a la construcción de plantas de producción en el país, autorizar la importación de vehículos a empresas que se comprometieran a capacitar y desarrollar proveedores locales y fomentar el registro de nuevas compañías que tuvieran metas de fabricación de 50 000 vehículos anuales como mínimo.

En 2005 entra en vigor el ACE entre México y Japón el cual permitió una desgravación arancelaria del 20.0 % y para 2011 del 30.0 % .Cabe destacar que de los tratados comerciales de los que México forma parte es bajo el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, TLCAN, que la industria automotriz ha tenido un desarrollo revolucionario reflejado en la actual sinergia que existe entre éste y distintos sectores de la economía nacional, convirtiéndolo en uno de los pilares económicos que coadyuvan al crecimiento económico. La participación en el PIB nacional, el incremento de las relaciones comerciales a nivel global, los crecientes niveles de inversión extranjera directa, el desarrollo de capital humano más calificado y de la proveeduría local, así como también la transferencia tecnológica y el crecimiento de otras industrias son resultado de la competitividad que ha adquirido esta industria en los últimos 20 años.

### **Evolución de la industria automotriz japonesa**

Tras la derrota en la Segunda Guerra Mundial, la economía japonesa se vio envuelta en un ambiente de austeridad y atraso, caracterizado por altos niveles de desempleo y bajos niveles de producción a nivel nacional. Sin embargo en los años siguientes, este clima de recesión fue opacado por un impresionante crecimiento económico alcanzando tasas de crecimiento de hasta 10.5 %. Dicho fenómeno fue resultado de la implantación de un paquete de reconstrucción económica cuyo

propósito fue dotar a la economía japonesa de competitividad a nivel internacional. Este programa consistió en la estructuración de una política económica mucho más planificada, un control de cambios único, un presupuesto fiscal controlado que contrarrestara los grandes niveles de inflación de postguerra y un marcado énfasis en la inversión. (Sakisaka, s.f)

Como resultado de esta herramienta, aunado al apoyo económico por parte de EE.UU, país interesado en la nación japonesa por la cuota de mercado que representaba, además de la alianza formada por parte del sector privado japonés, la industria de esta nación revolucionó su sistema productivo, gracias a la aplicación de nuevos métodos de producción, a la implementación de tecnología foránea propiamente originaria de su socio americano y a las características propias de su cultura japonesa, como la tradición milenaria del ahorro y la forma de organización empresarial, enfocada en un sistema organizacional independiente.

### **Industria automotriz japonesa**

Uno de los principales sectores que más se benefició y creció con este milagro económico (1950 a 1990) fue la industria automotriz, que al igual que la de México, se ha posicionado actualmente como uno de los sectores esenciales de mayor derrama económica para la nación asiática. El éxito de su empoderamiento recae en la filosofía organizacional adquirida después de la Segunda Guerra Mundial pasando de un “sistema de producción en masa a partir de líneas de ensamblaje rígidas (...) y elevados niveles de inventario lo que impactaba en la calidad como en los costes de producción (...) a un sistema de producción ajustada cuyos principios serían justo a tiempo y la calidad total” (Velázquez, 2004, p.125)

Dicho sistema fue implementado inicialmente por la compañía automotriz japonesa TOYOTA, el cuál consistía de manera general en orientar a la producción a un esquema mucho más flexible descentralizado y diferenciado, es decir, gestionar líneas de producción caracterizadas por la variedad, satisfaciendo las necesidades cambiantes del consumidor pero al mismo tiempo reduciendo al mínimo los niveles de desperdicio e inventario, lo cual se vería reflejado en el nivel de productividad y utilidades de la empresa.

Fue así como TOYOTA y consecuentemente diversas empresas japonesas fueron adquiriendo un marcado posicionamiento en el mercado nacional e internacional, al ofrecer una producción de autos diferenciados a precios competitivos y de calidad. Con el paso del tiempo dicho auge se trasladaría a los subsectores relacionados con la industria, por lo que el crecimiento de la misma se vería reflejado en mejores condiciones para la economía y sociedad japonesa. Resultado de este modelo, desde 1970 Japón se consideraba la principal potencia exportadora de autos terminados, siendo TOYOTA, empresa que inició operaciones desde los años 30, la principal empresa exportadora, destacando de igual forma las ensambladoras HONDA y NISSAN.

### **Generalidades de la industria automotriz japonesa**

La industria automotriz japonesa es una de las infraestructuras más importantes a nivel nacional debido a su gran crecimiento y expansión a otros sectores industriales; hoy se define como un termómetro de la economía interna, ya que de acuerdo con el Ministerio de Finanzas, Comercio e Industria de Japón (2010) este sector contribuye aproximadamente con el 50.0 % del PIB nacional, además de ser la principal fuente de empleo, pues en suma con los sectores conexos de la cadena de suministro automotriz, para 2014 el personal ocupado de la industria era de 5.5 millones de empleados.

En el contexto internacional ésta se ha posicionado como la segunda de autos en el mundo, solo por debajo de Alemania, destinando más del 50.0 % de su producción al mercado externo. Así mismo el país asiático se considera como la tercer industria automotriz productora a nivel mundial con una producción aproximada de 9.6 millones de unidades para 2014 de acuerdo con la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) (2014). En materia de comercio exterior, Japón mantiene en la actualidad un total de 15 acuerdos de asociación económica<sup>7</sup> y 8 más en negociación, entre los que destacan Canadá, Colombia, China, Turquía, la Unión Europea y el TPP, siendo estos últimos los de mayor importancia dado las oportunidades de mercado así

---

<sup>7</sup> Firmados con Singapur, México, Malasia, Chile, Tailandia, Brunei, ASEAN, Filipinas, Suiza, Vietnam, India, Perú, Australia y Mongolia

como también las regulaciones comerciales en juego. (Ministry of Foreign Affairs Of Japan, 2015)

### **Producción en unidades de México**

En 1995 la producción de la industria automotriz presentó una caída de 13.9 % con respecto al año anterior puesto que se incrementó el nivel de unidades importadas y el país aún experimentaba los efectos de la crisis económica (CEFP, 2002). Durante los años posteriores la producción mantuvo un crecimiento medio del 13.6 % aproximadamente.

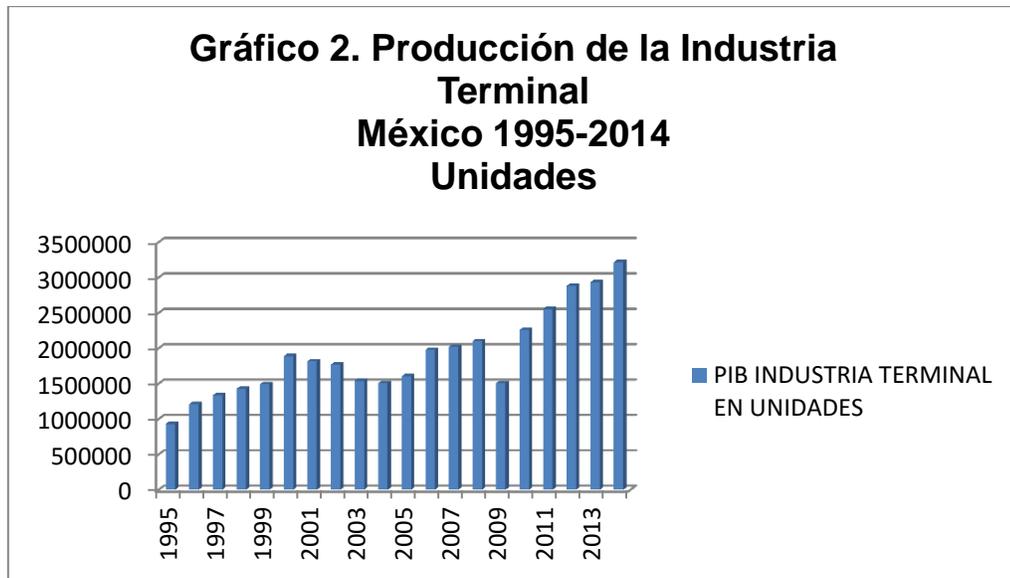
Fue a partir del año 2000 cuando la industria terminal se enfocó en producir vehículos con un mayor valor agregado y sofisticación tecnológica, esto se tradujo en la creación de 1 923 544 unidades. Para el año siguiente, como consecuencia de la contracción de la economía estadounidense y el proceso de reconversión que experimentaban las líneas de producción, la industria terminal presentó una caída del 4.0 % (Secretaría de Economía, 2012).

La desaceleración económica mundial de 2004 tuvo efectos negativos en el PIB de la industria terminal con un descenso de 1 400 000 unidades respecto a años anteriores. En 2005, se observa un repunte del 7.3 % y para 2006 la industria logra posicionarse por encima de 2 000 000 de unidades. (Secretaría de Economía, 2012)

Para 2008 la industria alcanzó un incremento de 75.1 % con respecto a la producción de 1995, durante este año la producción mundial se concentrada en Japón, China y EE.UU en un 42.2 % (CEFP, 2009).

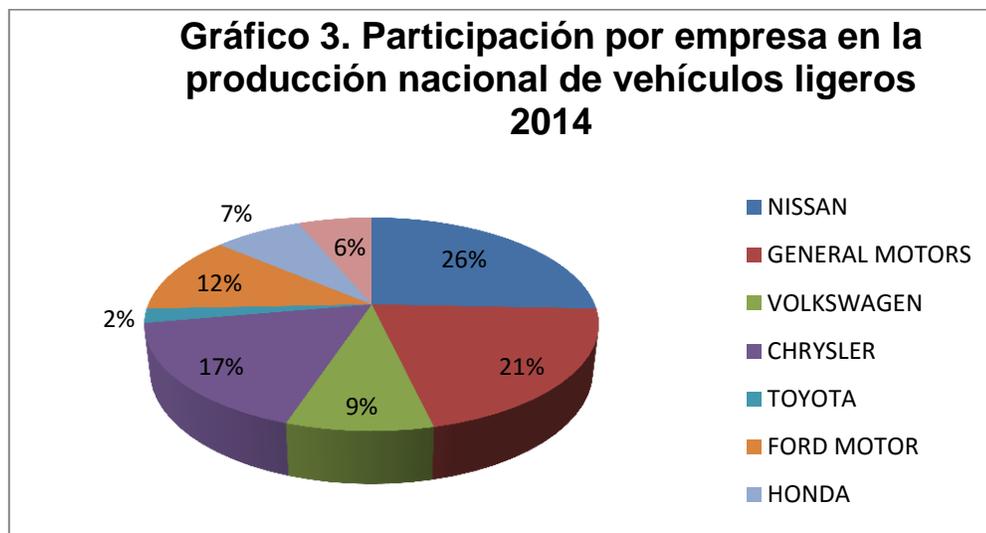
Ante la crisis de 2009 la tendencia creciente que había presentado la industria automotriz mexicana se vio revertida principalmente por la contracción del mercado de EE.UU con una caída del 29.1 % y para 2011, la producción rompería un record histórico al alcanzar 2, 690 000 de unidades. (Secretaría de Economía, 2012).

Al cerrar el 2012, la producción automotriz se incrementó en 13.1 %. (Idem).



Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA (2014)

En 2014, la producción de vehículos ligeros se vio liderada por las siguientes empresas: NISSAN, GENERAL MOTORS, CHRYSLER, FORD, VOLKSWAGEN y HONDA en ellas se encuentra representada cerca del 94.0 % de la fabricación nacional.

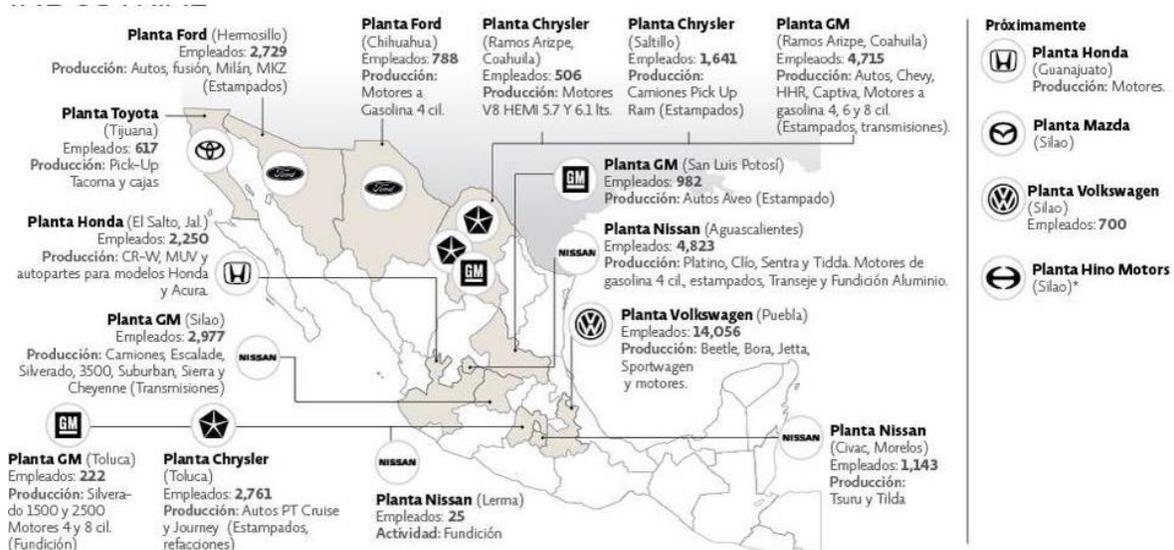


Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA (2014)

Para 2013, México contaba con 19 plantas productoras a nivel nacional, de las cuales cinco se encuentran en Guanajuato convirtiéndolo en el Estado con mayor concentración de infraestructura. El siguiente mapa describe de forma general la

distribución de las plantas por empresa, el número de empleos que genera y la línea de producción en la que se enfocan. (Negrete, 2013)

### Esquema 9. Localización de plantas productivas en México

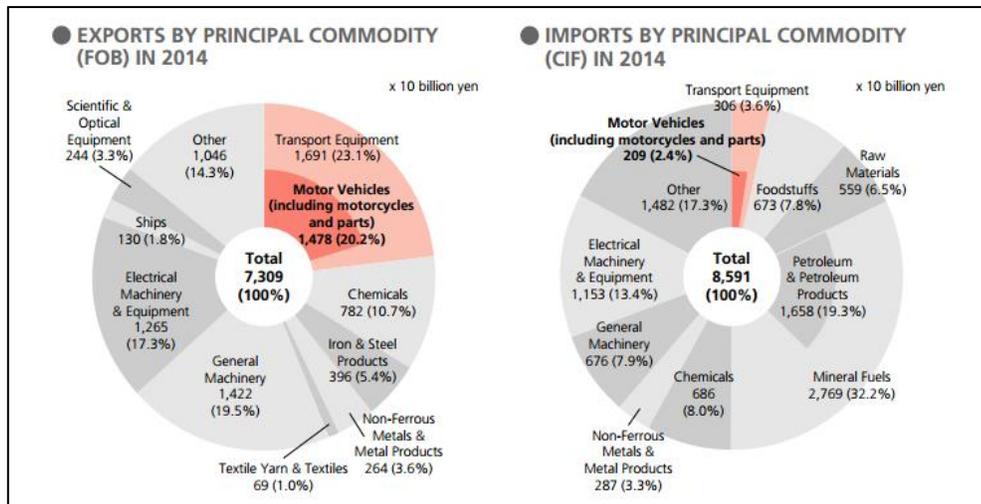


Fuente: Guanajuato pelea por quedarse con planta armadora." por Negrete, S. (2013). *El Economista*. Derechos Reservados (2013) por el Economista. Reproducido con permiso

### Producción en unidades Japón

La industria automotriz japonesa mantiene una estructura similar a la mexicana, dividiendo su sector productivo en el mercado de autos terminados, comprendiendo autos particulares, camiones y autobuses, y el mercado de autopartes. Como se observa en el grafico siguiente para 2014, el mercado de autos terminados representa el 20.2 % dentro de las exportaciones netas y en contraste, tan solo el 2.4 % corresponde a la importación de los mismos. Siendo así la primer subrama líder en el mercado internacional.

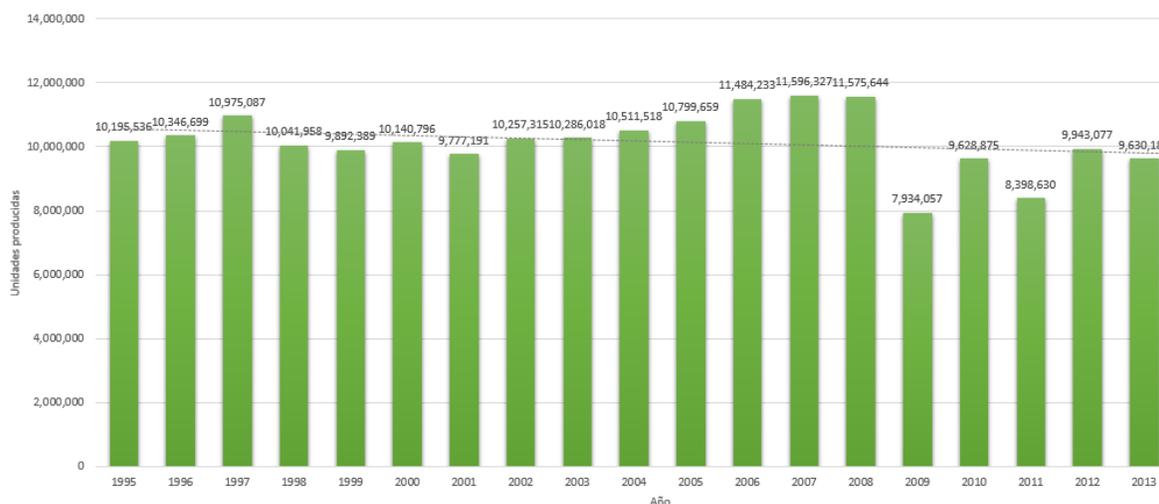
## Gráfico 4. Exportaciones e Importaciones japonesas por Industria (2014)



Fuente: De "The Motor Industry of Japan 2015" por Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) 2015, N/D, p 4. Derechos reservados 2015.

En conjunto, como se puede observar en el gráfico siguiente para el periodo de estudio de 1995 a 2014, la producción total automotriz por parte de Japón ha mantenido un crecimiento constante a lo largo del tiempo, presentado ligeras fluctuaciones correspondientes a las crisis económicas de 1998 originada en Asia, que provocó niveles de crecimiento de -1.9 % en Japón; 2001 bajo un ambiente de contracción económica mundial causa de los atentados a EE.UU y finalmente 2008, con la explosión de la burbuja inmobiliaria estadounidense.

## Gráfico 5. Producción Vehículos Ligeros Japón (1995 – 2013)



Fuente: Elaboración propia con base a Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) (2015)

### Ventas de la industria terminal mexicana

En 2014, de las 3 219 786 de unidades que se produjeron en territorio nacional se vendieron en el mercado interno 1 135 409<sup>8</sup>, es decir el 35.0 %, y 2 642 887 vehículos al extranjero.

Si bien es cierto que México ha diversificado su mercado, la venta de vehículos se concentró en un 71.0 % en EE.UU, en Canadá 9.4 % en Latinoamérica en un 10.1 % y finalmente Europa con el 3.0 %

<sup>8</sup>De las cuales 534 795 unidades eran de origen nacional y 600 614 unidades importadas

## Esquema 10. Unidades vendidas y destinos de exportaciones automotrices México (2014)

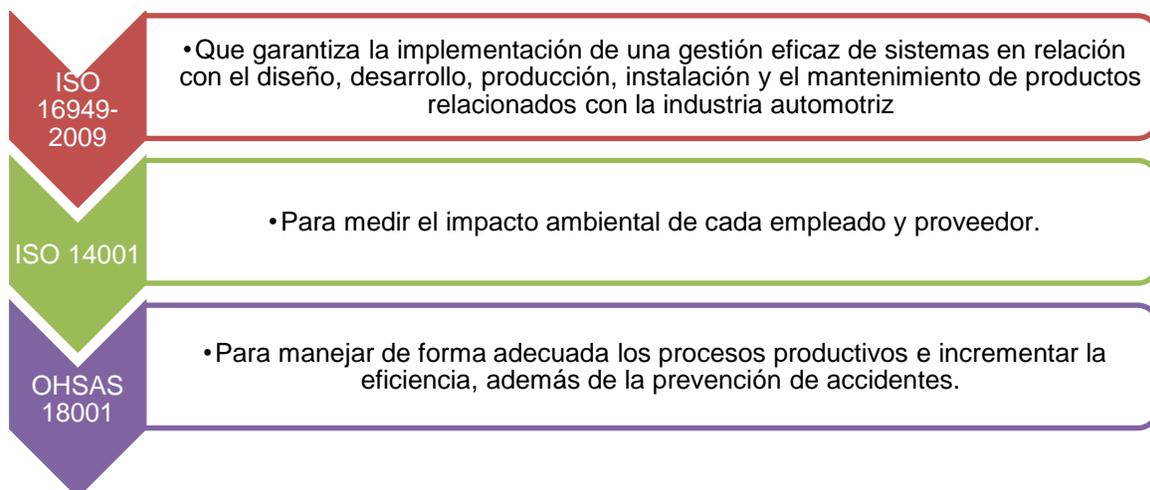


Fuente: De "Sector automotriz terminal." por PROMEXICO 2015, N/D, p 2. Derechos reservados 2015.

### Empleo de la industria automotriz

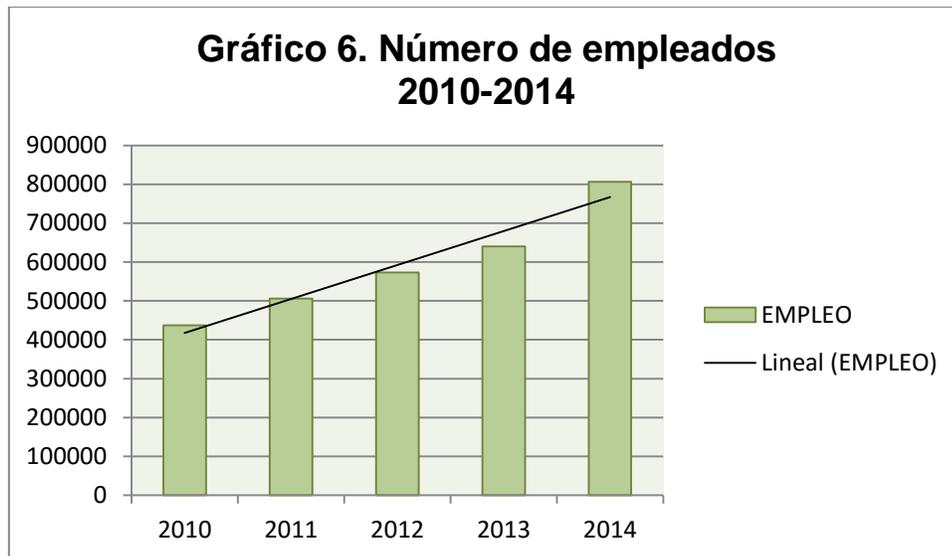
La industria automotriz mexicana se caracteriza por contar con mano de obra calificada y con costos laborales menores a los de EE.UU. En el marco internacional, es indispensable que los empleados y proveedores busquen alcanzar niveles más altos de calidad a través de certificaciones:

### Esquema 11. Certificaciones de la mano de obra mexicana



Fuente: De "THE MEXICAN AUTOMOTIVE INDUSTRY: LEADING THE WORLD." por PROMEXICO 2015, N/D, p. 34. Derechos reservados 2015.

Dado que la industria automotriz se ha posicionado como una de las más fuertes de la economía nacional, ha logrado formar alianzas con ramas similares fomentando la generación de empleos de forma directa e indirecta. En el periodo que comprende de 2010 a 2014, la industria ha tenido un comportamiento a la alza como se muestra en el siguiente gráfico.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Secretaría de Economía (2014)

De acuerdo con la Secretaría de Economía (2012), en 2011, la industria generó más de 500 000 empleos directos con una concentración del 86.5 % en la división de autopartes, es decir cerca de 438 158 empleos, para el caso de la rama terminal se crearon 66 668 fuentes y adicionalmente para servicios de comercialización el personal ocupado ascendió a 80 000.

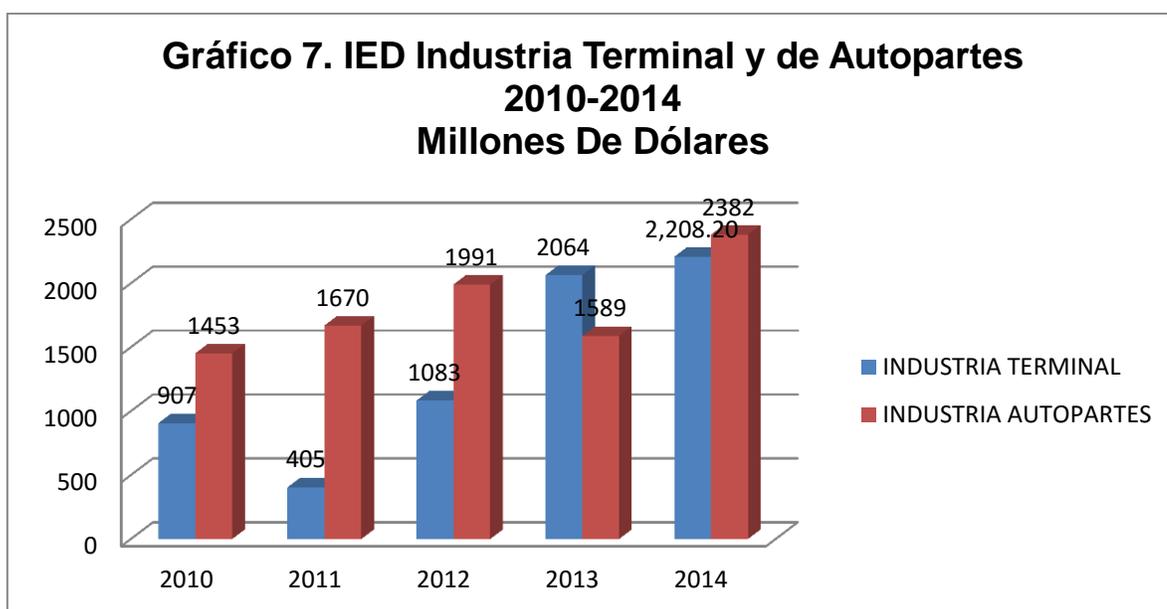
Para 2013, la industria automotriz contribuía con el 18.9 % del personal ocupado, lo que se vio reflejado en los más de 600 000 empleos directos y en los 100 000 vinculados a actividades como los servicios post-venta para el mercado doméstico.

En 2014, la industria automotriz presentó el nivel histórico más alto de ocupación con un total de 806 561 empleos. En un estudio elaborado por KPMG (2014) en el que

evalúan los costos laborales nacionales mediante un índice en escala de 100<sup>9</sup>, la industria automotriz mexicana se colocó en 90.5 mientras que Japón alcanzó 100.5. (p.6)

### **Inversión Extranjera Directa en México**

La inversión extranjera directa ha permitido que el país gane posicionamiento a través de la instalación de plantas manufactureras que fomentan el desarrollo de la región donde se instalen, lo que se ve reflejado en la constante actualización de servicios e infraestructura, maduración y diversificación de la mano de obra local y el impulso al aprendizaje industrial. (Secretaría de Economía, 2012)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de PROMEXICO (2015)

En el último lustro, la inversión extranjera acumulada fue de 15 752 millones de dólares. Como se observa en el gráfico, durante 2010 a 2012 la industria de autopartes tuvo una mayor participación en la atracción de inversión, esto se debe a que para las empresas implicaría costos muy altos abastecer a las plantas ensambladoras con productos extranjeros, por lo que se enfocan en mejorar la proveeduría local. Sin embargo esto no menoscaba el papel de la industria terminal que capta la atención de los inversores por los bajos costos de mano de obra. (Vicencio, 2007).

<sup>9</sup> Siendo 100 el valor de los costos laborales nacionales estadounidenses.

Para 2013, la inversión extranjera directa de la industria representó el 9.0 % de la IED total captada por el país, y para este año el peso de la industria terminal sobrepasaría el de autopartes. En 2014, la industria automotriz recibiría el 10.0 % aproximadamente de la IED total, es decir, 4590 millones entre las divisiones que la conforman.

### **Destino probado de inversión**

México se ha convertido en una opción de fabricación única para las armadoras extranjeras por la calidad que ha demostrado en la industria automotriz, ejemplo de ello son los modelos Lincoln MKZ y el Volkswagen Beetle, que se producen exclusivamente en las plantas mexicanas.

En 2014 empresas como Volkswagen, Infiniti y Mercedes Benz, BMW y Kia Motors anunciaron importantes inversiones. “La armadora alemana Volkswagen destinó cerca de 700 millones de dólares en instalaciones de producción e infraestructura” para que se comenzara la fabricación del Golf VII, modelo que fue premiado en el *World Car of the year 2013*. (PROMEXICO, 2015, p. 20)

Por otra parte, Nissan-Renault y Mercedes Benz formaron una alianza estratégica con el objetivo de crear una planta que produzca 150 000 autos Premium Infiniti para 2017 y Mercedes-Benz para 2018.

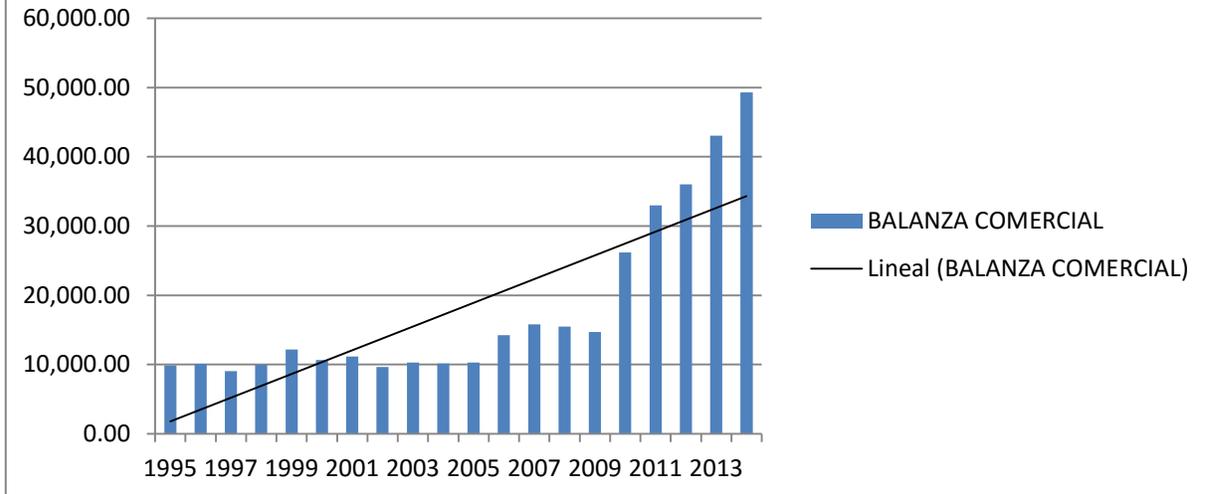
BMW anunció la inversión de 1000 millones de dólares en una nueva planta para San Luis Potosí la cual se espera que fabrique 150 000 unidades y genere 1500 empleos.

Y finalmente, Kia Motors anunció que invertirá 1000 millones de dólares para la creación de una nueva planta enfocada a la producción de vehículos ligeros en Pesquería, Nuevo León.

### **Balanza comercial de la industria automotriz mexicana**

El TLCAN ha tenido un impulso positivo sobre el comercio exterior mexicano, en especial en la industria automotriz que desde 1995 presentó un superávit comercial. En aras de mantener este comportamiento en ese año se implementaron medidas para controlar las importaciones limitándolas al campo de autopartes para ensamble.

**Gráfico 8. Balanza Comercial de La Industria Automotriz Mexicana 1995-2014**  
Millones De Dólares



Fuente: Elaboración propia con base en datos de OMC (2015)

“Desde el año 1996 hasta 1998, el sector automotor acompañó el crecimiento de la demanda interna...la cantidad de vehículos exportados se duplicó tanto en 1996 como en 1997. Como resultado de este incremento el volumen de vehículos exportados superó a los importados durante los años 1997 y 1998”. (MECON, s.f, p. 4)

En 2001, EE.UU y Canadá recibieron el 90.0 % de la producción de la industria terminal gracias a los objetivos de Nissan y Volkswagen de diversificar su mercado extranjero. A partir de esta fecha se detectó que una de las tendencias que favorecen el comportamiento positivo de la balanza comercial de la industria nacional es el desarrollo de proveedores de armadoras norteamericanas en el país.

En 2008, el mercado estadounidense presentó una disminución del 18.0 %, por lo que la demanda de vehículos se desplomó. Esta situación se expandió a países como España quienes disminuyeron sus importaciones de automóviles provenientes de México, pero no repercutió de forma sustancial en la demanda de Brasil y Argentina.

La crisis económica que presentó EE.UU se traduciría en el primer trimestre de 2009 como una caída de 9 millones de dólares en las exportaciones mexicanas y a la par en

una disminución del 4.9 % del superávit, sin embargo, la contracción del mercado interno no se presentó únicamente en el país del norte, sino que abarcó el declive en un 37.4 % para América Latina, un 52.6 % para Europa y Asia en un 61.5 % (CEFP, 2009)

En el ranking internacional, durante 2010, cinco países lideraban las exportaciones automotrices: Japón, Alemania, Corea del Sur, España y finalmente México, quien con el quinto puesto, quedaba con 311 149 unidades menos que España. Para el año siguiente, el sector productivo español entró en crisis, mientras que la producción mexicana atrajo nuevos flujos de inversión, estos factores hicieron posible que el país se convirtiera en el cuarto exportador a nivel mundial.

En este año, dentro de la división de autopartes cerca del 80.0 % de la producción se destinaba al mercado foráneo mientras que para el caso de la industria terminal la proporción era de 4 vehículos enviados al extranjero por cada 6. El peso sobre exportaciones totales fue del 22.5 %. (PROMEXICO, 2013) En 2013, la industria contribuyó en un 30.0 % a las exportaciones totales. A partir de este año, México destinó su producción a más de 100 destinos, siendo EE.UU el país con mayor peso, y posicionando a la industria como un importante centro de operaciones y logística.

Para 2014, la industria automotriz alcanzaría un superávit de 49 289 millones de dólares, del cual se desprende la contribución del 15.5 % de la rama terminal con 2.4 millones de vehículos.

## **TLC'S y acuerdos comerciales**

### ❖ TLCAN

A partir de 1994 EE.UU y Canadá eliminaron los aranceles a vehículos para pasajeros mexicanos, además se redujeron los aranceles sobre camiones en un 10.0 % y en 2004 se suprimiría la necesidad de un permiso previo para importar vehículos estadounidenses o canadienses. (UDLAP, s.f: p. 19-20)

### ❖ TLCUEM

Desde 2007 quedó eliminado el arancel a la importación de vehículos nuevos procedentes de la Comunidad Europea.

#### ❖ ACE 55 con Argentina y Brasil

México- Argentina y México-Brasil fijaron un arancel recíproco de importaciones del 0.0 % en 2003 de conformidad con los apéndices I y II y además se estableció el libre comercio para vehículos procedentes de Argentina desde 2006.

En marzo de 2012, México y Brasil suscribieron un acuerdo temporal de 3 años que establece cupos de importación libres de arancel y en el campo de las exportaciones se delimitaron mecanismos para fomentar la exportación de vehículos automotores ligeros.

Para junio de 2012, Argentina suspendió el acuerdo y la relación bilateral con México y Brasil. En diciembre de 2012, los gobiernos de México y Argentina asentaron un arancel 0 para las importaciones de vehículos automotores. (Secretaría de Economía, 2014)

#### ❖ ACE con Japón (1 de abril de 2005)

Acceso inmediato del 5.0 % del mercado nacional de automóviles. Japón se comprometió a incrementar el nivel de inversión en México para promover el desarrollo de la industria. En el caso de aceros especiales utilizados en la fabricación de productos automotrices y de los que no exista proveeduría nacional se permitió la liberación inmediata. A partir de 2011, se desgravarían importaciones por encima del cupo negociado. (Secretaría de Economía, 2005)

### **Producción Japón**

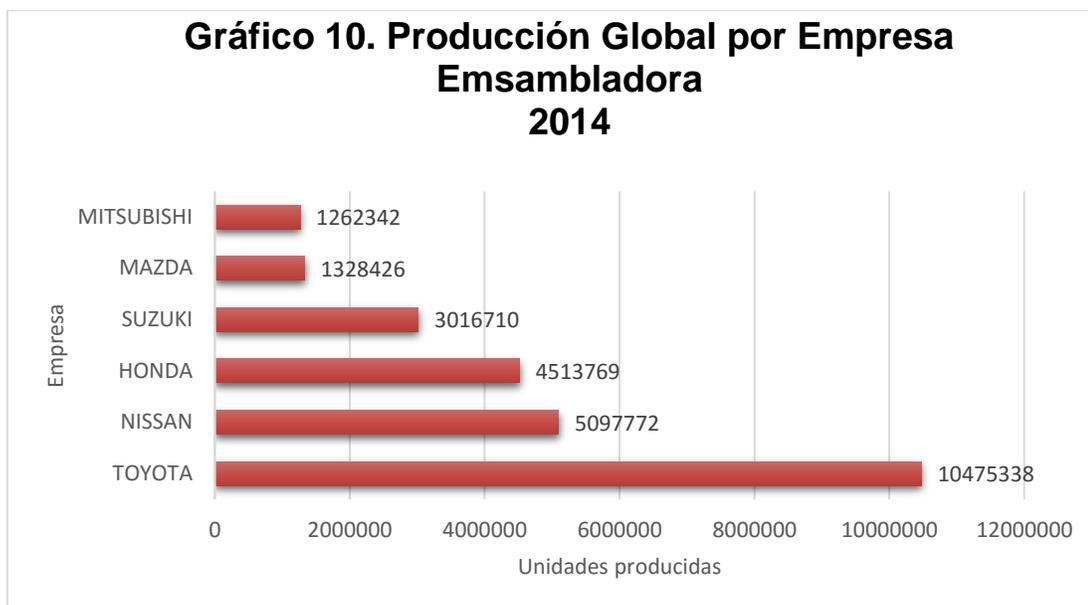
Dentro del PIB automotriz japonés para 2014, como se puede observar en el gráfico siguiente, las principales ensambladoras con mayor participación nacional son TOYOTA (43.0 %), SUZUKI (11.0 %), HONDA (10.0 %), MAZDA (10.0 %), NISSAN (9.0 %) y MITSUBISHI (6.0 %), que en conjunto representan el 89.0 % de la producción nacional, por lo que se convierten en las principales herramientas de crecimiento económico para el país.

**Gráfico 9. Participación por empresa en la producción nacional de vehículos ligeros 2014**



Fuente: Elaboración propia con base a OICA (2014)

Con respecto a las empresas que lideran la producción automotriz mundial, para este mismo año, de acuerdo la OICA (2014), las ensambladoras japonesas con mayor participación en el mercado internacional son TOYOTA, NISSAN, HONDA, SUZUKI, MAZDA Y MITSUBISHI, de las cuales TOYOTA se posiciona como el productor número uno en el mundo con un total de más de 10 millones de autos fabricados para ese año, dejando atrás a la ensambladoras VOLKSWAGEN y GENERAL MOTORS, quienes ocupan el segundo y tercer lugar respectivamente. Enseguida las demás ensambladoras japonesas se posicionan dentro de los diez primeros lugares como productores mundiales rebasando el millón de autos producidos anualmente

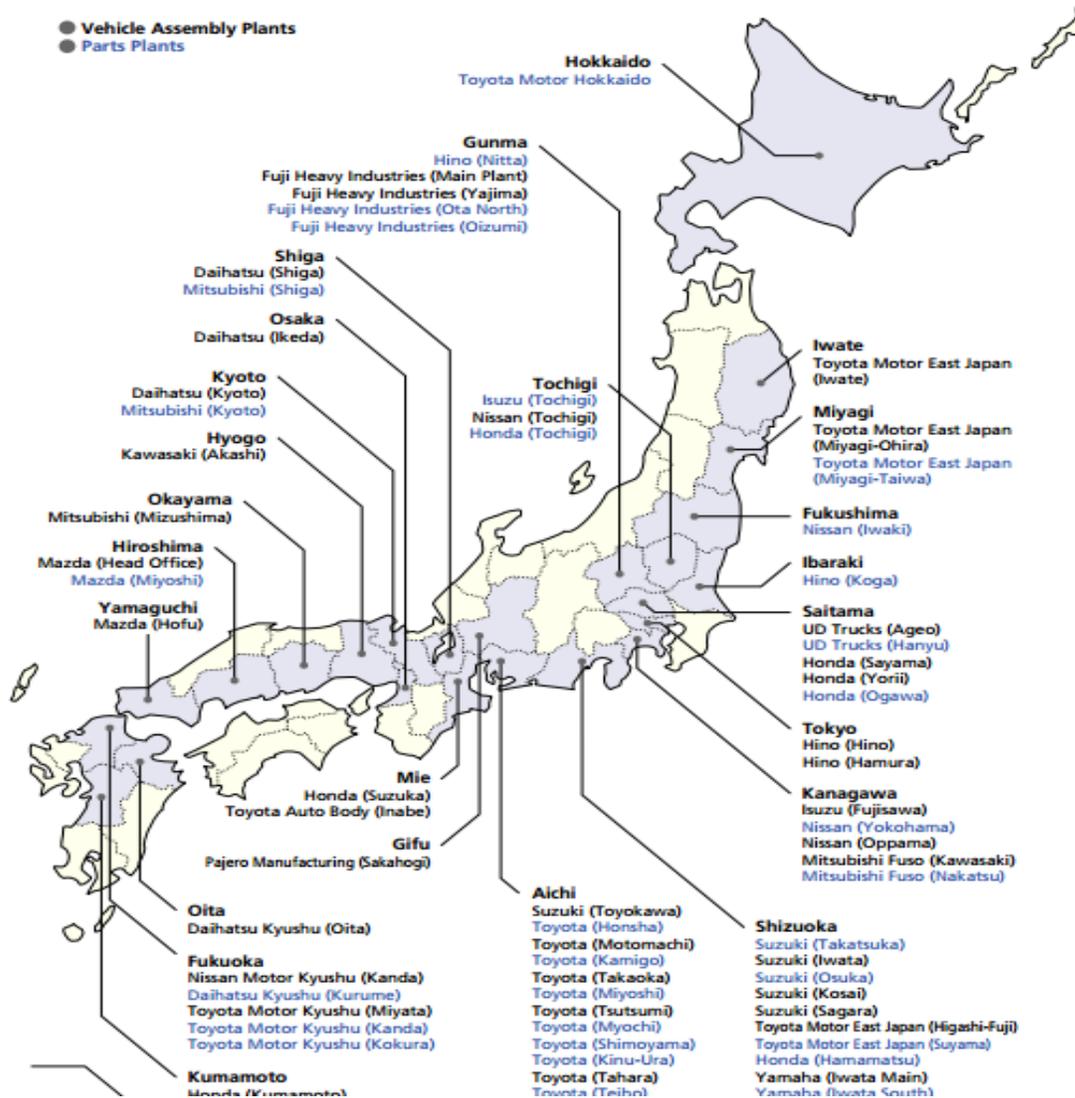


Fuente: Elaboración propia con base a OICA (2014)

Dicho posicionamiento a nivel internacional ha sido consecuencia de la configuración económica mundial ocurrida a finales de los años 90's, cuando los procesos de globalización obligaron a las naciones a modificar y adaptar la manera de participar productivamente en los mercados. Para el caso de la industria automotriz japonesa este proceso se vio caracterizado en un inicio por una amplia inversión en plantas productivas a escala nacional para posteriormente expandir su mercado de forma global mediante la instalación de plantas en el extranjero además de un robusto sistema de inversión consistente en diversas participaciones de capital, alianzas tecnológicas y administrativas en el extranjero.

Resultado de lo anterior, para 2015, la capacidad productiva de la nación se encuentra integrada por el establecimiento local de 41 plantas ensambladoras y 37 plantas productoras de autopartes localizadas a lo largo de toda la nación, como se muestra en el mapa siguiente:

## Esquema 12. Distribución geográfica de plantas productivas Japón



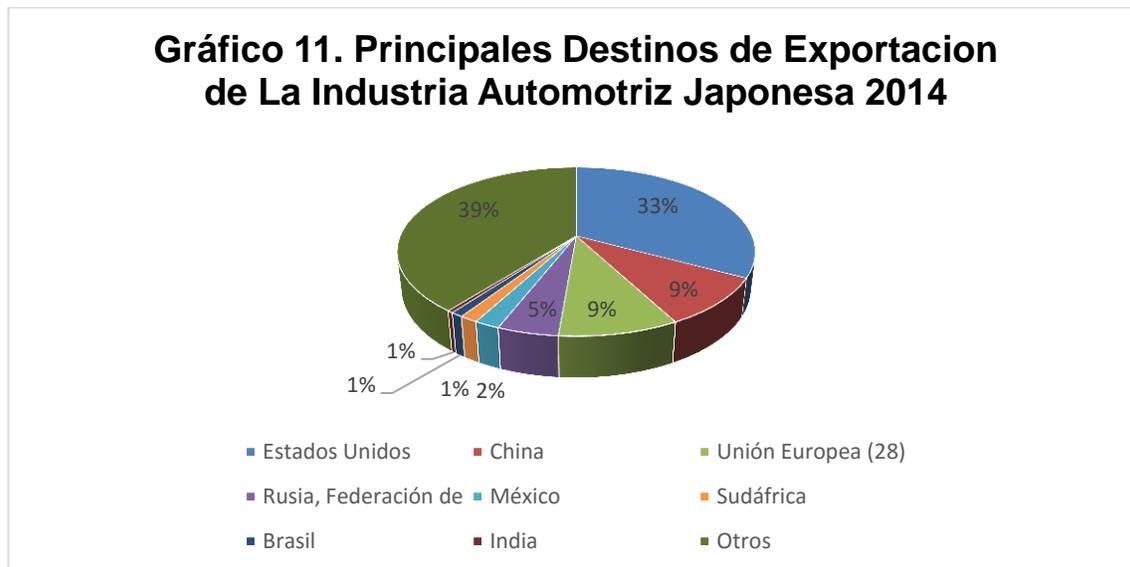
Fuente: De "The Motor Industry of Japan 2015" por Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) 2015, N/D, p 4. Derechos reservados 2015.

### Destinos de Producción automotriz

La industria japonesa se caracteriza por contar con un mercado externo parcialmente diversificado pero al mismo tiempo en ascenso gracias a la gestión de posibles acuerdos con China, Corea del Sur, Australia y la UE para concesiones arancelarias en materia automotriz. Para 2014 la nación nipona destinó su producción en un 33.0 % a

EE.UU<sup>10</sup>, 9.0 % a China al igual que para la UE, un 5.0 % Rusia, 2.0 % México y finalmente 1.0 % para Sudáfrica, Brasil e India.

**Gráfico 11. Principales Destinos de Exportación de La Industria Automotriz Japonesa 2014**



Fuente: Elaboración propia con base a OMC (2015)

## Empleo japonés

Japón es una de las naciones asiáticas más reconocidas por su orientación al trabajo, derivado del Confucionismo, filosofía milenaria cuyos principios se basaban en la disciplina, el valor grupal sobre el individual y en los resultados. Dichas características fueron formando a una fuerza de trabajo capaz de ser el impulso de la economía japonesa en los distintos periodos de crisis de la misma.

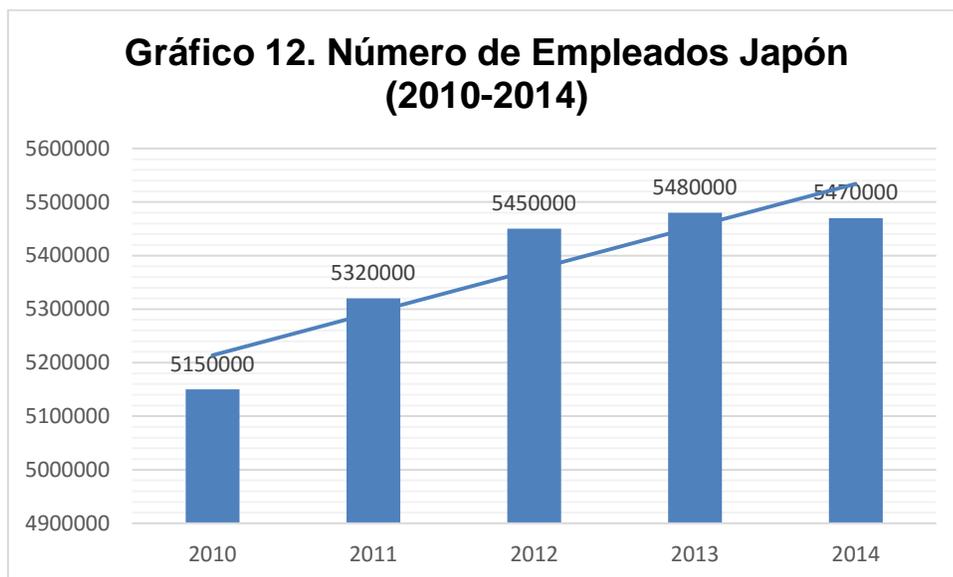
La mano de obra japonesa se caracteriza por ser una fuerza de trabajo altamente calificada, de acuerdo con la OCDE (2015), Japón es uno de los países que cuenta con un sistema educativo competente a nivel mundial cuyos resultados se encuentran por arriba del promedio de los miembros de esta organización. Las universidades japonesas están cada vez más orientadas a la gestión de profesionales capacitados en

<sup>10</sup> Con base en el indicador de ventaja comparativa revelada, para el período 2010-2014, Japón tiene una concentración de exportaciones del 33.0 % aproximadamente con Estados Unidos y un nivel promedio de importaciones de 8.0 %, además Japón ha buscado diversificar su mercado hacia países como China, Rusia y los integrantes de la Unión Europea, sin embargo, México se posiciona como principal socio de Estados Unidos, esto se debe a que cerca del 80.0 % de las exportaciones mexicanas tuvieron por destino el mercado estadounidense y a la par el 60.0 % de las importaciones provienen de dicho país denotando así la fuerte dependencia comercial.

áreas como la informática, ciencias y tecnologías aplicadas, lo cual se traduce en sistemas empresariales automatizados con un alto grado de innovación en procesos.

Dentro de las empresas, el desarrollo de los recursos humanos se basa en un sistema totalmente descentralizado, caracterizado por una capacitación integral, consistente es una constante rotación de trabajos, con el propósito de que todos los miembros de la organización conozcan los procesos y puedan finalmente realizar procesos de retroalimentación que coadyuve a la mejora continua.

Con el crecimiento y fortalecimiento de la industria automotriz en Japón, la generación de empleos relacionados directamente con la producción de autos así como también de aquellos sectores conexos a esta industria como el de la química, plástico, acero entre otros ha presentado un aumento considerable en los últimos años. Para el periodo de 2010 a 2014 ha representado en promedio el 8.7 % del total de la generación de empleos a nivel nacional.



Fuente: De "The Motor Industry of Japan 2015" por Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) (2010-2014), N/D, p 2. Derechos reservados 2015.

Como se puede observar en el gráfico anterior, el comportamiento del empleo en el sector automotriz japonés inicia con un nivel bajo para 2010, correspondiente para el periodo post crisis que se vivió dos años antes, sin embargo para el año 2011 se presenta un despunte de 17 mil empleos, lo que significa que la industria tiene una

capacidad de recuperación relativamente rápida. Para los años siguientes este crecimiento es continuo presentando una pequeña disminución para 2014 correspondiente a ligeras fluctuaciones dentro de la economía nacional.

### **Inversión de la industria automotriz japonesa**

Gran parte del éxito de la industria automotriz japonesa reside en los altos flujos de inversión que se destinan a este rubro tanto en el ámbito nacional como de manera multinacional. Más allá de la producción local, Japón es reconocido como una nación consolidada dentro del sector automotriz por contar con ramas de ensamblado y producción en todo el mundo. Dicho fenómeno ha sido de vital importancia para el desarrollo de diversas economías emergentes como es el caso de México cuyos beneficios se reflejan desde la creación de empleos, desarrollo de industrias locales y transmisión de tecnología hasta la generación de ingresos propios derivados de exportación finales japonesas.

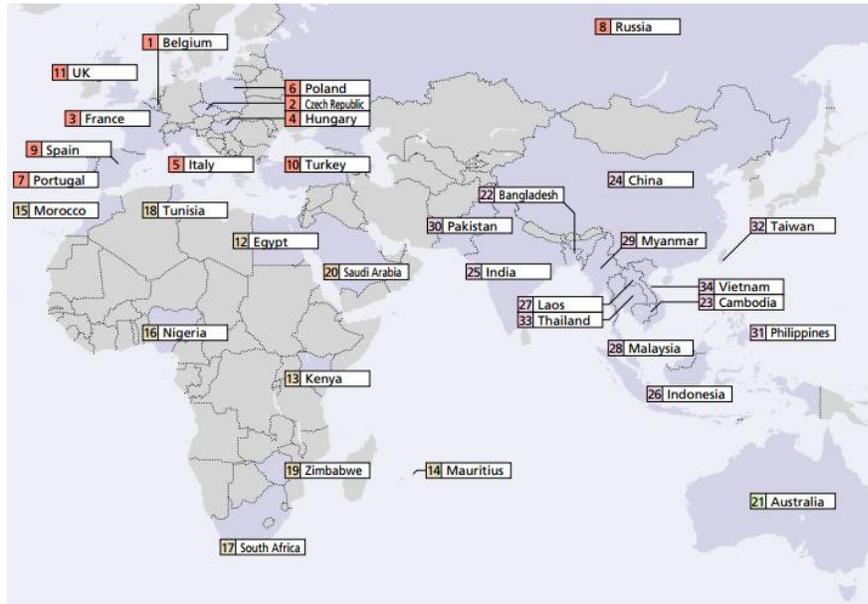
Para 2014 Japón tiene distribuidas sus plantas productivas a nivel mundial de la siguiente forma:

- ❖ Para América
  - ❖ 43 plantas de ensamblado en Venezuela
  - ❖ 42 plantas de ensamblado en Perú
  - ❖ 41 plantas de ensamblado en México
  - ❖ 40 plantas de ensamblado en Ecuador
  - ❖ 39 plantas de ensamblado en Colombia
  - ❖ 38 plantas de ensamblado en Brasil
  - ❖ 36 y 35 para Canadá y EE.UU respectivamente

De las cuales, las pertenecientes a América Latina se dedican a la fabricación de autopartes y ensamblado, en contraste para América del Norte, se diseñan más plantas de investigación y desarrollo así como también la fabricación de autos terminados.

Del otro lado del globo terráqueo la distribución de plantas productivas se encuentra diversificada de la siguiente forma:

### Esquema 13. Distribución de plantas productivas Japón

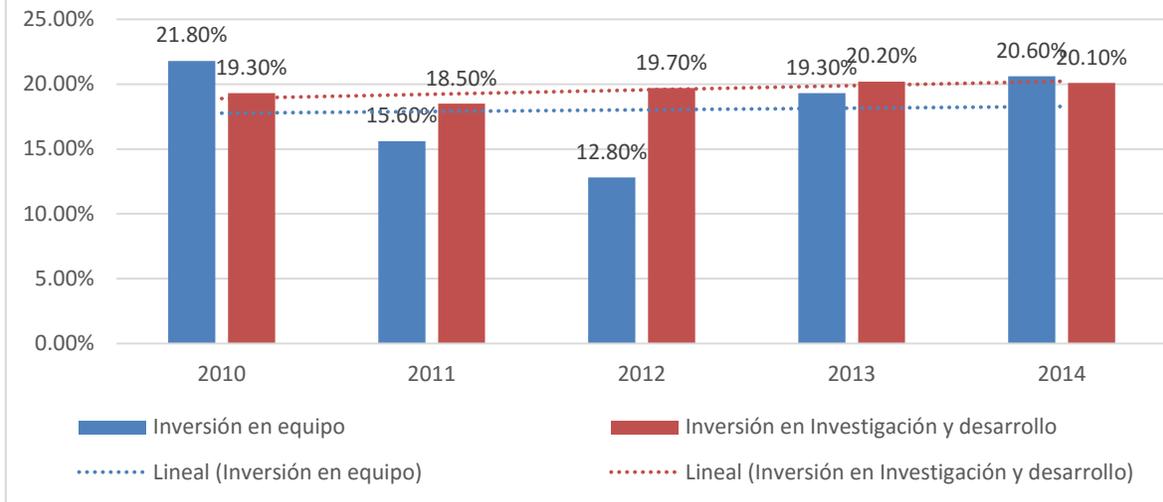


Fuente: De “The Motor Industry of Japan 2015” por Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) (2010-2014), N/D, p 2. Derechos reservados 2015.

Destacan países como Tailandia, Filipinas y Taiwán como las economías con mayor número de plantas ensambladoras, gracias a los beneficios fiscales que otorgan éstas, así como también por su acercamiento a nuevos mercados.

Para el periodo de 2010 a 2014 la inversión japonesa dentro de este sector se vio reflejada de la siguiente forma:

**Gráfico 13. Porcentaje de Inversión correspondiente a la Industria Automotriz (2010 - 2014)**



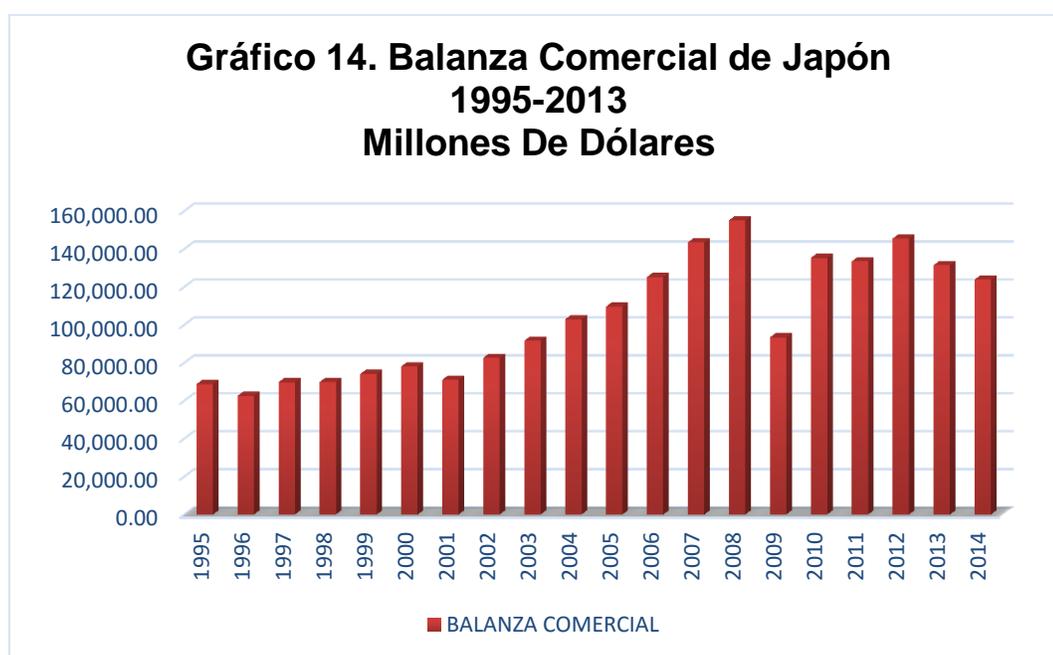
Fuente: De “The Motor Industry of Japan 2015” por Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (JAMA) (2010-2014), N/D, p 2. Derechos reservados 2015.

Para 2012 un ambicioso programa de reformas tanto en el ámbito monetario y fiscal mejor conocido como Abenomics surgió con el propósito de corregir los niveles de apreciación del yen, mantener un nivel de inflación del 2.0 % anual, aumentar el gasto público y finalmente potencializar los niveles de inversión en el sector privado. Es por eso que en el gráfico anterior este año se vuelve un parteaguas para el comportamiento de la inversión, ya que una mayor cantidad del gasto público y privado se destinó al crecimiento de la industria tanto en investigación como compra de equipo. (Swiss Business Hub Japan, CBI Partners, 2014)

Es importante destacar que si bien la aportación a la inversión de plantas y equipo de la industria automotriz durante el periodo de 2010 a 2014 fue en aumento, la nación asiática ha presentado una mayor inclinación desde el 2010, en destinar una aportación significativa a la inversión de investigación y desarrollo, ya que como se puede observar el porcentaje ha oscilado desde un 19.3 % para 2010 hasta un 20.1 % para finales de 2014. Lo que significa una mayor especialización en el desarrollo de productos automotrices vanguardistas, lo que lo destacaría en el mercado internacional como un competidor potencial en diseño y calidad.

## Balanza Comercial Japón

Al ser una industria conocida como el motor de la economía nacional, abierta a la competencia, la cual cuenta con más de 500 plantas productivas a nivel mundial, caracterizada por una importante participación en inversión y alianzas estratégicas con empresas automotrices de alto nivel de América y Europa, se presenta con una balanza comercial superavitaria a lo largo del tiempo, lo que la cataloga como una exportadora neta a nivel global; no obstante esta misma interconexión multinacional hace vulnerable a este sector frente a fluctuaciones de la economía internacional.



Fuente: Elaboración propia con base a OMC (2015)

Durante el periodo de estudio, la balanza comercial automotriz presenta un comportamiento creciente. Detalladamente, a principios de 1995, las exportaciones automotrices presentaron un crecimiento resultado de la política fiscal expansiva que implementaba el Gobierno a fin de sostener una economía golpeada por la crisis bancaria y la burbuja especulativa que surgió en 1991.

En contraste, para 2001 dichas exportaciones sufrieron una contracción como consecuencia del debilitamiento de la economía estadounidense la cual entraba en periodo de recesión gracias a la ruptura de la burbuja especulativa tecnológica, los altos

precios del petróleo y el ahorro interno, lo que afectó indirectamente a la demanda automotriz estadounidense, registrando una reducción en las exportaciones a dicho mercado de 3.9 % y 12.6 % a la Unión Europea.

Posteriormente, como se puede observar en el gráfico, para el año 2002 hasta 2008 esta balanza presenta un crecimiento sostenido y creciente. Como consecuencia de la crisis inmobiliaria de 2008 presentada en EE.UU, la demanda mundial de bienes duraderos a nivel mundial sufrió una severa contracción, para el caso de la industria automotriz japonesa se traduce en una reducción de sus exportaciones para el año siguiente. Finalmente para 2012, vuelve a surgir un repunte en el sector externo dado las expectativas de la nueva política económica Abenomics, que aseguraba un crecimiento industrial exponencial a través de un mayor gasto público.

## **Tratados de Libre Comercio en materia automotriz**

### **ACEA/Japón**

En el 2013 la Unión Europea y Japón iniciaron negociaciones para implementar un tratado de libre comercio con el propósito de potencializar las relaciones establecidas desde los años 70's. En materia automotriz este acuerdo pretende establecer las bases de intercambio, con las siguientes características:

- ❖ En términos de intercambio comercial deben tener la libertad de introducir a los mercados productos automotrices sin necesidad de realizar ningún tipo de modificación técnica.
- ❖ La cláusula de nación más favorecida se respete dentro de ambos mercados, es decir, que existan las condiciones necesarias para que autos compactos europeos puedan participar en competencia en mercados japoneses.

Si bien gran parte de las negociaciones se centran en las premisas anteriores, cabe destacar que hasta mediados de 2015, este acuerdo no se ha concluido. Por lo que no existen las condiciones óptimas de libre mercado a pesar de ser la Unión Europea el segundo mercado potencial de Japón.

## **ASEAN/ Japón**

En 2006 terminaron las negociaciones para concretar el tratado de libre comercio que regiría los intercambios entre el país nipón y Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam quienes conformarían la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), región caracterizada por representar un mercado de aproximadamente 600 millones de personas y cuyo desarrollo la coloca como la novena economía mundial. (Business Intelligence from Dezan Shira & Associates, 2013)

Como beneficio para el sector automotriz japonés, este acuerdo proporcionó a las partes contratantes una desgravación arancelaria del 90.0 % en productos automotrices para un periodo no mayor a diez años. Además de contar con un sistema de beneficios fiscales con los participantes y ser dicho acuerdo un trampolín para acceder a China, Australia y Corea del Sur, países con los que la ASEAN mantiene acuerdos comerciales.

## **Chile/Japón**

En marzo de 2007 Japón decide firmar un TLC con Chile el cual denotaba el interés de colocar las importaciones niponas de la industria terminal, principalmente de vehículos ligeros en el mercado chileno; este tratado desgravaría de forma inmediata vehículos, neumáticos y otros bienes de capital derogando así el arancel 6.0 % que limitaba la ventaja comparativa japonesa. Aunado a ello Japón reduciría el arancel existente sobre el cobre, puesto que dicho metal representaba el 50.0 % de lo que importaba Japón

## **Tratado Perú/Japón**

En marzo de 2012 entra en vigor el tratado comercial Japón-Perú, el cual estipuló que Perú permitiría la desgravación inmediata para la importación de vehículos japoneses, posicionando a la industria en igualdad de circunstancias con los competidores coreanos. A finales de ese año, las exportaciones japonesas hacia Perú alcanzaron un valor de 1501 millones de dólares entre los cuales se destacan como principales productos de intercambio los vehículos ligeros y neumáticos. (Posada, s.f)

## **Tratado Suiza/Japón**

Para 2007 Suiza y Japón iniciaron negociaciones con la finalidad de establecer un tratado de libre comercio que facilitara los intercambios bilaterales. Tomando en cuenta la carencia de un acuerdo comercial con la Unión Europea, Suiza se convertía en una opción potencial para Japón de insertarse en el mercado europeo. Las industrias con mayor importancia en dicha relación eran el sector de electrodomésticos y automotriz por parte de la nación nipona; para Suiza el sector primario y de especias. Fue en 2009 cuando se firma dicho acuerdo, estableciendo una desgravación arancelaria del 99.0 % en un plazo de 10 años.

## **Tratado India/Japón**

En Febrero de 2001 ambas naciones firman un acuerdo de asociación económica con el propósito de implementar una reducción arancelaria generalizada de hasta un 94.0 % para el intercambio de bienes y servicios. Si bien este acuerdo representa una oportunidad para la región hindú en la industria textil y agropecuaria, es la Japón quien apertura un nuevo mercado potencial para la industria automotriz, dado que gran parte de la demanda de productos automotrices por parte de India es generada por los japoneses. Por otro lado esta sociedad ha planteado como una de sus prioridades la cooperación en materia de investigación y desarrollo en la industria. (Nataraj y Ashwani, 2014).

### **CAPÍTULO III. EL ACUERDO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO**

El objetivo de este capítulo es describir las generalidades del Acuerdo de Asociación Transpacífico, destacando la importancia que tiene la industria automotriz como uno de los aspectos sensibles del acuerdo para EE.UU, México y Japón y finalmente pronosticar el comportamiento de las exportaciones de vehículos ligeros mexicanos

El Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP) es uno de los tratados de libre comercio más competitivos y globalizantes a nivel mundial, abarcando temas de última generación como la economía digital; priorizando la importancia de las cadenas de suministro a nivel regional con el propósito de fortalecer el crecimiento económico de la región Asia- Pacífico.

Las doce naciones participantes pretenden que dicho acuerdo sea un propulsor de desarrollo económico regional, derivado de una mayor creación de empleos, mejora en calidad y productividad de los procesos productivos, reducción de los niveles de pobreza, la protección del medio ambiente y el empleo; con la finalidad de lograr una mayor calidad de vida de los habitantes.

#### **Antecedentes**

El Acuerdo Transpacífico de Asociación Económica (TPP por sus siglas en inglés) inició con las negociaciones entre Nueva Zelanda, Singapur y Chile en 2003<sup>11</sup>, estos países fijaron como meta liberalizar el comercio y las inversiones en 2010. Posteriormente, el gobierno chileno mostró su incoformidad en cuanto al sector agrícola, motivo por el cual las negociaciones se suspendieron.

En 2004, durante la segunda ronda, Chile decidió que las negociaciones tuvieran un enfoque orientado a la creación de un Acuerdo de Asociación Económica Estratégica (AAEE) cuyo pilar sería la cooperación comercial y tecnológica. En esta ronda se abarcaron temas referentes a las normas técnicas, sanitarias y fitosanitarias, el acceso a mercados, la propiedad intelectual entre otros.

---

<sup>11</sup> En ese momento el acuerdo se denominó P-3

La quinta ronda celebrada en Queenstown, Nueva Zelanda en marzo de 2005 trajo consigo la incorporación de Brunei, surgiendo así la figura del P-4 y sentando las bases para iniciar un proceso de liberalización comercial del 90.0 % de manera inmediata y del 100.0 % antes de 2015. Los miembros del P-4 contaban con economías dinámicas y apertura comercial unilateral además, formaban parte del Foro Asia- Pacífico.

Durante la reunión de líderes del APEC, celebrada en noviembre de 2006 los ministros de Nueva Zelanda y Singapur acordaron que para el año siguiente el acuerdo contemplaría el ámbito de inversiones y de servicios financieros en dos nuevos capítulos.

En noviembre de 2009, el presidente Barack Obama comunicó su interés de participar en el acuerdo atrayendo así la atención de otros países para incorporarse como fue el caso de Australia, Perú y Vietnam. Los ocho países analizarían temas de productos agrícolas, asuntos laborales y el comercio de servicios. Para el año 2010, se adhirió Malasia, los ahora 9 países bajo la asesoría de EE.UU profundizaron en el desarrollo de la parte legal.

Durante 2011 el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), en Honolulu, EE.UU, los países miembros terminaron los lineamientos generales del acuerdo. México, Canadá y Japón anunciaron sus intenciones de formar parte del TPP. Asimismo, Japón inició un proceso de consulta para unirse al acuerdo.

En 2012, durante la quinceava ronda de negociaciones y gracias al apoyo de EE.UU, México se convertiría en un miembro más del tratado, junto con Canadá, conformando así un gran bloque comercial con distintos niveles de desarrollo y en zonas geográficas diferentes.

Para 2013, la oficina comercial de EE.UU respaldó ante el Congreso la iniciativa de adhesión de Japón. Finalmente, después de más de 20 rondas de negociación “el 4 de

octubre de 2015 los países miembros del TPP<sup>12</sup> concluyeron las negociaciones del Acuerdo de Asociación Transpacífico” (SICE, 2015, s.p)

### Importancia del TPP

El objetivo principal de este acuerdo es eliminar las barreras arancelarias y no arancelarias al comercio de bienes y servicios, así como también establecer y/o ampliar las normas en una amplia gama de temas, incluyendo los derechos de propiedad intelectual, el comercio electrónico, la inversión extranjera directa, el comercio de empresas de propiedad gubernamental y otras cuestiones relacionadas con el comercio.

Su importancia en el contexto internacional se relaciona con el valor estratégico y comercial que representa dicho tratado tanto para los países miembros como para la comunidad internacional. En términos comerciales el TPP se posiciona como una oportunidad de negocio en potencia dado las siguientes características.

#### Esquema 14. Importancia Comercial del TPP

El TPP representa:



Fuente: Elaboración propia con base a Secretaría de Economía (2015)

Con respecto al valor económico y estratégico, la alianza entre la región Asia-Pacífico tiene como principal objetivo, especialmente para la política exterior de EE.UU, ser un

<sup>12</sup> Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam

contrapeso a la competitividad y posicionamiento que en los últimos años ha representado China, tanto en la región asiática, como a nivel global<sup>13</sup>.

En el siguiente cuadro se muestra un contraste de la participación del TLCAN<sup>14</sup> y del impacto que tendrá el TPP en el contexto internacional.

**Tabla 2. Comparación de TLCAN y TPP**

TRATADO	INTEGRANTES	POBLACION (millones de habitantes)	PIB (millones de dólares)	EXPORTACIONES (millones de dólares)
<b>TLCAN</b>	EE.UU	318.8571	17419000	2262220
	Canadá	35.54042	1786655.065	563926.5997
	México	125.3858	1282719.955	419849.2383
	Total	479.7833	20488375.02	23666445.45
	Participación mundial <sup>15</sup>	6.6 %	26.3 %	13.7 %
<b>TPP</b>				
	Australia	23.49074	1453770.21	304088.22
	Brunéi	0.417394	17256.7543	12269.6781
	Canadá	35.54042	1786655.06	563926.6
	Chile	17.76265	258061.523	87167.3666
	EE.UU	318.8571	17419000	2262220
	Japón	127.1318	4601461.21	794578.379
	Malasia	29.902	326933.044	260386.654
	México	125.3858	1282719.95	419849.238
	Nueva Zelanda	4.5097	188384.86	55087.7979
	Perú	30.97315	202902.76	45167.7746
	Singapur	5.4697	307871.907	577703.8
	Vietnam	90.73	186204.653	160889.682
	Participación mundial	11.1 %	36.0 %	23.4 %

<sup>13</sup> Como ejemplo de este fenómeno es posible destacar la importancia que China representa en los intercambios comerciales en América Latina; la mayor parte del comercio de productos básicos y materias primas de la región están relacionados con ella; China también sobresale como uno de los principales inversores en la zona, por lo que hacer partícipes a países como México, Chile y Perú al TPP, busca integrar de mayor manera a la región latina en el comercio de Asia-Pacífico y al excluir al gigante asiático, se traduce en una ventaja comercial para EE.UU.

<sup>14</sup> Desde 1994, el TLCAN se ha convertido en el referente de México para la formulación de tratados sucesivos, esto se debe a que su comercio tiene por destino principal a Estados Unidos.

<sup>15</sup> Calculado del total mundial de población 7260.6523 millones de personas, PIB y exportaciones de 77 870 000 y 23 666 445.45 millones de dólares a precios actuales respectivamente.

Fuente: Elaboración propia con base a datos de Banco Mundial (2014).

## **Características principales**

Tras finalizar las negociaciones y concretar un mutuo acuerdo, el 4 de octubre de 2015, finalmente se formalizaron los principios esenciales que regirán las relaciones comerciales en el marco del TPP. Sin embargo el proceso para que todos los países miembros lo establezcan como parte de su política comercial dependerá de la ratificación legislativa de cada una de las partes y tras 60 días entrará formalmente en vigor o en su defecto bastará con que tras la firma, al menos seis países miembros representantes del 85.0 % del PIB del TPP presenten dicha ratificación. (Morales, 2015)

De manera general este acuerdo se regirá bajo los mismos estatutos que dicta la OMC, los cuales son: la no discriminación, ofrecer un trato de nación más favorecida y el trato nacional, los cuales permitirán que las mercancías comerciadas sean tratadas con la misma importancia a nivel regional. Otra de sus características se refiere al grado de liberalización comercial que existe en el tratado, siendo aproximadamente un total de 12 100 clasificaciones que serán desgravadas en el corto y largo plazo, no mayor a 16 años.

De acuerdo con la Secretaria de Economía (2015) el tratado quedó conformado en 30 capítulos debidamente descritos, los cuales abarcan las cuestiones referibles a la legislación del comercio interregional:

- ❖ *Las disposiciones generales y definiciones generales*
- ❖ *Comercio de bienes*
- ❖ *Reglas de origen*
- ❖ *Textiles y prendas de vestir*
- ❖ *Administración Aduanera y Facilitación del Comercio*
- ❖ *Defensa comercial*
- ❖ *Medidas sanitarias y fitosanitarias*
- ❖ *Obstáculos técnicos al comercio*
- ❖ *Medidas correctivas al comercio*
- ❖ *Inversión.*

- ❖ *Comercio transfronterizo de servicios.*
- ❖ *Servicios financieros.*
- ❖ *Entrada temporal para personas de negocios*
- ❖ *Telecomunicaciones*
- ❖ *Comercio Electrónico*
- ❖ *Compras de Gobierno*
- ❖ *Política de Competencia*
- ❖ *Empresas Propiedad del Estado (EPEs) y Monopolios Designados*
- ❖ *Propiedad Intelectual*
- ❖ *Comercio y Trabajo*
- ❖ *Comercio y Medio Ambiente*
- ❖ *Cooperación y Fomento de Capacidades*
- ❖ *Competitividad y Facilitación de Negocios*
- ❖ *Desarrollo*
- ❖ *Pequeña y mediana empresa*
- ❖ *Coherencia regulatoria*
- ❖ *Transparencia y anticorrupción*
- ❖ *Disposiciones Administrativas e Institucionales*
- ❖ *Solución de controversias*
- ❖ *Excepciones*
- ❖ *Disposiciones Finales*

Los principales rubros que caracterizan y abren paso para que el TPP sea considerado como el acuerdo del siglo XXI, son los siguientes:

**Tabla 3. Resumen de las disposiciones del TPP**

CAPÍTULO	CARACTERÍSTICAS
<p style="text-align: center;"><b>1</b></p> <p><b>Disposiciones Generales</b></p>	<p>Se mencionan las disposiciones iniciales con respecto a la validez y coexistencia del TPP con la política comercial de los países miembros además de subrayar las definiciones propias del acuerdo.</p>

<p style="text-align: center;"><b>2</b></p> <p><b>Trato nacional y acceso a mercados</b></p>	<p>Respecto a los términos y plazos de desgravación arancelaria de bienes industriales y agrícolas así mismo las reglas para el establecimiento de cuotas, licencias y restricción de elementos contrarios a la OMC</p>
<p style="text-align: center;"><b>3</b></p> <p><b>Reglas de origen y procedimientos de origen.</b></p>	<p>Apartado donde se establece que la “acumulación de origen”, es decir, los insumos provenientes de cualquier miembro de la región del TPP se catalogará como productos nacionales.</p>
<p style="text-align: center;"><b>12</b></p> <p><b>Comercio Electrónico</b></p>	<p>En este capítulo las partes se comprometen a gestionar el libre flujo de la información en la red, reducir y eliminar los procesos burocráticos en cuanto al comercio en línea así como contiene disposiciones referibles a la protección de la información privada en internet, prohibición de impuestos aduaneros y favorecer a sus proveedores nacionales por medio de bloqueos.</p>
<p style="text-align: center;"><b>18</b></p> <p><b>Propiedad Intelectual</b></p>	<p>De acuerdo con la Secretaria de Economía (2015) establecer una regulación para proteger patentes, secretos comerciales etc, facilitará a las empresas identificar, registrar y proteger los derechos de propiedad intelectual en nuevos mercados, lo cual es particularmente importante para las pequeñas empresas.</p>
<p style="text-align: center;"><b>26</b></p> <p><b>Transparencia y anticorrupción</b></p>	<p>Uno de los conceptos que se introdujo en este acuerdo fue el del “buen gobierno”, cuyo propósito por parte de los países miembros es gestionar leyes y reglamentos relacionados al TPP de forma transparente de igual forma comprometerse a combatir cualquier acto de corrupción entre las empresas así como por parte de algún funcionario público.</p>

## **Ventajas y puntos controversiales dentro del acuerdo**

El TPP se ha caracterizado por ser uno de los acuerdos más ambiciosos gracias a la cobertura comercial que se ha planteado liberalizar. Al quedar eliminadas aquellas barreras comerciales que mermaban los beneficios del comercio internacional entre algunos países del TPP, surgirán grandes oportunidades de crecimiento y expansión para diversos sectores económicos como la apertura a nuevos mercados, la creación de economías de escala que reconfigurarán los sistemas productivos y de manera conjunta la diversificación de bienes y servicios para la sociedad gracias a la robusta oferta internacional.

De acuerdo con Naidu-Ghelani (2015) los sectores que más se benefician con dicha desgravación arancelaria son primeramente el sector primario, una de las industrias más sensibles en el mercado global, este acuerdo establecerá las bases para reducir los aranceles en alimentos como el ave de corral, el ganado vacuno en un periodo de 10 años, así como también lácteos, azúcar, vino, arroz y mariscos.

El sector automotriz también es uno de los grandes rubros cuya liberalización dentro de este acuerdo trae consigo importantes beneficios para países como Japón ya que el mercado estadounidense reducirá un importante nivel de aranceles para este socio y le permitirá concentrar de manera significativa empresas de ensamblaje en la región. EE.UU por su parte tiene como objetivo concentrarse en el mercado de Vietnam quien pretende eliminar hasta un 70.0 % de los aranceles para productos automotrices.

Sin embargo dado el importante contraste competitivo, tecnológico, económico y social existente entre las naciones del TPP, surgen determinadas desventajas para los miembros cuyas industrias no sostienen el mismo grado de competitividad global que la de sus socios comerciales y por las cuales aún existe gran controversia principalmente entre los países con un desarrollo menor como los son México, Chile y Perú. Entre los aspectos lesivos del acuerdo se encuentran el sector trabajo, que si bien el TPP establece su plena protección, el uso de sindicatos así como también la eliminación del trabajo infantil, la comunidad perteneciente al tratado teme que la apertura a la competencia flexibilice las leyes referentes a la protección del trabajo y de igual forma las grandes empresas se movilicen en busca de salarios más baratos.

Por otro lado industrias como la de los lácteos en Chile o como el sector textil en México han demostrado cierta inseguridad a la apertura comercial del TPP dado la robusta oferta comercial de sus competidores como lo son Nueva Zelanda y Vietnam respectivamente, cuyas industrias gozan de un mayor posicionamiento.

### **Intereses y beneficios de México en Asia Pacífico**

De manera general son seis los motivos que impulsan a México a formar parte del Acuerdo Transpacífico de Asociación Económica:

#### **Situación post crisis**

Durante la crisis de 2008, las economías desarrolladas mostraron una disminución en los pronósticos de crecimiento y una reducción de sus flujos comerciales dada la interdependencia comercial con EE.UU<sup>16</sup>, mientras este comportamiento se propagaba a varias naciones, la región asiática, al ser una economía emergente, se vitalizó. En este año México dependía de economías avanzadas y empezó a buscar alternativas con el fin de diversificar el mercado de sus exportaciones.

#### **Dinamismo de las economías asiáticas**

México ve en el TPP un instrumento para fortalecer su presencia en la región Asia-Pacífico, la cual además del dinamismo económico que ha mantenido durante los últimos años incrementó su posicionamiento comercial gracias a países como Australia, Malasia, Singapur y Vietnam.

Por otra parte, ante el creciente proteccionismo de algunas naciones, México tiene por objetivo garantizar un acceso preferencial a Nueva Zelanda, Singapur, Vietnam y Brunei que mantienen una estrecha relación con el mercado chino.

#### **Membresía de los EE.UU. en el acuerdo comercial**

---

<sup>16</sup> Como se mencionó en capítulo dos esta interdependencia se ve reflejada en los porcentajes de intercambio comercial, 80.0 % de las exportaciones mexicanas se destinan a Estados Unidos y 60.0 % de las importaciones provienen de Estados Unidos.

A partir del TLCAN, la estructura productiva mexicana quedó estrechamente ligada a la demanda del mercado estadounidense, con el TPP México busca mantener no sólo la integración productiva, sino obtener la reciprocidad del resto de los miembros afianzando así el acceso preferencial que tiene con EE.UU y proteger los flujos actuales de inversión.

### **Estado de las negociaciones a nivel multilateral**

Desde el año 2001, la OMC ha tenido problemas para concluir las negociaciones relacionadas a la Ronda Doha dado el carácter multilateral de la misma, motivo por el cual las normas que rigen a los países son las de la Ronda Uruguay. Bajo este contexto, los países miembros ven al TPP como una herramienta para continuar hacia un proceso de integración regional para perfeccionar aquellos aspectos que han quedado pendientes en el ámbito multilateral (Rosenzweig, 2012)

### **Erosión de preferencias arancelarias para México**

Ante el incremento de la firma de tratados comerciales a nivel mundial, México se adhiere al TPP con la finalidad de afianzar el trato preferencial que mantiene con el país del norte y a la par de sus socios asiáticos.

### **Disciplinas cubiertas y nivel de cobertura**

Como se ha mencionado el TPP es el primero en abarcar temas como el comercio electrónico, compras del sector público, inversión y la propiedad laboral e intelectual dicho tratado permite integrar la cadena logística de la subregión del Sudeste de Asia, Oceanía, Sudamérica y América del Norte.

### **Beneficios**

Con la entrada en vigor del TPP, México podrá actuar como un jugador activo en la cadena de suministro y obtener nuevas fuentes de proveeduría, el país vería fortalecida su capacidad productiva y el PIB crecería 3.1 %. Por otra parte, al ser un acuerdo incluyente se busca impulsar no sólo el crecimiento económico de los países miembros,

sino fomentar la generación de empleos cuestión que será vigilada a través de la creación del Comité de Desarrollo. (Cruz, 2013)

De acuerdo con el Economista, en el ámbito comercial el TPP potenciará el volumen de las exportaciones mexicanas alcanzando un valor de 150 mil millones de dólares ya que en él se concentrará un tercio del comercio mundial y se simplificarán los procesos de intercambio (6 de noviembre de 2015).

Además, como miembro del TPP, México podrá diversificar sus mercados de exportación en más de 180 categorías y con la participación de 19 sectores, gozará de preferencias arancelarias en países como Vietnam y Malasia que imponían impuestos elevados y cuyo valor potencial de mercado es de 15 y 12 mil millones de dólares respectivamente, asimismo, podrá fortalecer el intercambio con Perú (que representa 8.6 millones de dólares) y Australia de 14 mil millones de dólares (Rosenzweig, 2012)

### **La industria automotriz en el marco del TPP**

En 2014, Japón y México se colocaron como los principales exportadores a nivel mundial con el segundo y cuarto puesto respectivamente. Asimismo, estos países se destacaron no sólo por los flujos de intercambio comercial sino por los niveles de producción cercanos a los 9 700 000 autos y 3 400 000 aproximadamente.

Ambos países han logrado potenciar el desarrollo de sus industrias a nivel internacional a través de una serie de estrategias en su política comercial como se muestra a continuación:

### **Antecedentes de la política comercial del sector automotriz mexicano**

Uno de los acontecimientos que comenzó a definir el comportamiento de la industria automotriz se da en los años sesenta con el modelo de sustitución de importaciones, en el cual los vehículos ligeros debían poseer al menos 60.0 % de contenido nacional, esta política tenía por objetivo ahorrar divisas para incentivar el desarrollo del país.

Para los años 70's algunas empresas negociaron con el Gobierno Federal la importación de autopartes que no se fabricaban en el país o cuya proveeduría no era

vasta, estas importaciones debían ser mitigadas con un número mayor de exportaciones de vehículos terminados.

En los años sucesivos el atisbo de apertura comercial que la industria comenzaba a presentar se vio menoscabado con la crisis de 1982 que obligó a los productores a incluir más componentes nacionales.

Sin embargo, no fue hasta 1990 cuando el gobierno enfocó la política comercial hacia la exportación, objetivo que se vio materializado en la creación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. En él, el contenido nacional descendió a 36.0 %.

En los años que antecedieron a la firma del TLCAN, la industria automotriz mexicana estaba en boga por: las barreras arancelarias del 20.0 % en automóviles, el porcentaje que exigía el gobierno de contenido nacional y la compensación que las empresas tenían que cubrir si realizaban importaciones de autopartes.

Con la entrada en vigor del TLCAN, el gobierno mexicano se comprometía al desarrollo de una política comercial enfocada en la apertura total de su mercado para la región en un período de 10 años. EE.UU y Canadá eliminaron de forma inmediata los aranceles para vehículos de pasajeros producidos en México y redujeron los aranceles para camiones ligeros a 10.0 %.<sup>17</sup> Además se estipuló que para poder gozar de preferencias arancelarias el valor de contenido regional requerido debía de ser de 62.5 % para vehículos de 15 personas o menos y de 60.0 % para aquellos de 16 o más personas, el contenido regional se determinaría en base al método de costo neto (Secretaría de Economía, 2012).

En 2004, se presentó un aumento en la importación de vehículos usados provenientes de EE.UU lo cual impactaría en el nivel de ventas a nivel nacional de forma negativa, cuatro años más tarde se crearía un Decreto cuya finalidad era regular la entrada de automóviles al país.

---

<sup>17</sup> Previo al tratado los aranceles para vehículos pequeños eran de 2.5 % y para camiones de 25.0 %, estos niveles se mantienen actualmente para países que no forman parte de la región del TLCAN.

Las disposiciones del decreto aunadas a las condiciones establecidas en el TLCAN han servido de directrices para orientar la política comercial de la industria automotriz hacia la apertura no sólo por las relaciones comerciales con EE.UU sino por la firma de tratados para conquistar nuevos mercados.

### **Evolución en la Política Comercial Japón - EE.UU del sector automotriz**

Durante los años 60's, tras el rezago ocasionado por la Segunda Guerra Mundial, Japón se propuso convertirse en un estado capitalista puro, inclinándose hacia el desarrollo de la industria pesada y la gestión tecnológica, con apoyo de uno de sus principales socios americanos, EE.UU, quien mantenía intereses de carácter político y económico en región. El destacable crecimiento económico de la nación asiática la posicionó rápidamente como una exportadora neta, siendo el mercado americano su principal destino y provocando la llamada lluvia torrencial, fenómeno por el cual "las exportaciones japonesas habían acaparado el mercado local desplazando a la competencia industrial". (Díaz del Castillo, 1989, p.51)" (Aguilar, 2011, p. 14)

Para principios de los años 70, la economía americana se vio amenazada por los altos niveles de inflación ocasionados gracias al incremento de los precios del petróleo a nivel mundial, obligándola a contener los flujos de importaciones y afectando directamente a la nación japonesa por medio una imposición arancelaria de 10.0 % y el establecimiento de un tipo de cambio fijo.

Especialmente para el sector automotriz, los lazos entre ambas naciones se intensificaron durante esta misma época, en respuesta al incremento de la demanda de autos ligeros japoneses por parte del consumidor estadounidense, dado el elevado consumo de combustible que implica la producción de unidades en el mercado nacional. Para principios de los años 80's dicha situación ocasionó el desplome de las ventas de automóviles estadounidenses mientras que el nivel de exportaciones de autos japoneses se incrementó de 6.5 % en 1973 a un 21.3 % en 1980.

Para 1981 el presidente en curso, Ronald Reagan en conjunto con el gobierno japonés firmaron un acuerdo de limitación voluntaria de exportaciones para el país asiático, durante tres años seguidos iniciando con un monto de 1 680 000 unidades. En

respuesta, la industria automotriz japonesa se vio en la tarea de instalar plantas productivas en el mercado americano que pudieran compensar la posible contracción en ventas de EE.UU.

Para inicios de los años 90's Japón hizo uso de la sección 301, de la Ley de Comercio de EE.UU de 1974, la cual permitía una mayor apertura del mercado estadounidense a las importaciones de autopartes japonesas, logrando posicionarse como el principal proveedor de autos terminados y autopartes del mercado americano rebasando a Canadá, lo cual seguía causando problemas deficitarios en la balanza comercial de EE.UU, ya que en el mercado japonés el acceso a exportaciones automotrices de EE.UU se consideraba limitado y de baja demanda por lo que en 1994 Bill Clinton puso en marcha la acción comercial "Super 301", la cual facultaba a la nación americana para realizar un análisis profundo de los países que no mantuvieran prácticas comerciales equitativas en EE.UU, sancionándolos con medidas punitivas de 100.0 % sobre los aranceles de los bienes, para el caso de Japón dicha medida fue una herramienta fundamental para contener la entrada de autos Lexus al mercado estadounidense debido a su gran demanda. Con lo anterior EE.UU logró acordar con Japón los siguientes lineamientos:

- ❖ Permitir un mayor acceso a redes de distribución en el mercado automotriz japonés
- ❖ Permitir el uso de piezas extranjeras en las reparaciones de coches puestos bajo inspecciones de calidad japonesa

De acuerdo con Stephen Cooney y Brent D. Yacobucci (2007) otra de las medidas que forma parte de la política comercial entre ambas naciones es la implementación de la ley (AALA)<sup>18</sup> por sus siglas en inglés, la cual establecía las reglas de origen básicas para cualquier auto que se vendiera en EE.UU, situación incómoda para Japón dado que estaba obligado a demostrar el origen de al menos 15.0 % de sus componentes, comprobando que hacía uso de los proveedores americanos.

---

<sup>18</sup> American Automobile Labelling Act

## **Contexto actual**

Al ser el mercado americano el segundo más grande en la venta de automóviles, Japón ha mantenido un pronunciado interés en posicionarse en el mismo, por lo que EE.UU en aras de evitar una sobreoferta de productos automotrices japoneses, mantiene una política comercial en el sector automotriz caracterizado por:

- ❖ El establecimiento de un 2.5 % de arancel sobre autos
- ❖ Un 25.0 % de arancel sobre camiones ligeros

En respuesta el gobierno japonés ha implementado un sistema de barreras no arancelarias sobre los productos automotrices americanos basado en un complejo sistema regulatorio comprendido por evaluaciones de calidad y certificaciones nacionales. Lo que ha provocado que la penetración al mercado japonés por parte de productos extranjeros sea bastante rígido, colocándose a un porcentaje del 6.0 % máximo. (Rogowsky y Horlick, 2015)

## **Resolución en las negociaciones**

Llegar a un acuerdo con respecto al sector automotriz dentro de las negociaciones del TPP fue uno de los temas más complejos y trascendentes gracias a la importancia que representa dicha industria para el crecimiento económico de las naciones así como también por los intereses comerciales que conservan los principales actores en el mercado global.

Después de implementar las correspondientes mesas de trabajo y tras numerosas rondas de negociación, finalmente el 4 de Octubre se estableció de mutuo acuerdo las reglas que regirán el comercio en la industria terminal y de autopartes, después de los procesos de ratificación del acuerdo en los distintos países.

Con respecto a las reglas de origen, tema sobresaliente en esta industria, tanto para autopartes y automóviles se establecieron las siguientes condiciones:

## Esquema 15. Resoluciones TPP



Fuente: Elaboración propia con base a El Economista (2015)

Para el caso de México, de acuerdo con Eduardo Solís, presidente de la AMIA, las reglas de origen establecidas en el TPP son equiparables a las ya contenidas en el TLCAN. Específicamente este último aplica un 62.5 % de contenido regional, determinado por costo neto a través del rastreo, es decir, realizando una ubicación precisa a lo largo de la cadena productiva del origen de los bienes, y el TPP solo establece las reglas de origen de 45.0 % por medio del costo neto (procesos de ensamblaje) sin la necesidad de realizar el rastreo. Lo que al final implica un mismo nivel de obligaciones.

Para el caso particular de Japón, EE.UU acordó eliminar los porcentajes de 2.5 % para autos originarios y el 25.0 % para camiones, al mismo tiempo que Canadá eliminaría en un periodo no mayor a 5 años el arancel de 6.1 % para autos japoneses.

### **Factores de riesgo de la entrada de México al acuerdo**

Si bien la entrada de México al TPP se considera una oportunidad para incursionar a seis nuevos mercados con los que anteriormente no se contaba con un acuerdo comercial (Australia, Brunei, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam), desde su entrada a las negociaciones en octubre de 2012, diversos grupos sociales y analistas consideraron desventajosa la participación nacional en dicho acuerdo debido a la fuerte competencia que implicaban el grupo de los 11, ya que hasta la actualidad, México se sigue catalogando como una nación manufacturera cuyos bienes carecen de un valor agregado competitivo a nivel global.

Dentro de la industria automotriz, uno de los factores de riesgo para México está relacionado con el papel que jugará ahora la nación mexicana, dado que hasta antes del acuerdo México se consideraba una plataforma para entrar al mercado americano gracias a los beneficios que se tenían con el TLCAN, sin embargo, después de la eliminación arancelaria que hace EE.UU hacia el socio japonés, las economías de escala como México, disminuyen parte de su ventaja en el comercio internacional gracias a la denominación de origen acordada en el acuerdo<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Si bien los estándares de denominación de origen se encuentran en 45.0 % para TPP con costo neto, el TLCAN mantiene un porcentaje referencial del 62.5 %. El proceso de rastreabilidad vuelve más burocrático y menos competitivo el uso del TLCAN para la industria automotriz

Otro de los aspectos que debilita la competitividad del país en el acuerdo del TPP y desalienta los flujos de inversión extranjera directa es el factor logística, pues a pesar de contar con un posicionamiento geográfico clave para los intercambios comerciales con EE.UU, de acuerdo con Roberto Morales (2015) México cuenta con unos costos logísticos de 20.0 %<sup>20</sup> sobre el valor de sus ventas en contraste con el 9.0 % que mantienen países económicamente similares, por lo que se encuentra ubicado en el lugar 50 de 160 países en el Índice de Competitividad Global y con respecto a los miembros del TPP se posiciona en el penúltimo puesto solo por arriba de Perú.

### **Ventajas para Japón en el TPP**

De los integrantes que conforman el acuerdo, Japón se caracteriza como el miembro más reciente en ingresar a las negociaciones. En marzo de 2013, el ministro Shinzo Abe manifestaba sus intenciones de adhesión, cuestión que fue criticada por los oponentes del partido, entre ellos los representantes del grupo agrícola.

Para abril de 2013, Japón ya contaba con el apoyo de EE.UU y a finales de julio del mismo año Japón se unió formalmente. Prestowitz asevera que de los países de Asia Pacífico, es Japón quién tiene el mercado automotriz más atractivo, esto se debe a que no tiene ningún tipo de arancel a la importación de vehículos y sin embargo presenta bajos niveles de importación (2013, p.474).

Otro factor clave de la competitividad de la industria automotriz japonesa reside en la manipulación que el gobierno japonés ejerce en el mercado de divisas sobre el yen. De acuerdo con el Centro de Investigación de Automóviles (CAR por sus siglas en inglés) si el tipo de cambio del yen/dólar pasa de 90 yenes por dólar a 100 yenes por dólar, existiría un incremento de las exportaciones de vehículos al mercado de EE.UU de 15.1 %<sup>21</sup>, y si se presenta una variación del tipo de cambio de 90 yenes por dólar a 80 yenes por dólar las exportaciones disminuirían en el mismo porcentaje (2012, p.3).

El Centro de Investigación de Automóviles asevera que una vez que EE.UU elimine por completo los aranceles que ha mantenido frente a países no miembros del TLCAN y

---

<sup>20</sup> Estos costos se refieren a los retrasos logísticos provocados mayormente por los pagos de carácter informal (corrupción e inseguridad).

<sup>21</sup> 105 mil autos.

bajo un tipo de cambio de 90 a 100 yenes por dólar EE.UU perdería 91 500 empleos y una producción de 25 000 vehículos.

Aunado a estos factores el economista Yoshizaki Tatsuhiko asegura que el TPP es un mecanismo para impulsar las reformas del ministro Abe pues permitiría que Japón se recupere del atraso en materia comercial y sentaría las bases para crear una zona de libre comercio en Asia-Pacífico. Además, la entrada en vigor del TPP fungiría como catalizador para impulsar otros acuerdos regionales, como el acuerdo de libre comercio entre Japón, China y Corea del Sur o el Acuerdo Económico Comprensivo Regional.

### **Factores de riesgo de la entrada de Japón al acuerdo**

Si bien es cierto que no hay aranceles para vehículos foráneos, el gobierno japonés ha protegido su mercado a través de una serie de barreras no arancelarias. Con la entrada del Acuerdo de Asociación Transpacífico, Japón acordó permitir la entrada de vehículos estadounidenses bajo un marco preferencial que va de las 2000 a 5000 unidades de acuerdo al tipo de vehículo (H. Cooper y E. Manyin, 2013).

Ambos países se comprometieron a revisar de manera separada las medidas no arancelarias de Japón que incluyen normas fitosanitarias, la certificación verde, la implementación de tecnología y las formas de distribución, estas negociaciones de carácter bilateral dieron inicio en agosto.

Aún existen temas sin resolver en el contexto de las negociaciones entre EE.UU y Japón ya que los fabricantes estadounidenses como Chrysler, Ford y General Motors afirman que el gobierno nipón ha impedido que ellos alcancen una mayor participación en el mercado automotriz de este país asiático.

El gobierno japonés afirma que la baja participación estadounidense en el mercado se debe a la falta de interés de las compañías norteamericanas en adaptarse a los estándares de vida del consumidor asiático los cuales buscan vehículos pequeños, además aseguran que los japoneses proporcionan la misma información a los productores foráneos.

Por otra parte, los japoneses han manifestado su descontento ante la medida estadounidense de desgravar en el largo plazo las importaciones de vehículos pues esto les puede restar competitividad en el mercado norteamericano frente a países como Corea del Sur.

### **Modelo econométrico de exportaciones mexicanas de vehículos ligeros**

Para determinar cuál sería el posible efecto de la entrada de México en el TPP sobre la balanza comercial de la industria automotriz ante la participación del Japón en el mismo, se propone el análisis de un modelo econométrico que muestre la interacción de las principales variables que afecten las exportaciones automotrices mexicanas añadiendo el efecto del comportamiento de la economía japonesa.

### **Descripción de variables**

Para el estudio del modelo propuesto para el análisis de las exportaciones mexicanas se hace uso de las siguientes variables comprendidas para el periodo de estudio de 1995 a 2014, de forma trimestral:

**Tabla 4. Variables del modelo**

<b>Variable</b>	<b>Nomenclatura</b>	<b>Descripción</b>
Exportaciones Automotrices de México	D(LXMEX)	Son las exportaciones totales del sector automotriz mexicano con respecto a automóviles ligeros
Producción Automotriz Mexicana	D(LPRODMEX)	Producción mexicana de automóviles ligeros
Tipo de Cambio México	D(LTCMEX)	Es el tipo de cambio real promedio Peso - Dólar
Demanda de Automóviles originaria de EE.UU	D(LDUSA)	Exportaciones de automóviles ligeros por parte de México a EE.UU

Tipo de Cambio Japón	D(LTCJAP)	Se refiere al tipo de cambio real promedio Yen - Dólar
Dicotómica	DUM2	Comportamiento económico (reformas económicas y nivel de exportaciones) de Japón rumbo a la apertura comercial

$$XMEX = f(RODMEX, TCMEX, DUSA, TCJAP, DUM2)$$

$$1. \frac{XMEX}{RODMEX} > 0$$

- ❖ Se plantea que la relación entre las exportaciones automotrices totales y la producción de las mismas es directa ya que si existe una mayor producción de automóviles ligeros, la oferta al sector externo será mayor y viceversa.

$$2. \frac{XMEX}{TCMEX} > 0$$

- ❖ La relación entre el tipo de cambio de México y el nivel de las exportaciones totales de México es de carácter positiva de tal manera que si el tipo de cambio aumenta las exportaciones automotrices se elevaran de igual forma.

$$3. \frac{XMEX}{DUSA} > 0$$

- ❖ La relación que mantienen las exportaciones totales automotrices con respecto a la demanda de EE.UU es una relación positiva, ya que si la demanda por parte de EE.UU crece, las exportaciones automotrices de México aumentaran de igual forma.

$$4.- \frac{XMEX}{TCJAP} > 0$$

- ❖ La relación que mantienen las exportaciones totales automotrices con respecto al tipo de cambio de Japón es una relación inversa, ya que si el tipo de cambio entre el yen y el dólar aumenta las exportaciones japonesas serán más competitivas que las mexicanas por lo que estas últimas disminuirán.

$$5.- \frac{XMEX}{DUM2}$$

- ❖ La relación que mantienen las exportaciones totales automotrices mexicanas con respecto a la dicotómica es una relación inversa, ya que si el comportamiento económico de Japón dentro del acuerdo mejora la competitividad de la industria automotriz japonesa las exportaciones mexicanas disminuirán.

### **Especificación.**

- ❖ Construcción del modelo

$$\begin{aligned} \ln X_{mex_T} = & 0.4418 \text{ Prodmex}_t - 0.2182 \text{ Tcmex}_{t-3} + 0.6261 \text{ Dusa}_t - 0.1197 \text{ Tcjap}_{t-8} \\ & - 0.0129 \text{ dum2} + 0.0173 \text{ seas3} + \varepsilon_t \end{aligned}$$

## Estimación

**Tabla 5. Significancia Estadística de Coeficientes**

Dependent Variable: D(LXMEX)  
Method: Least Squares  
Date: 12/17/15 Time: 12:49  
Sample (adjusted): 1997Q2 2015Q2  
Included observations: 73 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LPRODMEX)	0.441758	0.055190	8.004366	0.0000
D(LTCMEX(-3))	-0.218227	0.074193	-2.941340	0.0045
D(LDUSA)	0.626095	0.043110	14.52304	0.0000
D(LTCJAP(-8))	-0.119689	0.059129	-2.024205	0.0469
DUM2	-0.012963	0.006584	-1.968868	0.0531
@SEAS(3)	0.017280	0.006400	2.700039	0.0088
R-squared	0.962683	Mean dependent var		0.015633
Adjusted R-squared	0.959898	S.D. dependent var		0.124047
S.E. of regression	0.024841	Akaike info criterion		-4.474020
Sum squared resid	0.041344	Schwarz criterion		-4.285763
Log likelihood	169.3017	Hannan-Quinn criter.		-4.398996
Durbin-Watson stat	2.248489			

Producción mexicana: Como la probabilidad asociada a la producción es menor 0.05 se concluye que es una variable significativa.

Tipo de cambio mexicano: Como la probabilidad asociada al tipo de cambio mexicano es menor 0.05 se concluye que es una variable significativa.

Demanda interna de EE.UU: Como la probabilidad asociada a la demanda interna de EE.UU es menor 0.05 se concluye que es una variable significativa.

Tipo de cambio japonés: Como la probabilidad asociada al tipo de cambio japonés es menor 0.05 se concluye que es una variable significativa.

Dum: Como la probabilidad asociada a la dicotómica es mayor 0.05 se concluye que es una variable es significativa en un 94.0 %.

Seas(3): Como la probabilidad asociada a la variable estacional es menor 0.05 se concluye que es una variable significativa.

a) Interpretación de los coeficientes

Producción mexicana: Por cada unidad que se incremente la producción mexicana, las exportaciones mexicanas aumentarán 0.4418 unidades.

Tipo de cambio mexicano: Por cada peso/dólar que se incrementó el tipo de cambio hace tres períodos las exportaciones mexicanas disminuyeron 0.2182 unidades.

Demanda interna de EE.UU: Por cada unidad que se incremente la demanda interna de EE.UU, las exportaciones mexicanas aumentarán 0.6261 unidades.

Tipo de cambio japonés: Por cada yen/dólar que se incrementó el tipo de cambio japonés hace ocho períodos las exportaciones mexicanas disminuyeron 0.1197 unidades.

Dum2: Cada vez que se presente un cambio estructural en la economía japonesa dentro del contexto del TPP las exportaciones mexicanas disminuirán en 0.0129 unidades

Seas (3): Cada vez que se presenta el efecto de temporada de cada tercer trimestre las exportaciones mexicanas aumentan 0.0173 unidades.

b) Validación económica.

**Tabla 6. Validación económica**

Variables	Signo esperado	Signo obtenido.
<b>Prodmex</b>	+	+
<b>Tcmex (-3)</b>	+	-
<b>Dusa</b>	+	+
<b>Tcjap (-8)</b>	-	-
<b>Dum2</b>	-	-
<b>Seas(3)</b>	+	+

c) Bondad de Ajuste

$$R^2 = 0.962683$$

El modelo econométrico se ajusta en 0.962683.

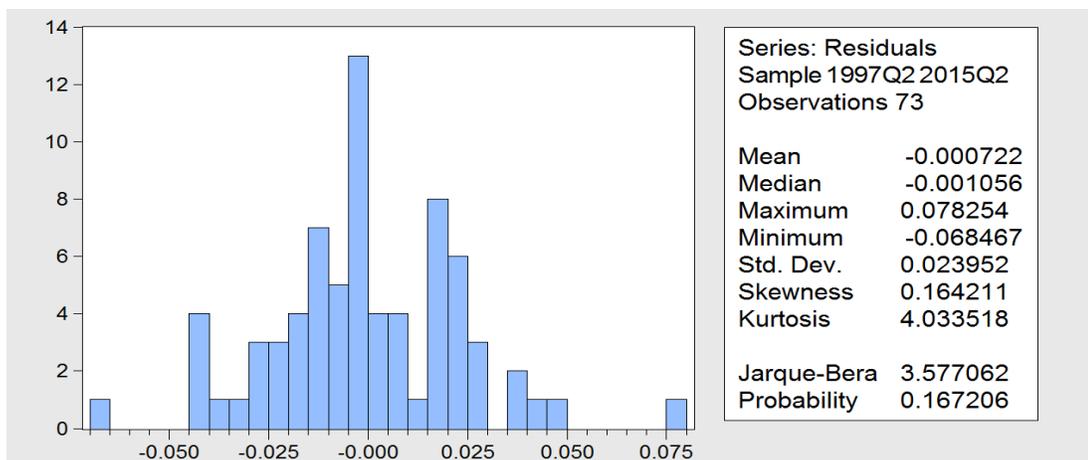
### Validación

❖  $E(\varepsilon/x) = 0$  Valor esperado 0

$$H_0 = E(\varepsilon/x) = 0$$

$$H_a = E(\varepsilon/x) \neq 0$$

**Gráfico 15. Validación del modelo**



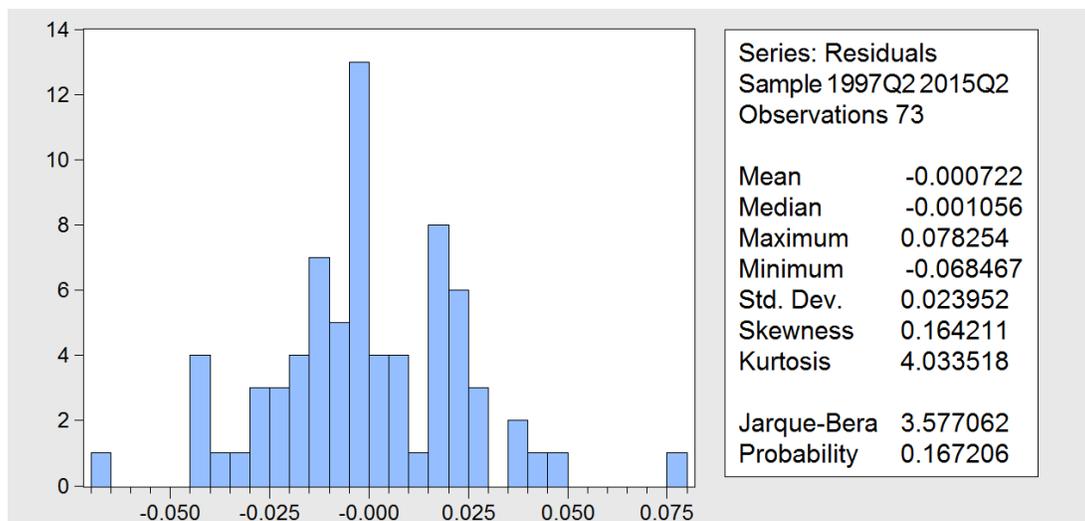
Como el valor de Jarque-Bera es menor a 5.992, no se rechaza  $H_0$  y se concluye que el valor esperado de error es cero.

❖  $(\varepsilon/x) \sim N(\sigma, \sigma^2)$  Normalidad

$$H_0 = \text{Normalidad } \varepsilon$$

$$H_a = \text{No normalidad } \varepsilon$$

**Gráfico 16. Validación del modelo**



Como el valor esperado del Jarque-Bera es menor a 5.992 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe normalidad en las perturbaciones.

❖  $\varepsilon(\varepsilon\varepsilon'/X) = \sigma^2 I$  **Homocedasticidad**

ARCH-1

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 1

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 1

**Tabla 7. Heterocedasticidad Arch-1**

Heteroskedasticity Test: ARCH			
F-statistic	0.002416	Prob. F(1,70)	0.9609
Obs*R-squared	0.002485	Prob. Chi-Square(1)	0.9602

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 1.

## ARCH-2

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 2

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 2

**Tabla 8. Heterocedasticidad Arch-2**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.171361	Prob. F(2,68)	0.8429
Obs*R-squared	0.356047	Prob. Chi-Square(2)	0.8369

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 2.

## ARCH-3

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 3

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 3

**Tabla 9. Heterocedasticidad Arch-3**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.223939	Prob. F(3,66)	0.8794
Obs*R-squared	0.705352	Prob. Chi-Square(3)	0.8719

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 3.

## ARCH-4

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 4

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 4

**Tabla 10. Heterocedasticidad Arch-4**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.382625	Prob. F(4,64)	0.8203
Obs*R-squared	1.611534	Prob. Chi-Square(4)	0.8067

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 4.

ARCH-5

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 5

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 5

**Tabla 11. Heterocedasticidad Arch-5**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.301326	Prob. F(5,62)	0.9103
Obs*R-squared	1.613232	Prob. Chi-Square(5)	0.8996

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 5.

ARCH-6

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 6

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 6

**Tabla 12. Heterocedasticidad Arch-6**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.528442	Prob. F(6,60)	0.7845
Obs*R-squared	3.362852	Prob. Chi-Square(6)	0.7621

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 6.

ARCH-7

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 7

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 7

**Tabla 13. Heterocedasticidad Arch-7**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.434735	Prob. F(7,58)	0.8764
Obs*R-squared	3.290254	Prob. Chi-Square(7)	0.8569

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 7.

ARCH-8

$H_0$ : Homocedasticidad de orden 8

$H_a$ : Heteroscedasticidad de orden 8

**Tabla 14. Heterocedasticidad Arch-8**

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.386906	Prob. F(8,56)	0.9232
Obs*R-squared	3.404526	Prob. Chi-Square(8)	0.9065

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que existe homocedasticidad de orden 8.

## Diagnóstico L-M

Orden 2

$H_0$ : No autocorrelacion de orden 2 **Prob. F.** > 0.05

$H_a$ : Autocorrelacion de orden 2

**Tabla 15. Diagnostico L-M Orden 2**

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.143233	Prob. F(2,65)	0.3251
Obs*R-squared	2.415731	Prob. Chi-Square(2)	0.2988

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no rechazo y se concluye que no existe autocorrelación de orden 2.

Orden 3

$H_0$ : No autocorrelacion de orden 3 **Prob. F.** > 0.05

$H_a$ : Autocorrelacion de orden 3

**Tabla 16. Diagnostico L-M Orden 3**

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.601328	Prob. F(3,64)	0.1978
Obs*R-squared	5.034475	Prob. Chi-Square(3)	0.1693

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no rechazo y se concluye que no existe autocorrelación de orden 3.

Orden 4

$H_0$ : No autocorrelacion de orden 4 **Prob. F.** > 0.05

$H_a$ : Autocorrelacion de orden 4

### Tabla 17. Diagnostico L-M Orden 4

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.211529	Prob. F(4,63)	0.3148
Obs*R-squared	5.151875	Prob. Chi-Square(4)	0.2721

Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor a 0.05 no rechazo y se concluye que no existe autocorrelación de orden 4.

### Supuesto de correcta especificación lineal

$$Y = X\beta + \varepsilon$$

$H_0$ : Correcta Especificación Lineal      **Prob. F.** > 0.05

$H_a$ : Incorrecta Especificación Lineal

### Tabla 18. Correcta especificación lineal

Ramsey RESET Test:

F-statistic	0.067421	Prob. F(1,66)	0.7959
Log likelihood ratio	0.074533	Prob. Chi-Square(1)	0.7848

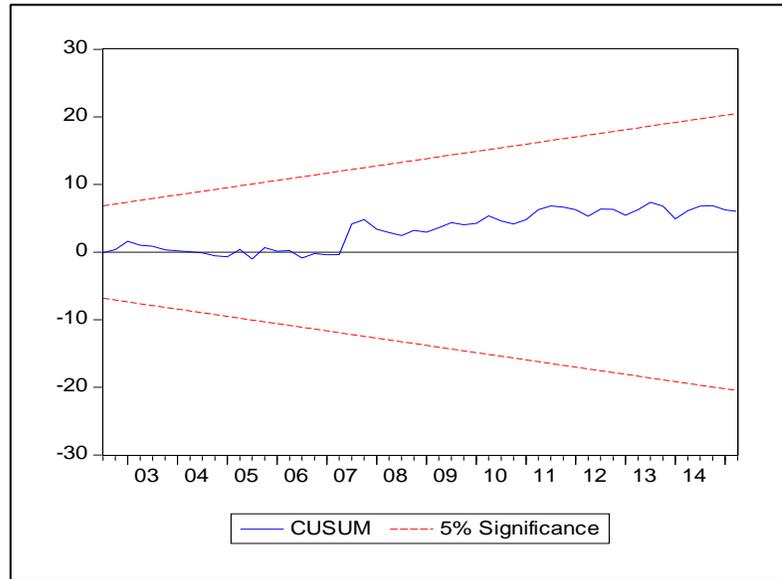
Como la probabilidad asociada a la prueba de hipótesis es mayor que 0.05 no se rechaza  $H_0$  y se concluye que hay una correcta especificación lineal.

$\hat{\beta}$  estables,      No Cambio Estructural

$H_0$ : Coeficientes estables

$H_a$ : Coeficientes inestables

**Gráfico 17. No Cambio Estructural**



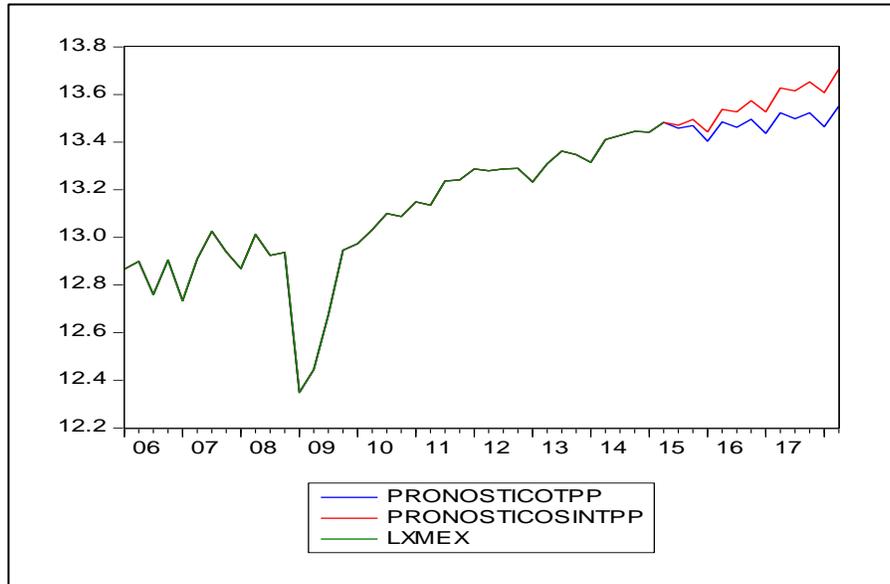
No existen cambios estructurales.

### **Pronóstico**

Como se determinó mediante las pruebas mencionadas, el modelo cumple con los requerimientos para poder estimar el comportamiento de las variables en períodos futuros.

La siguiente gráfica muestra un pronóstico de las exportaciones mexicanas hasta el segundo trimestre de 2018. Dicho pronóstico es el resultado del método Holt- Winters que estima los valores para un período adelante mediante la suma de tendencias actuales y el comportamiento de factores estacionales. Además este se calcula de manera multiplicativa dado que la estacionalidad crece de manera proporcional en el tiempo.

**Gráfico 18. Pronóstico de las Exportaciones Mexicanas**



De acuerdo con el pronóstico realizado desde el tercer trimestre de 2015 como punto de finalización de las negociaciones del acuerdo hasta el segundo trimestre de 2018, se pueden observar dos escenarios alternativos.

❖ PRONÓSTICO SIN TPP

Escenario en el cual México no fuera miembro participe en el acuerdo de TPP y por consecuencia, la política económica y comercial de la nación japonesa no afectara su comportamiento de forma directa.

❖ PRONÓSTICO TPP

Escenario en el cual México al ser miembro activo del TPP es afectado directamente por la política económica y comercial su socio japonés.

Los resultados fueron los siguientes:

**Tabla 19. Resultado de Pronóstico**

TRIMESTRE	PRONOSTICO TPP	PRONOSTICO SIN TPP	DIFERENCIA
2015Q3	699590.1902	708715.8858	-9125.695642
2015Q4	707108.9254	725684.0455	-18575.12011
2016Q1	662588.8891	688864.5904	-26275.70131
2016Q2	718585.5177	756827.0207	-38241.503
2016Q3	702618.9572	749663.7113	-47044.75404
2016Q4	726431.8851	785189.2103	-58757.32523
2017Q1	684422.0237	749431.3515	-65009.32789
2017Q2	746372.4371	827926.7804	-81554.34334
2017Q3	728286.6502	818411.0537	-90124.40346
2017Q4	746320.1928	849616.2025	-103296.0097
2018Q1	704145.2959	812060.3995	-107915.1036
2018Q2	767589.2206	896774.7548	-129185.5342

Como se puede observar en la tabla anterior, el nivel de exportaciones para este periodo en el marco del TPP, presenta una disminución promedio de 7.9 % en contraste con los resultados sin la participación del país en el acuerdo ni la interacción directa con Japón. Lo que permite resumir que la política económica y comercial que Japón realiza como parte de su programa de crecimiento económico y superación de la crisis interna, afecta el crecimiento de las exportaciones automotrices mexicanas

## CONCLUSIONES

Como se mencionó el comercio internacional se ha utilizado como herramienta para acceder a mercados de bienes y servicios que de otra manera, en un estado de economía cerrada no sería posible obtener.

Sus inicios mercantilistas permitieron dejar atrás el concepto netamente agrícola del feudalismo ya que a través de la teoría mercantilista el enfoque exportador se convirtió en el método para fortalecer al Estado en el ámbito político y económico. Más tarde, los clásicos quienes consideraban que el trabajo era el factor productivo más relevante sentarían las bases de dos conceptos fundamentales en el comercio, la ventaja absoluta y comparativa. Por una parte, la ventaja absoluta término acuñado a Adam Smith sostenía que las naciones debían especializarse en aquellos bienes en los que la mano de obra generara más unidades, mientras que la ventaja comparativa sostenía que los países debían exportar aquellos bienes donde sus ventajas fueran mayores, estos teóricos vieron enriquecidas sus aportaciones con la entrada del modelo neoclásico a mediados del siglo XIX.

La corriente neoclásica contemplaba a la tierra y el capital como factores esenciales para determinar las ventajas de una nación, de esta se destacan las contribuciones de Heckscher-Ohlin y Keynes, los primeros sostenían que los Estados debían exportar aquellos bienes que se obtuvieran a partir del factor más abundante y por tanto el más barato, mientras que Keynes fue el precursor de la creación del organismo que actualmente regula el comercio de forma global.

Esta serie de modificaciones a la percepción de la teoría comercial se vio fortalecida con el desarrollo de la ventaja competitiva de Michael Porter, quien analizó las diversas formas de dominar el mercado a través de costos, diferenciación y enfoque en la competencia.

Una vez que los países incrementaron sus flujos de intercambio comercial y buscaron crear sinergias con otras naciones surgió la necesidad de regular el comercio a través de organismos. El primero de ellos, el GATT, fungiría como el marco normativo para 105 miembros a través de la cláusula de la nación más favorecida, cláusula de principal

abastecedor y cláusula de la no discriminación. Esta se convertiría más tarde en la OMC quién además de salvaguardar los pilares del GATT vigilaría la preservación de la propiedad intelectual. De la OMC se desprenden dos organizaciones más, que fomentan la cooperación internacional y la inversión la OMA y la Cámara Internacional de Comercio.

Durante la conferencia de Bretton Woods en 1944 surgieron dos instituciones financieras que predominan hasta la fecha: el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, ambos apoyan a los países en desarrollo a través de distintos créditos. Sin embargo, los organismos internacionales no sólo se centran en el bienestar económico de las naciones sino que en algunos casos como el de la OCDE se fomenta el desarrollo social.

De forma regional, México se ha integrado a asociaciones como la Alianza del Pacífico con el objetivo de consolidar mercados y hacer frente a las condiciones del entorno económico internacional con Chile, Colombia y Perú. Cabe destacar que durante los años 40 y mediados de los 80 México tenía un modelo de economía cerrada conocido como Sustitución de Importaciones. Una vez que el fracaso del modelo se hizo inminente, México ingreso al neoliberalismo y se encaminó a la apertura comercial, esto se tradujo en la entrada al GATT en 1986.

En 1995, México se convirtió en miembro de la OMC y ha generado alianzas con 45 países a través de 10 tratados de libre comercio, Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial (AAP). Como consecuencia del intercambio comercial el país ha visto fortalecidos algunos sectores de la economía dada su capacidad productiva y el apoyo del gobierno denominado programas de fomento al comercio exterior; como es el caso de las actividades terciarias que contribuyen en un 60.0 % al PIB nacional. Dentro de las industrias más competitivas a nivel internacional podemos encontrar a la automotriz mexicana posicionada como una de las diez principales productoras.

Desde sus inicios la industria automotriz mexicana ha sido un catalizador para alcanzar el desarrollo a través de la generación de empleos, este recurso humano se encuentra

constantemente en capacitación y procesos de certificación lo que lo convierte en calificado y se caracteriza por sus costos laborales menores a los estadounidenses.

Además su enfoque en la producción de vehículos de valor agregado y sofisticación tecnológica la ha convertido en una fuente importante de recepción de inversión extranjera directa al captar cerca del 10.0 % de lo que recibe el país. Este flujo de inversión cuyo objetivo principal es la instalación de plantas manufactureras colocó a la industria en el ranking internacional como la séptima productora en 2014 y como la cuarta exportadora.

En el ámbito comercial, la industria presenta un superávit en su balanza y actualmente cuenta con 100 destinos de exportación, siendo EE.UU su principal socio desde la entrada en vigor del TLCAN. Esta idea viene reforzada con los resultados del índice de ventaja comparativa revelada, el cual denota que México ha incrementado el flujo de intercambio comercial con el país del norte cada año, convirtiéndolo en el cliente principal con un 80.0 % de exportaciones y en el proveedor principal con el 60.0 % de importaciones.

En contraste, para 1995 Japón se encontraba bajo los estragos de una recesión económica ocasionada por la crisis bancaria y la burbuja especulativa surgida a inicios de 1991, este hecho obligó primeramente a la economía nacional a gestionar una política fiscal expansiva con la finalidad de incentivar el consumo y a la par el sector productivo comenzó una reconfiguración de las cadenas de producción con el propósito de contrarrestar los efectos de la crisis y coadyuvar al crecimiento económico.

Fue la industria automotriz quien durante este periodo desarrolló un sistema productivo competente, basado en el diseño artesanal con implementación tecnológica y un nuevo esquema de recursos humanos, lo que le permitió satisfacer la demanda interna y al mismo tiempo expandirse a nivel global, siendo actualmente un sector de fundamental importancia para la economía nacional gracias a que contribuye un 50.0 % al PIB nacional además de ser la principal fuente de empleo.

Con base a este análisis comparativo se puede destacar que la industria automotriz japonesa es un sector competitivo a causa de las siguientes ventajas fundamentales,

primeramente se caracteriza por ser una industria de valor agregado, derivado de una importante inversión en plantas ensambladoras y al mismo tiempo en Investigación y Desarrollo enfocado a la innovación productiva, rediseño y preocupación ambiental, lo que le permite estar a la vanguardia a escala internacional.

Así mismo los flujos de inversión no solo se limitan a nivel nacional; la reconfiguración global de este sector le ha permitido destinar una importante cuota de inversión para instalaciones de producción en mercados emergentes con el fin de reducir los costos de producción y aprovechar la política comercial de los mismos, caso particular, el de México. El fenómeno anterior ha provocado que dicho sector tenga presencia en los cinco continentes, siendo Asia la principal región productiva con un total de 364 plantas y consecutivamente el continente americano con 314 plantas cuyas empresas como Toyota y Nissan se catalogan como productores líderes.

Dentro de los intercambios comerciales, la nación japonesa se caracteriza por ser una exportadora neta al contar con un superávit comercial dentro del sector superior a los 40 000 millones de dólares, siendo EE.UU su principal destino comercial con un 33.0 % de las exportaciones globales y China y la Unión Europea con un 9.0 % respectivamente.

Con respecto a la mano de obra, Japón es considerado un mercado con un capital de trabajo creciente y altamente competitivo lo que se traduce en una mayor productividad pero al mismo tiempo en altos costos laborales por arriba del promedio de EE.UU (KPMG, 2014), lo que lo obliga a buscar opciones de manufactura mucho más baratas.

El Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP) es uno de los tratados de libre comercio más competitivos a nivel mundial, denota la importancia de las cadenas de suministro y pretende impulsar el crecimiento económico de la región Asia- Pacífico. Las doce naciones miembros buscan generar un mayor número de empleo y a la par mejorar la calidad de vida de los habitantes. Y disminuir el índice de pobreza es decir, fomentar el desarrollo a nivel regional.

Para México, Japón y EE.UU un acuerdo como el de Asociación Transpacífico representa un proyecto ambicioso dada la cobertura de éste en el contexto globalizado,

la concentración del PIB, el comercio y la inversión. Por una parte EE.UU ve en él una plataforma para abrirse paso a mercados potenciales como Vietnam y Japón en el sector automotriz, cuyas barreras arancelarias y no arancelarias planean reducirse en el largo plazo respectivamente. Además de ser un instrumento geopolítico para contrarrestar el peso de China en la economía mundial

Mientras que México, que presenta una fuerte dependencia hacia el país norteamericano, el TPP se convierte en una herramienta comercial para mantener la preferencia arancelaria de la que goza desde la firma del TLCAN, al mismo tiempo de ser una oportunidad para gestionar una cartera de proveedores internacionalmente diversificada y expandirse a nuevos mercados como Nueva Zelanda, Singapur, Vietnam y Brunei, a través de tarifas arancelarias más accesibles.

En el caso de Japón, la entrada en vigor del TPP viene a reforzar la política económica del primer ministro Shinzo Abe permitiendo que la nación nipona tenga una participación más activa en la dinámica comercial internacional. En contraste con EE.UU que busca hacer frente a China, los japoneses consideran que este tratado proporcionaría una base para crear una zona de libre comercio entre los países asiáticos. Además la disposición de EE.UU para reducir los aranceles en el sector automotriz podría potenciar el nivel de exportaciones japonesas dado el control que ejercen en el tipo de cambio yen/ dólar.

Sin embargo, el TPP involucra algunos factores de riesgo para países como México, quién en comparación con los demás integrantes, tiene bienes manufactureros de menor valor agregado y podría verse desplazado por otras naciones, no sólo por los estándares de calidad e innovación sino por sus elevados costos logísticos, los cuales representan hasta el 20.0 % del costo de producción.

Particularmente en el sector automotriz, la industria mexicana se enfrenta a un panorama incierto, ya que si bien logra expandir sus destinos comerciales y atraer mayores flujos de inversión, la disminución de las barreras arancelarias que actualmente mantiene EE.UU fuera de la región TLCAN, coloca al país ante competidores cuya capacidad productiva es superior y más eficiente, como es el caso de la nación japonesa.

Basándose en la hipótesis del presente trabajo “dada la actual dependencia de la industria automotriz de México con respecto a EE.UU la firma del Acuerdo de Asociación Transpacífico convertirá a Japón en el nuevo socio comercial del país del norte impactando de manera negativa en las exportaciones del sector automotriz mexicano”, se elaboró un modelo econométrico el cual permitió obtener un primer escenario en el que se evaluara el impacto del comportamiento económico de Japón sobre las exportaciones automotrices mexicanas y un segundo escenario donde México se mantiene al margen de las negociaciones de este acuerdo.

El pronóstico del modelo arrojó valores superiores en un 7.0 % aproximadamente bajo el supuesto de que México no fuera partícipe del TPP y mantuviese el nivel de intercambio comercial que presenta con EE.UU de manera histórica, mientras que en el marco del TPP se pudo constatar que el volumen de las exportaciones de vehículos ligeros mexicanos se vería menoscabado dado una mayor participación de Japón el mercado norteamericano. Por tanto, dichos resultados demuestran que la hipótesis inicial queda comprobada.

## REFERENCIAS

- Aguilar, P. (2011) Las relaciones comerciales bilaterales entre EE.UU y Japón a partir del “Milagro Japonés”. Periodo 1980 – 1990. Recuperado de: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2740/1020730799-2011.pdf?sequence=1>
- Alianza del Pacífico (2015) ¿Qué es la Alianza del Pacífico?. México. Recuperado de: [http://alianzapacifico.net/que\\_es\\_la\\_alianza/estructura-y-organigrama/](http://alianzapacifico.net/que_es_la_alianza/estructura-y-organigrama/)
- AMIA (2014) Boletín de prensa diciembre 2014. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>
- Andersen, A. (1997) Diccionario Espasa: Economía y negocios. México: Editorial Espasa
- Aparacio, A. (2010) Economía Mexicana 1910-2010: Balance de un Siglo. México. Recuperado de: <http://www.economia.unam.mx/profesores/aaparacio/Econom%C3%ADa.pdf>
- Ballesteros A. (2001) *Comercio exterior: teoría y práctica*. España: Servicios de Publicaciones, Universidad.
- Banco Mundial (2014). *Indicadores de desarrollo mundial*. Recuperado de: <http://databank.bancomundial.org/data/reports.aspx?source=2&country=&series=NY.GDP.MKTP.CD&period=>
- Banco Nacional de Comercio Exterior (2013) Producción y Exportación de México Marzo/Abril 2013. México. Recuperado de: [http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/153/10/SKMBT\\_C5501402121\\_4580.pdf](http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/153/10/SKMBT_C5501402121_4580.pdf)
- Business Intelligence from Dezan Shira & Associates (2013) *Por qué la ASEAN es importante para su estrategia de negocios en Asia*. China. Recuperado de: <http://www.china-briefing.com/news/2013/02/23/por-que-la-asean-es-importante-para-su-estrategia-de-negocios-en-asia.html>

Cantos, M. (s.f) *Introducción al comercio internacional*. Cataluña: Editorial Edhasa

CAR (2012) *The Effects a U.S. Free Trade Agreement with Japan would have on the U.S. Automotive Industry*. Recuperado de: [http://www.cargroup.org/assets/files/the\\_effects\\_a\\_u.s.\\_free\\_trade\\_agreement\\_with\\_japan\\_would\\_have\\_on\\_the\\_u.s.\\_automotive\\_industry2.pdf](http://www.cargroup.org/assets/files/the_effects_a_u.s._free_trade_agreement_with_japan_would_have_on_the_u.s._automotive_industry2.pdf)

Carbaugh R. (2010) *Economía Internacional*. México: Cengage Learning.

CEFP (2002). *Análisis Económico y Fiscal del Sector Automotor de México, 1990-2001*. Recuperado de: <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0312002.pdf>

CEFP (2009) *Situación actual del sector automotor en México, 2000-2009* Recuperado de: <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/2009/cefp0332009.pdf>.

Cooney, P. (PPGE) (s.f) *Dos Décadas de Neoliberalismo en México y Desafíos*. Brasil. Recuperado de: <http://www.anpec.org.br/encontro2007/artigos/A07A034.pdf>

Cruz (2013) *Acuerdo Transpacífico (TPP): una visión crítica*. Recuperado de: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/8/3554/22.pdf>

Delgado, G.M. (2003) *Historia de México*. México. Recuperado de: [cobachsonora.edu.mx/portal/Modulos-3sem/FB3S-HISMEXICO1.pdf](http://cobachsonora.edu.mx/portal/Modulos-3sem/FB3S-HISMEXICO1.pdf)

Deloitte (2012). *Mexico's Automotive Industry*. Recuperado de: <http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/mx/Documents/manufacturing/Auto-Deloitte-Mexico-31July2012.pdf>

Devoto R. (s.f) *Ventaja Competitiva y Cadena de valor*\_\_Recuperado de: <http://www.ingcomercial.ucv.cl/sitio/assets/publicaciones/Apuntes-Docentes/ApunteDocenteVentajaCompetitivayCadenadeValorRD.pdf>

Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (2015). *Glosario de comercio internacional y definiciones contenidas en los acuerdos comerciales*. Recuperado de: <http://www.direcon.gob.cl/glosario/>

El Economista (2015) El TPP, en 10 preguntas Recuperado de:  
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/11/06/tpp-10-preguntas>

El Economista (2015) Comercio Automotriz en TPP complace a México: Guajardo.  
Recuperado de: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/10/05/mexico-complacido-desenlace-tpp-comercio-automotriz>.

Escartín (s.f) *Tema 18 John Stuart Mill*. Recuperado de:  
[http://personal.us.es/escartin/John\\_S\\_%20Mill.pdf](http://personal.us.es/escartin/John_S_%20Mill.pdf)

Escribano G. (s.f) Capítulo 2. El Comercio Internacional. Recuperado de:  
<http://www.uned.es/deahe/doctorado/gescribano/comercio%20internacional.pdf>.

Guillen, H. (2013). México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico. Julio/Agosto. Comercio Exterior. México Recuperado de:  
<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/157/6/Mexico-de-la-sustitucion.pdf>

H. Cooper y E. Manyin (2013) *Japan Joins the Trans-Pacific Partnership: What Are the Implications?* Recuperado de: <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R42676.pdf>

Huerta, M. y Chavez, M.F (2002) Tres modelos de política económica en México durante los últimos sesenta años. México. Recuperado de:  
<http://www.analisiseconomico.com.mx/pdf/3703.pdf>

INEGI (2015) Cuentame INEGI, Actividades económicas. México. Recuperado de:  
<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/Mex/Economia/>

Instituto Tecnológico de Sonora (s.f) *Ventaja competitiva (Porter)*. Recuperado de:  
<http://www.itson.mx/micrositios/pimpiie/Documents/ventaja%20competitiva.pdf>

Japan Automobile Manufacturers Association (2015) *The Motor Industry of Japan 2015*.  
Recuperado de: <http://www.jama-english.jp/publications/MIJ2015.pdf>

Jerez, J.L. (2007) Comercio Internacional. España: ESIC EDITORIAL

KPMG (2014) Competitive Alternatives. Recuperado de:  
[http://www.competitivealternatives.com/reports/2014\\_compalt\\_execsum\\_en.pdf](http://www.competitivealternatives.com/reports/2014_compalt_execsum_en.pdf).

Krugman y Obstfeld (2006) *Economía internacional*. Madrid: Pearson.

MECON (s.f) Balanza comercial 1998-1999 Recuperado de:  
[www.mecon.gov.ar/cuentas/internacionales/documentos/09.doc](http://www.mecon.gov.ar/cuentas/internacionales/documentos/09.doc)

Ministry of Foreign Affairs Of Japan (2015) *Free Trade Agreement (FTA) and Economic Partnership Agreement (EPA)*. Japón. Recuperado de:  
<http://www.mofa.go.jp/policy/economy/fta/index.html>

Morales, R. (2015) Tren del TPP puede iniciar su marcha sin todos sus pasajeros. El Economista, s.p. Recuperado de:  
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/10/14/tren-tpp-puede-iniciar-su-marcha-sin-todos-sus-pasajeros>

Morales, R. (2015) México, al fondo de la tabla en logística en el TPP. El Economista, s.p. Recuperado de: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/11/18/mexico-fondo-tabla-logistica-tpp>

Moreno L. (2014) "Muere" en el primer año 40% de Mipyme en DF". *Milenio*. Recuperado de: [http://www.milenio.com/negocios/Muere-primer-ano-Mipyme-DF\\_0\\_222577771.html](http://www.milenio.com/negocios/Muere-primer-ano-Mipyme-DF_0_222577771.html)

Naidu-Ghelani, R. (2015) ¿TPP trade deal: Who are the winners and losers?. Recuperado de: <http://www.bbc.com/news/business-34451423>

Nataraj, G. y Ashwani (2014) India-Japan Economic Partnership Agreement: Gains and Future Prospects. New Delhi. Recuperado de:  
[http://www.orfonline.org/cms/export/orfonline/modules/occasionalpaper/attachments/occasionalpaper50\\_1393326944577.pdf](http://www.orfonline.org/cms/export/orfonline/modules/occasionalpaper/attachments/occasionalpaper50_1393326944577.pdf)

Negrete, S. (2013) Guanajuato pelea por quedarse con planta armadora. El Economista s.p. Recuperado de:  
<http://eleconomista.com.mx/estados/2013/09/05/guanajuato-pelea-quequedarse-planta-armadora>

Noriega D (2010) Modelo de fuerzas competitivas de Porter. Recuperado de:  
<http://es.slideshare.net/dnoriega0409/modelo-de-fuerzascompetitivasdeporter>.

OCDE (2015) Acerca de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). México. Recuperado de: <http://www.oecd.org/centrodemexico/laocde/>

OMA (2015) *Members*. Recuperado de: <http://www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members.aspx>

OMC (2015) Información sobre comercio internacional y acceso a los mercados  
Recuperado de:  
[https://www.wto.org/spanish/res\\_s/statis\\_s/statis\\_bis\\_s.htm?solution=WTO&path=/Dashboards/MAPS&file=Map.wcdf&bookmarkState={%22impl%22:%22client%22,%22params%22:{%22langParam%22:%22en%22}}](https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/statis_bis_s.htm?solution=WTO&path=/Dashboards/MAPS&file=Map.wcdf&bookmarkState={%22impl%22:%22client%22,%22params%22:{%22langParam%22:%22en%22}}).

OMC (2015) *Miembros y Observadores*. Recuperado de:  
[https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/org6\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org6_s.htm)

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2015) OECD Better Life Index/Japón. Recuperado de:  
<http://www.oecdbetterlifeindex.org/es/countries/japan-es/>

Osorio A. (1995) *Diccionario de Comercio Internacional*. México: Grupo Editorial Iberoamérica

Porter, M. (2006) *La ventaja competitiva de las naciones*. México: Editorial Patria

Posada (s.f) Acuerdo de Asociación Económica Perú – Japón Resultados y oportunidades. Recuperado de: <http://www.cepeja.org/pdfs/calosposada.pdf>

Prestowitz, C. (2013) *El riesgo de México frente al TPP*. Recuperado de:  
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/8/3554/21.pdf>

PROMEXICO (2013) Alimentos Procesados. Unidad de Inteligencia de Negocios.  
Recuperado de:  
[http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/72/2/13070\\_4\\_DS\\_Alimentos\\_procesados\\_ES.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/72/2/13070_4_DS_Alimentos_procesados_ES.pdf)

PROMEXICO (2013) Industria de electrodomésticos. Unidad de Inteligencia de Negocios. México. Recuperado de:

[http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/322/3/131001\\_DS\\_Electrodomesticos\\_ES.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/322/3/131001_DS_Electrodomesticos_ES.pdf)

PROMEXICO (2013) Industria terminal automotriz. Recuperado de: [http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/130924\\_Diagnostico\\_automotriz\\_2013\\_ES.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/130924_Diagnostico_automotriz_2013_ES.pdf)

PROMEXICO (2015) Industria aeroespacial mexicana. Mapa de Ruta 2014. México. Recuperado de: <http://www.promexico.gob.mx/documentos/mapas-de-ruta/MRT-Aeroespacial-2014.pdf>

PROMEXICO (2015) Industria automotriz. Recuperado de: [http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150213\\_DS\\_Automotriz\\_ESP.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150213_DS_Automotriz_ESP.pdf)

PROMEXICO (2015) *La Cámara De Comercio Internacional*. Recuperado de: <http://www.promexico.gob.mx/comercio/la-camara-de-comercio-internacional.html>.

PROMEXICO (2015) La industria Automotriz. México. Recuperado de: [http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Follet\\_o\\_automotriz.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Follet_o_automotriz.pdf)

PROMEXICO (2015) Tecnologías de Información. México. Recuperado de: <http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/319/2/TI.pdf>

PROMEXICO (2015) THE MEXICAN AUTOMOTIVE INDUSTRY: LEADING THE WORLD. Recuperado de: <https://www.promexico.gob.mx/documentos/revista-negocios/pdf/abr-2015.pdf>.

PROMEXICO (2015). Sector automotriz terminal. Recuperado de: [http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150601\\_FC\\_Automotriz\\_Terminal\\_ES.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150601_FC_Automotriz_Terminal_ES.pdf)

Pugel T. (2004) *Economía internacional*. Madrid: McGraw-Hill Interamericana.

Roberto Morales (6 de noviembre de 2015) El TPP, en 10 preguntas. Recuperado de:  
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/11/06/tpp-10-preguntas>

Roberto Morales, (18 de Noviembre de 2015). México, al fondo de la tabla en logística en el TPP. Recuperado de:  
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/11/18/mexico-fondo-tabla-logistica-tpp>

Rogowsky, R y Horlick , G (2015) TPP and The Political Economy of U.S.-Japan Trade Negotiations. Wilson Center. Recuperado de:  
[https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/TPP%20and%20the%20Political%20Economy%20of%20US-Japan%20Trade%20Negotiations\\_2.pdf](https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/TPP%20and%20the%20Political%20Economy%20of%20US-Japan%20Trade%20Negotiations_2.pdf)

Rosenzweig. *MÉXICO Y SU INGRESO AL ACUERDO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO.* Recuperado de:  
<http://dei.itam.mx/archivos/revistadiciembre2012/9.%20De%20Rosenzweig.%20Articulo%20TPP.pdf>

Rozas, S. (2009) *Negocios Internacionales.* Colombia: Universidad del Norte. Recuperado de:  
<https://books.google.com.mx/books?id=pYjJGBEdRrEC&pg=PA2&lpg=PA2&dq>

Sakisaka, M. (1962) *Desarrollo de la Economía Japonesa después de la Segunda Guerra Mundial.* *Revista de Economía,* Santiago de Chile: Facultad de Economía de la Universidad de Chile. Recuperado de:  
[http://memoria.econ.uchile.cl/site/portapad\\_upload/fb8bee3d569d1e71f62a27d5cd689b9d.pdf](http://memoria.econ.uchile.cl/site/portapad_upload/fb8bee3d569d1e71f62a27d5cd689b9d.pdf)

Salvatore, D. (1998) *Economía Internacional.* Madrid: Macgraw-Hill

Secretaría de Economía (2005) *Resumen del Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica entre los Estados Unidos Mexicanos y Japón* Recuperado de:  
[http://www.economia.gob.mx/files/Resumen\\_AAE\\_Mexico\\_Japon.pdf](http://www.economia.gob.mx/files/Resumen_AAE_Mexico_Japon.pdf)

Secretaría de Economía (2006) *Negociaciones Comerciales Internacionales*. Recuperado de: [http://www.economia-snci.gob.mx/sic\\_php/pages/faqs/mex/neg\\_com\\_mex.php](http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/pages/faqs/mex/neg_com_mex.php)

Secretaría de Economía (2011) *Análisis de la competitividad de México Cierre 2011*. México. Recuperado de: [http://www.economia.gob.mx/files/diagnostico\\_economia\\_mexicana.pdf](http://www.economia.gob.mx/files/diagnostico_economia_mexicana.pdf)

Secretaría de Economía (2012) *Industria automotriz*. Recuperado de: [http://www.economia.gob.mx/files/comunidad\\_negocios/industria\\_comercio/Estudios/monografia\\_automotriz\\_marzo.pdf](http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Estudios/monografia_automotriz_marzo.pdf)

Secretaría de Economía (2012) *PROSEC* Recuperado de: <http://www.2006-2012.economia.gob.mx/comunidad-negocios/industria-y-comercio/instrumentos-de-comercio-exterior/prosec>

Secretaría de Economía (2014). *Industria automotriz*. Recuperado de: [http://www.economia.gob.mx/files/comunidad\\_negocios/industria\\_comercio/informacionSectorial/monografia\\_industria\\_automotriz\\_14\\_03\\_2014.pdf](http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/informacionSectorial/monografia_industria_automotriz_14_03_2014.pdf)

Secretaría de Economía (2015) *Fomento a la producción y las exportaciones*. Recuperado de: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/industria-y-comercio/instrumentos-de-comercio-exterior/fomento-a-la-produccion-y-las-exportaciones>

Secretaría de Economía (2015) *Industria Manufacturera Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX)* Recuperado de: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/industria-y-comercio/instrumentos-de-comercio-exterior/immex>

Secretaría de Economía (2015) *Programa de Devolución de Impuestos de Importación a los Exportadores (DRAWBACK)*. Recuperado de: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/industria-y-comercio/instrumentos-de-comercio-exterior/draw-back>

Secretaría de Economía (2015) Textos Preliminares del Tratado de Asociación Transpacífico. México. Recuperado de: <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/tratado-de-asociacion-transpacifico-tpa>

Secretaría de Economía (2015). Resumen Ejecutivo del Tratado de Asociación Transpacífico. Recuperado de: [http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/35623/TPP\\_resumen\\_ejecutivo\\_es.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/35623/TPP_resumen_ejecutivo_es.pdf)

Secretaría de Relaciones Exteriores (s.f) *Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados por México.* Recuperado de: <http://consulmex.sre.gob.mx/guangzhou/index.php/es/economia-y-comercio/tratados-libre-comercio>

SICE (2015) *Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP) - Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam* Recuperado de: [http://www.sice.oas.org/TPD/TPP/TPP\\_s.ASP](http://www.sice.oas.org/TPD/TPP/TPP_s.ASP)

SIICEX (s.f) *Ficha Informativa: Programa IMMEX.* Recuperado de: [http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/Transparencia/immex/archivos/FICHA%20INFORMATIVA%20IMMEX\\_rev4.pdf](http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/Transparencia/immex/archivos/FICHA%20INFORMATIVA%20IMMEX_rev4.pdf)

Soledad, M. (2008) *China en la OMC: una transformación positiva.* Argentina. Recuperado de: <http://www.ieeba.com.ar/colaboraciones2/China%20en%20la%20OMC.pdf>

Stephen Cooney y Brent D. Yacobucci (2007). *U.S. Automotive Industry: Policy Overview and Recent History.* EE.UU Editorial: Novinka Books. Recuperado de: [https://books.google.com.mx/books?id=GqbAKkLjgrwC&pg=PP4&lpg=PP4&dq=Stephen+Cooney+Brent+D.+Yacobucci+book&source=bl&ots=k1B8p2-Oa-&sig=c7ZnKcluWjOWglYONS3LgU0\\_xpg&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjJgc2rvejJAhWDOSYKHch9CsoQ6AEINjAE#v=onepage&q=Stephen%20Cooney%20Brent%20D.%20Yacobucci%20book&f=false](https://books.google.com.mx/books?id=GqbAKkLjgrwC&pg=PP4&lpg=PP4&dq=Stephen+Cooney+Brent+D.+Yacobucci+book&source=bl&ots=k1B8p2-Oa-&sig=c7ZnKcluWjOWglYONS3LgU0_xpg&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjJgc2rvejJAhWDOSYKHch9CsoQ6AEINjAE#v=onepage&q=Stephen%20Cooney%20Brent%20D.%20Yacobucci%20book&f=false)

Swiss Business Hub Japan (2014) *A guideline how to access the Japanese market. THE JAPANESE AUTOMOTIVE INDUSTRY*. Suiza. Recuperado de: [www.sge.com/switzerland/export/en/country/Japan](http://www.sge.com/switzerland/export/en/country/Japan)

Torres R. (2011) *Teoría del comercio internacional*. México: Siglo XXI editores.

UDLAP (s.f) CAPITULO III: La industria automotriz en México y el TLCAN. Recuperado de:  
[http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/mec/fernandez\\_d\\_ao/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/mec/fernandez_d_ao/capitulo2.pdf)

UNAM (s.f) *Capítulo I. Introducción al Comercio Internacional*. Recuperado de:  
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/179/4.pdf>.

UNCTAD (2015) *Un vistazo a la UNCTAD*. México. Recuperado de:  
<http://www.un.org/spanish/events/unctadxii/UNVISTAZOALAUNCTAD>

Universidad Alas Peruanas (2010) *Diamante de Porter*. Recuperado de  
<http://www.uap.edu.pe/intranet/fac/material/02/20102CO020102505020110011/20102CO02010250502011001121147.pdf>

Universidad Nacional Autónoma de México (s.f) *Introducción al Comercio Internacional*.  
Recuperado de:<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2951/4.pdf>

Vázquez, G. L. (noviembre/ diciembre, 2004) Principales características de la Reestructuración de la Industria Automotriz. *El Cotidiano*, 128(20), 124-133.  
Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/325/32512815.pdf>

Vicencio A. (2007) *La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas*. Recuperado de:  
<http://www.ejournal.unam.mx/rca/221/RCA22110.pdf>.