



**INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL**

---

---

**ESCUELA SUPERIOR DE COMERCIO Y ADMINISTRACIÓN**

**UNIDAD SANTO TOMÁS**

**SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN**

**PROPUESTA DE UNA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA COMPETITIVIDAD  
DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ENTRE  
MÉXICO Y LA UNIÓN EUROPEA**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO EN CIENCIAS  
EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**PRESENTA  
LUIS ANTONIO MARIN RUEDA**

**DIRECTOR DE TESIS  
M. EN C. ARTURO E. VELÁZQUEZ GONZÁLEZ**



**MÉXICO, DISTRITO FEDERAL**

**SEPTIEMBRE DE 2011**



# INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

## ACTA DE REVISIÓN DE TESIS

En la Ciudad de MÉXICO, D. F. siendo las 10:30 horas del día 16 del mes de AGOSTO del 2011 se reunieron los miembros de la Comisión Revisora de Tesis designada por el Colegio de Profesores de Estudios de Posgrado e Investigación de LA E. S. C. A. para examinar la tesis de grado titulada:

**“ PROPUESTA DE UNA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ENTRE MÉXICO Y LA UNIÓN EUROPEA”**

Presentada por el alumno:

**MARIN**

Apellido paterno

**RUEDA**

Apellido materno

**LUIS ANTONIO**

Nombre(s)

Con registro:

B	0	9	1	5	5	6
---	---	---	---	---	---	---

aspirante de:

**MAESTRO EN CIENCIAS EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

Después de intercambiar opiniones los miembros de la Comisión manifestaron **SU APROBACIÓN DE LA TESIS**, en virtud de que satisface los requisitos señalados por las disposiciones reglamentarias vigentes.

### LA COMISIÓN REVISORA


Director de tesis

  
M. EN C. ARTURO EVENCIO VELÁZQUEZ GONZÁLEZ

  
DRA. MARÍA ANTONIETA ANDRADE VALLEJO

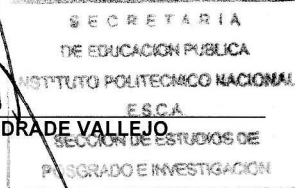
  
DRA. MARÍA TRINIDAD CERECEDO MERCADO

  
DR. DANIEL PINEDA DOMÍNGUEZ

  
DR. OSCAR ALCIDES ZAPATA ZONCO

EL PRESIDENTE DEL COLEGIO

  
DRA. MARÍA ANTONIETA ANDRADE VALLEJO





**INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL**  
**SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO**

**CARTA CESIÓN DE DERECHOS**

En la Ciudad de México el día 20 del mes SEPTIEMBRE del año 2011, el (la) que suscribe LUIS ANTONIO MARIN RUEDA alumno (a) del Programa de MAESTRÍA EN CIENCIAS EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA con número de registro B091556, adscrito a la ESCUELA SUPERIOR DE COMERCIO Y ADMINISTRACIÓN, UNIDAD SANTO TOMÁS, manifiesta que es autor (a) intelectual del presente trabajo de Tesis bajo la dirección de M. EN C. ARTURO E. VELÁZQUEZ GONZÁLEZ y cede los derechos del trabajo intitulado “PROPUESTA DE UNA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ENTRE MÉXICO Y LA UNIÓN EUROPEA”, al Instituto Politécnico Nacional para su difusión, con fines académicos y de investigación.

Los usuarios de la información no deben reproducir el contenido textual, gráficas o datos del trabajo sin el permiso expreso del autor y/o director del trabajo. Este puede ser obtenido escribiendo a la siguiente dirección antmarin@hotmail.com. Si el permiso se otorga, el usuario deberá dar el agradecimiento correspondiente y citar la fuente del mismo.

Luis Antonio Marin Rueda

Nombre y firma

## **AGRADECIMIENTOS**

A mi padre Cipriano, por darme la mejor herencia que un hijo puede tener: “El estudio”. Gracias papá por tantos años de esfuerzo trabajando para tú familia. Dios te bendiga todos los días de tu vida.

A mi madre Ma. Ignacia, por ser parte fundamental en mi existencia. Gracias mamá por ser mi amiga y confidente. Recuerdo con mucho cariño que en las noches de desvelo en la elaboración de esta investigación, siempre estuviste conmigo, dándome ánimos y alentándome a terminar esta meta, te quiero mucho.

A mi hermano Leonel, por su paciencia, apoyo y ejemplo de superación. Gracias a ti se que nada en la vida es difícil de lograr, cuando se tiene la capacidad de ser feliz y creer en uno mismo. Te admiro profundamente.

A mi hermano Oscar, por haberme motivado a estudiar y cumplir mi propósito de concluir mi programa de maestría. Hermano hemos compartido tantos momentos decisivos en nuestras vidas. Este triunfo es tuyo, te lo mereces. Gracias por enseñarme que el éxito es el resultado de un esfuerzo constante. Me siento muy orgulloso de ti.

A mi asesor M. en C. Arturo Velázquez González por su experiencia profesional, tiempo, paciencia y disponibilidad. Gracias profesor, porque sin su apoyo no hubiera sido posible terminar esta meta. Bendiciones para usted y su familia.

A los miembros del jurado, por sus opiniones y observaciones de este trabajo de tesis. Les agradezco infinitamente por motivar y creer en el alumnado de la sección de posgrado de la ESCA Santo Tomás. Mi especial reconocimiento y admiración para la Dra. María Antonieta Andrade Vallejo, Dra. María Trinidad Cerecedo Mercado, Dr. Daniel Pineda Domínguez y Dr. Oscar Alcides Zapata Zonco.

A mis compañeros de la Maestría en Administración Pública: Angélica Loza, Antonio Delgado, Julián Ordaz, Myrna Preciado y Tania Murguía, por todo el apoyo incondicional que me brindaron durante mi estancia en la escuela. Gracias amigos.

Al Instituto Politécnico Nacional, por ser mí casa de estudios. Amo mi alma mater.

Mi más grande agradecimiento para Dios Padre, por permitirme lograr esta meta tan anhelada. Gracias por darme la oportunidad de tener a mi familia, por su amor inmenso y, la gran bendición de acompañarme todos los días de mi vida.

# INDICE

<b>RESUMEN</b>	6
<b>ABSTRACT</b>	6
<b>INTRODUCCIÓN</b>	7
<b>CAPÍTULO I METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN</b>	10
1.1 Objeto de Estudio.	10
1.2 Estado del Arte.	10
1.3 Justificación.	13
1.3.1 Actualidad.	13
1.3.2 Relevancia.	14
1.3.3 Viabilidad.	16
1.4 Planteamiento del problema.	16
1.5 Delimitación del problema.	18
1.5.1 Espacial.	18
1.5.2 Temporal.	18
1.6 Hipótesis.	18
1.7 Objetivos.	19
1.7.1 Objetivo General.	19
1.7.2 Objetivos Específicos.	19
1.8 Preguntas de Investigación.	20
1.9 Definición de Variables.	20
1.9.1 Variables Independientes.	20
1.9.2 Variable Dependiente.	20
1.10 Estrategia Metodológica.	21
1.11 Matriz de Congruencia.	22
<b>CAPÍTULO II ANTECEDENTES DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ</b>	24
2.1 Historia de la Competitividad del Comercio Exterior.	24
2.1.1 La Competitividad Internacional en el Mundo.	24
2.1.2 El papel de las empresas transnacionales.	29
2.2 La Competitividad del Comercio Exterior en México a partir de los años 80's.	32
2.2.1 Comienzos de la política exterior mexicana.	32
2.2.2 El nuevo contexto de la política de apertura comercial.	34
2.3 Conformación del Bloque Europeo y el TLCUEM.	39
2.3.1 Formación del Bloque de la Unión Europea.	39
2.3.2 Firma del TLCUEM.	42
2.4 La Competitividad del sector automotriz en México.	44
2.4.1 Antecedentes internacionales.	44
2.4.2 El papel histórico-competitivo del sector automotriz en México.	48
2.4.3 Aspectos generales de los decretos de la industria automotriz en México.	52
2.5 Influencia de otros países en el sector automotriz mexicano.	54
2.6 Antecedentes previo a la Firma del TLCUEM en el sector automotriz.	57

<b>CAPÍTULO III MARCO TEÓRICO Y NORMATIVO DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR, EN SU RELACIÓN CON EL SECTOR AUTOMOTRIZ</b>	<b>62</b>
3.1 Enfoques Generales sobre el estudio de la Competitividad Internacional.	62
3.2 Estudios recientes sobre la Competitividad Internacional.	62
3.2.1 Michael Porter.	64
3.2.2 David Romo y Guillermo Abdel.	66
3.2.3 David R. Mares.	66
3.2.4 Sergio A. Berumen y Octavio Palacios.	67
3.2.5 Héctor Félix Arese.	67
3.2.6 René Villarreal y Rocío de Villarreal.	68
3.2.7 Carlos Scheel.	68
3.3 Estudios recientes sobre la Competitividad Internacional en el sector automotriz.	69
3.3.1 Antonio Argüelles y José Antonio Gómez.	69
3.3.2 Enrique Hernández.	70
3.3.3 Jordy Micheli.	70
3.3.4 Humberto Juárez, Arturo Lara Rivero y Carmen Bueno.	71
3.3.5 Fernando Clavijo y José I. Casar.	71
3.3.6. Roberto Batres y Luis García.	72
3.4 Definiciones relacionadas con el estudio de la Competitividad Internacional.	73
3.4.1 Globalización.	73
3.4.2 Mundialización.	73
3.4.3 Integración Económica.	74
3.4.4 Bloques Económicos.	74
3.4.5 Comercio Exterior.	75
3.4.6 Competitividad.	75
3.4.7 Competitividad del Comercio Exterior.	76
3.5 La Competitividad Internacional.	77
3.5.1 Características de la Competitividad de las empresas.	78
3.5.1.1 Factores.	78
3.5.1.2 Niveles.	80
3.5.1.3 Estrategias.	80
3.5.2 Características de la Competitividad Internacional.	81
3.5.2.1 Factores.	81
3.5.2.2 Niveles.	82
3.5.2.3 Estrategias.	83
3.5.2.4 Indicadores.	84
3.6 Características de la Competitividad Internacional en el sector automotriz mexicano.	86
3.6.1 Clasificación.	86
3.6.2 Factores.	87
3.6.3 Indicadores.	88
3.7 Modelos de la Competitividad Internacional.	89
3.7.1 Modelo del Diamante Competitivo de Porter.	89
3.7.2 Modelo de Competitividad Sistémica de Villarreal.	92
3.7.3 Modelo de Métrica de Competitividad de Scheel.	94
3.7.4 Modelo de Competitividad Espacial de Héctor Félix Arese.	95
3.8 Aspectos de política económica, política sectorial, política internacional y políticas públicas.	98
3.8.1 Política Económica.	98
3.8.2 Política Sectorial.	98

3.8.3 Política Internacional.	99
3.8.4 Políticas Públicas.	100
3.9 Aspectos Normativos de la Competitividad del Comercio Exterior en el Sector Automotriz.	103
3.9.1 Aspectos jurídicos generales de la competitividad del comercio exterior en México.	103
3.9.2 Aspectos Normativos del TLCUEM en términos de Competitividad.	106
3.9.3 Análisis del Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles.	107
3.9.4 Análisis del acuerdo que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles.	108
<b>CAPÍTULO IV DIAGNÓSTICO DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ENTRE MÉXICO Y LA UE</b>	111
4.1 Aspectos generales de la competitividad del comercio exterior en la industria automotriz mundial.	111
4.2 El comportamiento general en la competitividad del sector automotriz en México.	116
4.3 La competitividad de la industria automotriz en la UE.	122
4.4 Análisis y Evaluación del sector automotriz en el TLCUEM.	125
4.4.1 Resultados obtenidos entre México y la UE en la industria automotriz.	125
4.4.2 Resultados obtenidos acorde con las fracciones arancelarias del TLCUEM.	131
4.5 Líneas de política económica en la detección de factores que afectan la falta de competitividad en el sector automotriz del TLCUEM.	138
4.5.1 Indicador global sobre la infraestructura. Factor: Desarrollo de la infraestructura.	139
4.5.2 Indicador global sobre el entorno macroeconómico. Factor: Política de Apertura Comercial.	140
4.5.3 Indicador global sobre la eficiencia del mercado de bienes. Factor: Competencia doméstica y extranjera.	141
4.5.4 Indicador global sobre la eficiencia del mercado de trabajo. Factor: Empleos y Salarios.	142
4.5.5 Indicador global sobre el desarrollo del mercado financiero. Factor: Inversión Extranjera Directa(IED.)	143
4.5.6 Indicador global sobre la tecnología: Factor: Disponibilidad del uso de la tecnología.	144
4.5.7 Indicador global sobre el tamaño del mercado. Factor: Tamaño del mercado	146
4.5.8 Indicador global sobre la sofisticación de mejoras. Factor: La naturaleza de la ventaja competitiva.	147
4.5.9 Indicador global sobre la innovación. Factor: Investigación y Desarrollo	148
4.6 Consideraciones del impacto de la política de apertura comercial con la UE en el mercado mexicano.	150



<b>CAPÍTULO V PROPUESTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA MEJORAR LA COMPETIVIDAD ENTRE MEXICO Y LA UE EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL SECTOR AUTOMOTRIZ</b>	152
5.1 Etapa de Identificación.	152
5.2 Etapa de Formulación.	153
5.3 Etapa de Evaluación.	173
5.4 Etapa de Implementación.	173
<b>CONCLUSIONES</b>	174
<b>RECOMENDACIONES</b>	180
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	182
<b>SIGLAS Y ABREVIATURAS</b>	190
<b>GLOSARIO</b>	192
<b>ANEXOS</b>	202
Anexo 1 El sector automotriz en el mundo.	202
Anexo 2 La competitividad del sector automotriz en la UE.	203
Anexo 3 El comportamiento histórico de la competitividad del sector automotriz en el TLCUEM: 2002-2010.	206
Anexo 4 Las empresas europeas del sector de autopartes en México	207
Anexo 5 Las empresas europeas del sector terminal automotriz en México.	208
Anexo 6 Fracciones arancelarias y participación comercial del TLCUEM en el sector automotriz: 2000-2010.	209
Anexo 7 Indicadores para el sector automotriz en el TLCUEM.	219

## RELACIÓN DE CUADROS, TABLAS, GRÁFICAS, DIAGRAMAS y FORMATOS.

### Relación de Cuadros

Cuadro No.1 Clasificación de la Integración Económica Internacional.	27
Cuadro No.2 Identificación de los indicadores y factores del sector automotriz del TLCUEM.	138
Cuadro No.3 Propuesta orientada a la Política de Apertura Comercial.	153
Cuadro No.4 Propuesta orientada a la Tecnología, Innovación y Empleo.	158
Cuadro No.5 Propuesta orientada a la IED con respecto a la Infraestructura.	163
Cuadro No.6 Propuesta orientada a cuestiones de política fiscal a nivel de competitividad internacional.	165
Cuadro No.7 Propuesta orientada a políticas ambientales en el sector automotriz.	171

### Relación de Tablas

Tabla No.1 Acuerdos Comerciales de México con el Mundo (1994 a la Fecha).	36
Tabla No.2 Producción Mundial de Automóviles por Zonas Geográficas.	113
Tabla No.3 Principales Fabricantes del Sector Automotriz 2009.	114
Tabla No.4 Ranking Mundial de Fabricantes de Automóviles 2009.	115
Tabla No.5 Ventas al Menudeo y Mayoreo de Vehículos.(2000-2010).	118
Tabla No.6 Marcas de automóviles más vendidas en el año 2010.	119
Tabla No.7 Valor de producción de autopartes en México: 2000-2009.	120
Tabla No.8 Ventas de autopartes con México en el mercado nacional y exterior: 2003-2008.	121
Tabla No.9 Ventas al Público de Vehículos Ligeros y Comerciales de marcas de la UE en México. Período: 2005-2010.	128
Tabla No.10 Venta a Distribuidores de Vehículos Ligeros y Comerciales de marcas de la UE en México. Período: 2005-2010.	130

### Relación de Gráficas

Gráfica No.1 Producción Mundial de Automóviles por Países. 2000-2010.	112
Gráfica No.2 Tendencia general del sector automotriz en el TLCUEM. Período 2002-2010.	126
Gráfica No.3 Tendencia histórica. Fracción 87033219. Período: 2000-2010.	132
Gráfica No.4 Tendencia histórica. Fracción 87032319. Período: 2000-2010.	133
Gráfica No.5 Tendencia histórica. Fracción 87081090. Período: 2000-2010.	135
Gráfica No.6 Tendencia histórica. Fracción 87082990. Período: 2000-2010.	136

### Relación de Diagramas

Diagrama No.1 Los componentes de la competitividad.	77
Diagrama No.2 Modelo del Diamante de Porter.	90
Diagrama No.3 Modelo de Competitividad Sistémica.	92
Diagrama No.4 Modelo de Métrica de Competitividad.	94
Diagrama No.5 Modelo de Competitividad Espacial.	96
Diagrama No.6 Ciclo de las etapas de políticas públicas.	101
Diagrama No.7 Comité propuesto para el fortalecimiento del sector automotriz México-UE.	155

### Relación de Formatos

Formato No.1 Propuesta de Base Estadística del TLCUEM: sector automotriz.	166
---	-----

## **RESUMEN**

Esta investigación propone una propuesta de política pública con el fin de cómo mejorar la competitividad del comercio exterior entre México y la Unión Europea en el sector automotriz a través de la aplicación del método deductivo-inductivo y, del análisis de la investigación de tipo descriptivo.

El lector podrá apreciar la importancia que tiene la Administración Pública en la aplicación de este tipo de propuestas, necesarias en el desarrollo para una política económica orientada al comercio exterior de manera más eficiente.

El motivo principal para la realización de la investigación ha sido la búsqueda de alternativas viables al mediano y largo plazo que faciliten una mejor relación comercial en la industria automotriz en el marco de una cooperación más estrecha entre el país y el bloque europeo.

## **ABSTRACT**

This research proposes a proposal of public policy with the aim of improving the competitiveness of foreign trade between Mexico and the European Union in the automotive sector through the application of the inductive method and analysis of descriptive research.

The reader can appreciate the importance of public administration in the implementation of such proposals, necessary in development for an economic policy aimed at foreign trade more efficiently.

The main reason for the implementation of the research has been the search for viable alternatives to the medium and long term to facilitate a better business relationship in the automotive industry in the context of closer cooperation between the country and the European bloc.

## **INTRODUCCIÓN**

A 60 años de relaciones comerciales entre México y la Unión Europea (UE), no se han detectado políticas públicas relacionadas con la industria automotriz, generando un acuerdo poco competitivo para el país, debido a la falta de una evaluación en su proceso histórico como resultado de la falta de estudios sobre el tema.

Al comienzo de sus relaciones comerciales en la industria automotriz, la UE veía a México como un puente para colocar sus productos tanto en Estados Unidos (E.U) como en América Latina, mientras que para México fue la oportunidad de expandir sus horizontes de exportación y fortalecerse como uno de los principales productores de vehículos en el mundo.

Actualmente, la UE ve a México como un mercado vulnerable como resultado de la inestabilidad política, económica y social del país, reconsiderando el grado de participación que habrá de tener al mediano y largo plazo o abrir nuevos horizontes principalmente al mercado chino. México por su parte ve a la UE como un mercado importante en el fomento de las exportaciones, aunque los resultados no han sido favorables debido entre otros aspectos a su atraso tecnológico y a la falta de desarrollo de innovación, entre otros. Sin embargo, considera necesario la introducción de nuevas plantas productivas de la industria automotriz como parte de una industria más moderna.

La presente investigación quedo estructurado en cinco capítulos, el contenido de cada uno de ellos se expone a continuación:

En el capítulo primero se identificaron los principales aspectos más acordes con la metodología de la investigación con el propósito de establecer una propuesta de política pública orientada a mejorar la competitividad de México con la UE en la industria automotriz.

Dentro de este capítulo, es importante aclarar que la investigación presenta una hipótesis de trabajo, debido a que no trata de comprobar sino de proponer las acciones requeridas que no se han llevado a cabo a 10 años de entrada en vigor del acuerdo comercial de nuestro país con el bloque europeo relacionado con el sector automotriz.

En el capítulo segundo se exponen los principales antecedentes de la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz, específicamente en los últimos 30 años. Con el propósito de identificar el entorno de la política económica del país orientada al comercio exterior con relación a la evolución de la industria automotriz, su influencia con otros países y las condiciones que hicieron posible la firma de un acuerdo comercial con el bloque europeo en la búsqueda de su posicionamiento en dicho sector industrial.

Dentro de este contexto, Destaca también la importancia que han desempeñado las empresas transnacionales sobre el liderazgo del mercado mundial como parte del modelo neoliberal implementado a mediados de la década de los años 80's y, la visión de una nueva administración pública gerencial que han adoptado los gobiernos del mundo dentro del escenario global como parte esencial de las políticas económicas dirigidas a un mercado global, donde es el sistema capitalista como único beneficiado.

En el capítulo tercero se identificaron las principales teorías y estudios sobre la competitividad internacional y su relación con el sector automotriz. Poniendo énfasis en la importancia que tienen las políticas públicas en el desarrollo de las políticas económicas orientadas al comercio exterior.

Se determinó que el indicador y el modelo más adecuado en el apoyo a la elaboración de política pública propuesta por la investigación fueron: El Informe Global de la Competitividad del Foro Económico Mundial y, el Modelo de Competitividad Sistémica.

En el capítulo cuarto se analizó la situación general del sector automotriz a fin de evaluar e identificar de forma específica los factores relacionados con la falta de competitividad entre México y el bloque europeo.

Es importante mencionar que los factores detectados estuvieron relacionados con las líneas de política económica orientadas al comercio exterior más acordes con la propuesta de investigación.

En el capítulo quinto se expone el diseño de una política pública mediante una formulación dirigida a mejorar la competitividad del país al mediano y largo plazo con el bloque europeo en la industria automotriz, con base en los resultados obtenidos en el diagnóstico del capítulo IV.

La propuesta se constituye como una de las primeras relacionadas con el objeto de estudio, debido a que sí bien existen diversos estudios relacionados con el sector automotriz nacional, existe poca información con respecto a la relación comercial en la UE.

La investigación finaliza en primer orden, con las conclusiones derivadas de la investigación, dando respuesta al objetivo general, específicos, a la pregunta central del planteamiento del problema, así como a la hipótesis de trabajo identificada.

La parte correspondiente a las recomendaciones tiene la finalidad de dar seguimiento a investigaciones futuras que enriquezcan el objeto de estudio. Finalmente se muestra la parte sustentada de la tesis a través de la bibliografía utilizada, el glosario de términos y anexos adecuados a la investigación.

## CAPÍTULO I METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La importancia de los estudios orientados a las políticas públicas en el sector automotriz, son parte fundamental para el proceso competitivo del país en su relación comercial con el bloque europeo. Para llevar a cabo este tipo de investigación se requiere contar con los aspectos metodológicos adecuados.

### 1.1 Objeto de estudio.

La investigación tuvo como objeto de estudio: “Propuesta de una Política Pública para la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz entre México y la Unión Europea”.

El tema de investigación fue de política económica. Esta política estuvo orientada hacia el comercio exterior acorde con el objeto de estudio.

### 1.2 Estado del arte.

En la revisión de la literatura que se realizó, se encontraron diversos autores como: Rubio, Eaton, Orozco y Calva<sup>1</sup>, entre otros; quienes coincidieron en que la política económica orientada al comercio exterior en el país, se fundamentó a partir de la década de los años 80's, en aspectos tales como: la apertura del comercio exterior, la liberalización de los mercados internos, la privatización de la economía y, la búsqueda de estabilidad macroeconómica, orientados a una política competitiva más eficiente.

Sin embargo, otros estudios realizados por: Villarreal, Ramos, Dávila, Navarrete y Lajous<sup>2</sup>, entre otros, señalan que la realidad sobre la competitividad internacional en México, es el resultado de una especie de paradoja competitiva. Esto significa

---

<sup>1</sup> Para mayor información, se pueden consultar las siguientes obras: Rubio, Luis. *¿Cómo va a afectar a México el Tratado de Libre Comercio?* Ed. FCE, México, 1992; Eaton David W. *México y la globalización. Hacia un nuevo amanecer*. Ed. Trillas, México, 2001; Orozco Alvarado, Javier. Comp. Calva, José Luis. *México en el mundo. Inserción eficiente*. Ed. Cámara de Diputados, LX Legislatura, Miguel Ángel Porrúa y UNAM, México, 2007.

<sup>2</sup> Para mayor información, se pueden consultar las siguientes obras: Villarreal René y Ramos de Villarreal, Rocío; *México competitivo 2020. Un modelo de competitividad sistémica para el desarrollo*. Ed. Océano, México, 2002; Dávila Gómez, Roberto y Navarrete, Jorge Eduardo. *El comercio exterior de México*. Ed. Siglo XXI, México, 1982; Lajous Vargas, Roberto. *Los retos de la política exterior de México en el siglo XXI*. Ed. Instituto Matías Romero-SER. México, 2000.

que nuestro país es considerado como uno de los países más abiertos al mercado, pero a su vez es uno de los menos competitivos ante la falta de acciones contundentes en su política económica.

Con respecto al mundo, el proceso de globalización referente a la competitividad como parte de la integración económica de los países, Eaton<sup>3</sup> habla sobre una confrontación por el poder económico entre empresas, gobierno e individuos, dentro de un contexto donde existen tanto competidores locales como competidores mundiales. El resultado de esta confrontación se ha venido reflejando en el ranking global de competitividad acorde con las instituciones internacionales especializadas, en donde se observan las diferencias competitivas de los países.

Específicamente, la industria automotriz como uno de los principales sectores de la economía mundial no ha sido la excepción, debido a que históricamente es considerada como una industria de cambios e innovaciones, basados en la competencia y la cooperación, mediante los impactos económicos y sociales que surgieron en diferentes tiempos y lugares.

En el caso de México, diversos autores como Juárez, Lara y Bueno,<sup>4</sup> relacionan la evolución de la competitividad internacional del sector automotriz a partir de 1925 cuando dio inicio formalmente este proceso, así como el desarrollo de los decretos de la industria que abarcaron los períodos de 1962 a 2003, con el objetivo de lograr un sector más moderno y competitivo a través de convertirse en un centro importante en la fabricación de vehículos y motores a nivel internacional.

Bajo estos argumentos y, con la entrada en vigor del TLCUEM, México observó al mercado europeo como la plataforma ideal para colocar sus exportaciones de

---

<sup>3</sup> Eaton, David. W. op. cit. pp.14-23

<sup>4</sup> Juárez Núñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. *El auto global desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*. Ed. CONACYT, UNAM, Universidad Iberoamericana, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, 2005, pp.23-24.



vehículos automotores a lo largo de los países integrantes europeos y, por otro lado, la UE observó a México como la plataforma estratégica para llegar al mercado norteamericano. Sin embargo, a 10 años del citado acuerdo comercial no se lograron obtener los resultados esperados para el país, con base en los resultados obtenidos en la investigación.

Por otra parte, es importante mencionar que dentro de la revisión de la literatura, se identificaron los principales estudios, desde las corrientes mercantilistas hasta los nuevos enfoques de la competitividad internacional actual, los cuáles proponen modelos muy importantes como el modelo del diamante de competitividad de Porter o modelo de competitividad sistémica de Villarreal, entre otros; e indicadores como el informe de competitividad global o el Análisis de competitividad de los países, mismos que se utilizaron en la investigación en el establecimiento de una propuesta pública para la competitividad del comercio exterior entre México y la UE en el sector automotriz.

Los autores principales en el estudio de la competitividad internacional fueron: Michael Porter, David Romo Murillo, Guillermo Abdel Musk, David R. Mares, Sergio A. Berumen, Octavio Palacios, Héctor Félix Arese, René Villarreal, Rocío de Villarreal, Carlos Scheel Mayenberger, Michael Mortimore, José Luis Bonifaz, Alejandro Lerma, Alenka Guzmán, Jaime Abortes, Ennio Rodríguez, Lourdes Villalobos y Luis Rubio, entre otros.

Los autores más importantes con respecto al estudio de la competitividad internacional en el sector automotriz fueron: Antonio Argüelles, José Antonio Gómez Mandujano, Enrique Hernández Laos, Jordy Michelim Humberto Juárez Nuñez, Arturo Lara Rivero, Carmen Bueno Castellanos, Fernando Clavijo, José I. Casar, Roberto Batres Soto y Luis García Calderón, entre otros.

### **1.3 Justificación.**

#### **1.3.1 Actualidad.**

Actualmente, los procesos de globalización se expanden y se consolidan en muchas regiones del mundo. Este hecho, obligó a mercados y gobiernos a incrementar sus niveles de competitividad para hacer frente a los diferentes retos de las sociedades modernas y, partiendo de la necesidad en las gestiones públicas ante la exigencia por una mejor calidad de vida de su población.

El propósito principal de la competitividad internacional en el país ha sido justificado con diversas posturas que plantean el escenario de la política exterior del país. Algunos de estos argumentos son:

Rubio<sup>5</sup> menciona que México tuvo que convertirse en un participante activo en los procesos actuales de la globalización a través de aspectos como: consolidar su modelo exportador, mejorar su posicionamiento de negociación comercial en el exterior, competir en igualdad de condiciones con sus socios comerciales y, mejorar el nivel de ingresos de la población.

Blanco<sup>6</sup> por su parte, argumenta la importancia que ha tenido la globalización como resultado de una intensa competencia internacional por el capital, permitiendo a países como México abrir los mercados para las exportaciones nacionales.

Scheel<sup>7</sup> discrepa de los argumentos anteriores, señalando que la verdadera competitividad global no es el resultado solamente de la firma de acuerdos comerciales, sino que en realidad se trata de la forma en cómo un país debe estar capacitado en el conocimiento de las condiciones geográficas, ambientales y

---

<sup>5</sup> Rubio, Luis. op. cit. p.26

<sup>6</sup> Blanco Mendoza, Herminio. *Las negociaciones comerciales de México con el mundo*. Ed. FCE, México, 1994. p.67

<sup>7</sup> Scheel Mayenberger, Carlos. *Competencia en arenas globales. Un enfoque metodológico para lograr alta competitividad*. Ed. Trillas, México, 2000, p.12

sociales en el logro de una eficiencia sobre las competencias en capital y riqueza involucrados en su intercambio comercial.

Ante esta situación, autores como Herrera y Covarrubias<sup>8</sup>, mencionan que el país no cuenta con una política de competencia que garantice los incentivos necesarios para que los concurrentes del mercado puedan obtener una mayor productividad y aprovechamiento de las ventajas competitivas, dado a que actualmente se tiene una política económica orientada al comercio exterior dependiente y por tanto, menos competitivo.

La justificación principal para el desarrollo de la investigación ha sido por un lado, la falta de políticas públicas en México y, por otro lado, la falta de estudios relacionados entre México y la UE en su relación con los sectores económicos, principalmente con el concerniente a la industria automotriz, sí se toma en cuenta que en la actualidad ambos se han mantenido como principales productores de vehículos en el mundo.

### **1.3.2 Relevancia.**

Esta investigación permitió identificar, entre otros, los siguientes aspectos: antecedentes, marco teórico y, el diagnóstico correspondiente a la competitividad del comercio exterior del sector automotriz mexicano, permitiendo el desarrollo sobre una propuesta adecuada en el fortalecimiento comercial con la UE.

Las aportaciones de la investigación estuvieron enfocadas a las aristas metodológicas, sociales, académicas y económicas.

---

<sup>8</sup> Herrera Ramos, J. Mario y Covarrubias, Aguirre Patricia. Comp. Bailey, John. *Impactos del TLC en México y Estados Unidos*. Ed. FLACSO. México, 2003, p.69

- ***Arista metodológica:***

La investigación aportó los elementos metodológicos adecuados con el propósito de llevar a cabo el objeto de estudio, proponiendo la formulación de una política pública al mediano y largo plazo, en el cumplimiento del objeto general de la investigación.

- ***Arista social:***

El aporte principal de la investigación sobre este rubro, estuvo relacionado con las acciones propuestas en el capítulo V, dirigido a los trabajadores y estudiantes relacionados con la industria automotriz, así como a los administradores públicos y la sociedad mexicana en general, con la finalidad que la población sea la más beneficiada, como parte de la orientación que tienen las políticas públicas por garantizar y mejorar la calidad de vida de la población.

- ***Arista académica:***

El objeto de estudio se constituyó como la primera investigación en su tipo para la Maestría de Administración Pública de la Escuela Superior de Comercio y Administración, Unidad Santo Tomás del IPN (Instituto Politécnico Nacional). La aportación más importante fue motivar a los estudiantes e investigadores por interesarse en este tema, poniendo énfasis en la necesidad de tener más estudios relacionados con las políticas públicas del país.

- ***Arista económica:***

La aportación principal de la investigación sobre este rubro, fue concientizar a los actores involucrados (gobierno, empresas y universidades) a tomar las medidas adecuadas mediante el diseño de la política pública formulada para el sector automotriz nacional en su relación comercial con la UE, estableciendo la estrategia de política económica capaz de reducir los efectos negativos del saldo de su balanza comercial.

### **1.3.3 Viabilidad.**

La presente investigación fue viable, ante la falta de políticas públicas en el sector automotriz entre México y la U.E, generando con ello ser un referente para futuros estudios que se realicen al respecto.

### **1.4 Planteamiento del problema.**

A partir del año 2008 con la crisis financiera internacional, varios sectores de la economía han sido afectados entre ellos el sector automotriz cuyos efectos se han manifestado en el nivel de confianza de los consumidores por adquirir un bien duradero y, en la incertidumbre de los productores de vehículos en el mundo; a través de la colocación de sus productos.

México ha resentido estos efectos, dado a la falta de políticas públicas en el sector automotriz nacional y, de manera específica, una vez establecido el TLCUEM, se detectó que nuestro país ha participado en condiciones competitivas desfavorables con el bloque europeo, ante la falta de la identificación de factores que afectan su competitividad y, la falta de acciones oportunas para evitar dicha situación.

Por tanto, se considera que la pregunta central para responder al planteamiento del problema del objeto de estudio es:

¿Qué Política Pública competitiva en relación a los bienes exportables debe implementar México que permita generar rentabilidad y desarrollo al mediano y largo plazo?

Esta pregunta se formuló, con el propósito de darnos cuenta, la importancia que tienen las políticas públicas dentro de la Administración pública y, la exportación de vehículos como uno de los principales bienes exportables del país, que requiere de acciones adecuadas para dar soluciones oportunas en su relación con

el bloque europeo. Sin embargo, el principal problema de nuestro país, es la falta de visión a largo plazo, debido a que no se da un seguimiento a las políticas públicas.

En el soporte teórico de dicho planteamiento, algunos autores como Gélinier y Pateyron<sup>9</sup>, argumentan que existen cuatro aspectos fundamentales en los que se analizan los problemas de competitividad de los países, estos son: la clasificación de la competitividad de las naciones, sus intercambios de desarrollo desigual, la falta de equidad competitiva y, la necesidad que tiene todo país en desarrollar una estrategia competitiva para satisfacer las necesidades tanto de su mercado interno como externo.

Mares<sup>10</sup> por su parte, menciona que el principal problema de la competitividad de un país está relacionado con el proceso de globalización actual a través de la apertura comercial, como un factor que ha provocado diferencias entre la distribución de costos y beneficios para el mercado nacional; ya que la forma en dar soluciones al respecto, varía de un país a otro.

Otros, autores como Herrera y Covarrubias<sup>11</sup>, señalan que la principal problemática de la competitividad internacional siempre ha estado asociada en la falta de políticas de competitividad, caracterizada por una organización industrial monopolista.

Desde el punto de vista de la investigación, se considera que más allá de una clasificación competitiva de países o de políticas competitivas, hace falta una política pública orientada al sector automotriz que atienda de manera particular el entorno desfavorable en el que se encuentra México con la UE, dando respuesta a la pregunta central mencionada anteriormente.

---

<sup>9</sup> Gélinier, Octave y Pateyron, Emmanuel. *La nueva economía del siglo XXI*. Ed. PAIDOS. Buenos Aires, Argentina. 2001, pp.228-234.

<sup>10</sup> Mares, David R. *La irrupción del mercado internacional en México*. Ed. Colegio de México. México, 2007, pp.35-36.

<sup>11</sup> Herrera Ramos, J. Mario y Covarrubias Aguirre, Patrica. Comp. Bailey, John. op. cit. p.73

## **1.5 Delimitación del problema.**

### **1.5.1 Espacial.**

Se hizo referencia al acuerdo comercial suscrito entre México y la UE específicamente en el sector automotriz. Comprendiendo a México (país de América del Norte) y la UE (Bloque integrado actualmente por 27 países: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia).

### **1.5.2 Temporal.**

Se considero el período comprendido del año 2000 al 2010.

## **1.6 Hipótesis de trabajo.**

Por falta de una política pública competitiva en relación al sector automotriz mexicano, el resultado del TLCUEM es poco rentable y no genera un desarrollo a mediano y largo plazo en este sector económico.

## **1.7 Objetivos.**

### **1.7.1 Objetivo general.**

Realizar un análisis y evaluación del sector automotriz con el propósito de mejorar la competitividad del comercio exterior entre México y la UE.

### **1.7.2 Objetivos específicos.**

- Identificar los antecedentes de la competitividad del comercio exterior en México y el mundo del sector automotriz, en las últimas tres décadas.
- Identificar y determinar el marco conceptual sobre la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz.
- Identificar el papel del sector automotriz en las relaciones comerciales entre México y la UE, a partir de la entrada en vigor de su acuerdo comercial.
- Evaluar los principales factores relacionados con la falta de competitividad de México con la UE en el sector automotriz.
- Formular una propuesta de política pública adecuada, para el desarrollo al mediano y largo plazo del sector automotriz entre México y la UE.



## **1.8 Preguntas de investigación.**

- ¿Por qué es importante identificar los antecedentes de la competitividad del comercio exterior en México y el mundo del sector automotriz, en las últimas tres décadas?
- ¿Cómo identificar y determinar el marco conceptual sobre la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz?
- ¿Para qué identificar el papel del sector automotriz en las relaciones comerciales entre México y la UE, a partir de la entrada en vigor de su acuerdo comercial?
- ¿Cómo evaluar los principales factores relacionados con la falta de competitividad de México con la UE en el sector automotriz?
- ¿Qué política pública es la adecuada para el desarrollo al mediano y largo plazo del sector automotriz entre México y la UE?

## **1.9 Definición de variables.**

### **1.9.1 Variable independiente.**

Política Pública.

### **1.9.2 Variable dependiente.**

Competitividad.

### **1.10 Estrategia Metodológica.**

El método de investigación que se aplicó al inicio fue el deductivo, combinándose con el inductivo. En otra parte de la investigación, se utilizó el método histórico.

La realización de este proyecto se apoyó en trabajo de gabinete, analizando documentos tanto de libros, periódicos y revistas especializadas en el tema, así como sitios oficiales vía electrónica o de manera presencial, dependiendo de la información consultada.

Dentro de los sitios consultados, destacaron los siguientes:

Secretaría de Economía(SE), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Banco Mundial (BM), Banco de México (BM), Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) y los portales oficiales relacionados con la UE.

Con respecto a los sitios oficiales especializados en el ramo automotriz, se consultaron los siguientes:

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores A.C. (AMDA), OICA(Organización Internacional de Constructores de Automóviles); y la ACEA (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles), entre otros.

La aplicación metodológica de la investigación fue de tipo descriptivo, porque con base en la justificación, planteamiento del problema, objetivos e hipótesis, se estableció una propuesta de política pública relacionado con el objeto de estudio.

### 1.11 Matriz de congruencia.

<b>Problema</b>				
No existen políticas públicas relacionadas con el sector automotriz mexicano en su relación comercial con la UE, por tanto nuestro país compite en condiciones desfavorables.				
<b>Tema</b>	<b>Objeto de estudio</b>	<b>Objetivo General</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Preguntas de Investigación</b>
Política Económica	Propuesta de una política pública para la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz entre México y la Unión Europea.	Realizar un análisis y evaluación del sector automotriz con el propósito de mejorar la competitividad del comercio exterior entre México y la UE.	<p>Identificar los principales antecedentes de la competitividad del comercio exterior en México y el mundo del sector automotriz, en las últimas tres décadas.</p> <p>Identificar y determinar el marco conceptual sobre la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz.</p> <p>Identificar el papel del sector automotriz en las relaciones comerciales entre México y la UE, a partir de la entrada en vigor de su acuerdo comercial?</p>	<p>¿Por qué es importante identificar los antecedentes de la competitividad del comercio exterior en México y el mundo del sector automotriz, en las últimas tres décadas?</p> <p>¿Cómo identificar y determinar el marco conceptual sobre la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz?</p> <p>¿Para qué identificar el papel del sector automotriz en las relaciones comerciales entre México y la UE, a partir de la entrada en vigor de su acuerdo comercial?</p>

			<p>Evaluar los principales factores relacionados con la falta de competitividad de México con la UE en el sector automotriz.</p> <p>Formular una propuesta de política pública adecuada, para el desarrollo al mediano y largo plazo del sector automotriz entre México y la UE.</p>	<p>¿Cómo evaluar los principales factores relacionados con la falta de competitividad de México con la UE en el sector automotriz?</p> <p>¿Qué política pública es la adecuada para el desarrollo al mediano y largo plazo del sector automotriz entre México y la UE?</p>
<b>Hipótesis de trabajo.</b>				
<p>Por falta de una política pública competitiva en relación al sector automotriz mexicano, el resultado del TLCUEM es poco rentable y no genera un desarrollo a mediano y largo plazo en este sector económico.</p>				

## **CAPÍTULO II ANTECEDENTES DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL MUNDO Y MÉXICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ.**

La Competitividad del sector automotriz en México estuvo relacionado con el desarrollo de su evolución histórica a partir de los años 20's, apoyado en sus decretos gubernamentales y, la influencia de otros países en la búsqueda de la modernización de su planta productiva, entre ellos y, con base en el objeto de estudio, la firma del TLCUEM se constituyó como una oportunidad para el gobierno mexicano para acceder al mercado europeo y colocar un mayor número de exportaciones.

### **2.1 Historia de la Competitividad del Comercio Exterior.**

La competitividad del comercio exterior como tal, ha estado relacionado a partir de la segunda mitad del siglo XX y, en los últimos 30 años la configuración mundial no sólo muestra el posicionamiento de países, sino de grandes empresas transnacionales quienes son quienes fijan las reglas de oferta y demanda del mercado mundial.

#### **2.1.1 La Competitividad Internacional en el Mundo.**

A mediados de la década de los años 40's comenzaron a crearse organismos internacionales enfocados a la cooperación internacional de las naciones, como resultado del término de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Se crearon el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM) en 1944. Ese mismo año se creó la Carta de las Naciones Unidas y fue en 1945 cuando se constituyó la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Dentro de este período, destaco la firma del Acuerdo General sobre Aranceles de Aduanas y Comercio (GATT) el 30 de Octubre de 1947, como un acuerdo internacional que regularía las relaciones comerciales entre las partes contratantes del mismo, teniendo como sede a la ciudad de Ginebra, Suiza. Es importante mencionar que en 1985 dentro de la ronda del GATT en Uruguay se fundó la

Organización Mundial de Comercio (OMC) con el propósito de dar seguimiento a los acuerdos relacionados con el comercio internacional.

La competitividad del comercio exterior estuvo relacionado con la evolución histórica del comercio internacional a partir de la década de los años 50's a través de tres etapas: la fase del auge, la fase de recesión y la fase de expansión<sup>12</sup>.

**Fase del Auge. (1950-1968).** Fase caracterizada por la hegemonía de los E.U. y, fue durante este período donde el capitalismo alcanzó el mayor crecimiento económico de su historia. La expansión no se dio en todo el mundo solamente en los países desarrollados debido a que los países en desarrollo solamente experimentaron un crecimiento económico, pero no un desarrollo económico y social.

**Fase de Recesión. (1968-1979).** En esta etapa los E.U. comenzaron a compartir el papel de líder económico con Japón y Europa Occidental; así como la aparición de nuevos países industrializados orientados a la exportación de productos manufacturados como México, Brasil, los tigres asiáticos (Corea del Sur, Hong-Kong, Singapur y Taiwán). En esta época los países en desarrollo recibieron grandes préstamos para desarrollar sus economías conduciéndolas a un fuerte endeudamiento.

**Fase de Expansión (A partir de 1979).** Período en el cuál se adoptó el modelo neoliberal y, se convirtió en la política del proceso de globalización, caracterizada por una mayor participación de las empresas transnacionales por encima del estado.

Es importante mencionar que todavía en la década de los años 70's, varias economías se caracterizaron por ser cerradas, no comerciaban con otros países y la producción nacional era sólo para el consumo interno.

---

<sup>12</sup> Ballesteros Román, Alfonso J. *Comercio exterior teoría y práctica*, Ed. Universidad de Murcia. 2ª Ed; España, 2001. pp. 19-24.

Sin embargo, a partir de la década de los años 80's como parte del desarrollo de la globalización económica, las economías comenzaron abrirse al mercado internacional, con el propósito de lograr una mayor desarrollo por el incremento en la cantidad de bienes y servicios disponibles con una mejor calidad a través de la competencia.

En esta década, la economía mundial tuvo importantes transformaciones, que derivaron tanto de la irrupción de nuevos procesos y tendencias, tales como: el término de la guerra fría (1987), la caída del muro de Berlín (1989); así como el comienzo del fin del comunismo y la desintegración de la Unión Soviética (concretado a principios de los años 90's) entre otros acontecimientos<sup>13</sup>.

La década de los años 90's se caracterizó por la conformación de bloques comerciales, regiones económicas y acuerdos comerciales alrededor del mundo.

A partir de este período, comenzó a darse un contexto internacional orientado a la pérdida relativa de la hegemonía de los E.U. y, el correspondiente ascenso de Alemania y Japón. La regionalización de la economía mundial se convirtió por tanto, en uno de los rasgos centrales del comercio mundial.

Rubio<sup>14</sup> afirma que la economía mundial se ha constituido cada vez menos la suma de las economías individuales para convertirse en una economía integrada a nivel internacional mediante una interdependencia económica, donde los bienes o servicios que consume un determinado país incorporan componentes o materiales que son producidos o ensamblados por otras naciones.

---

<sup>13</sup> Para mayor información sobre los diversos acontecimientos suscitados en la década de los años 80's se recomienda consultar la Obra completa: Estay, Jaime y Sotomayor, Héctor. *América Latina y México ante la Unión Europea*. Ed. UAM-Xochimilco.

<sup>14</sup> Rubio, Luis. op. cit. p.20

Eaton<sup>15</sup> por su parte, señala que las piezas fundamentales de la globalización han sido el libre comercio y la apertura comercial, como partes impulsoras del libre mercado, teniendo como referencia que entre más se permita gobernar a las fuerzas del mercado y más apertura se brinde al libre comercio a través de la competencia, podría lograrse una economía más eficiente.

Dentro del escenario de la globalización, se ha establecido un proceso de integración económica basado en la ampliación del mercado de un país por medio de la eliminación de obstáculos a un mercado libre de forma simultánea y recíproca con otros países. La esquematización se muestra en el siguiente Cuadro No.1:

**Cuadro No. 1**  
**Clasificación de la Integración Económica Internacional.**

Áreas preferenciales	Áreas de libre comercio	Las uniones aduaneras	El mercado común	Las uniones económicas	La unión política
Son aquellas en que los países integrantes se ponen de acuerdo sobre la reducción de derechos arancelarios en su comercio recíproco por debajo de los tipos que aplicarían a terceros países.	Son aquellas en que los miembros eliminan los derechos arancelarios para las transacciones que tienen lugar entre los mismos, si bien cada uno de ellos mantiene sus propias tarifas frente a terceros.	Son aquellas que suponen la eliminación de los aranceles entre los miembros del espacio que se crea, y a la vez la creación de una tarifa común frente a terceros.	Supone una superación de la limitación de las figuras anteriores al comercio de mercancías; ya que se pretende la libertad de movimientos de los factores de producción.	En mayor o menor grado, suponen una armonización de determinadas áreas de las políticas económicas y sociales de sus integrantes.	Constituye el mayor grado de integración, a través de un sistema de coordinación intergubernamental.

**Fuente:** Elaboración propia, 2010 con base en información de la obra: Ávila Álvarez, Antonio María, Castillo Urrutia, Juan Antonio y Díaz Mier, Miguel Ángel. *Política comercial exterior de la Unión Europea*. Ed. Pirámide. España, 1999. pp.38-39

<sup>15</sup> Eaton, David W. op. cit. p.25



Con base en el cuadro anterior, se identificó como los países comenzaron a agruparse en zonas comerciales acorde con las necesidades de los países en su interés por agruparse entre sí.

*“La sociedad actual ha llegado a un nivel tal de integración que todos los actores sociales, empresa, gobiernos, individuos y organizaciones se han enfrentado no sólo a competidores locales sino también a competidores internacionales, apartándolos cada vez y más rápido de la comunidad global que se está formando entre los países más aventajados”<sup>16</sup>*

Rubio,<sup>17</sup> menciona además que en este escenario de competitividad internacional, la conformación de comunidades y asociaciones regionales para fomentar el intercambio comercial, respondieron a dos objetivos específicos:

- El incremento de flujos de comercio entre los países que conforman un bloque.
- El aseguramiento de los mercados frente al incremento del creciente proteccionismo que ha afectado al comercio internacional.

Sobre estos objetivos, autores como Dávila, Gómez y Navarrete,<sup>18</sup> mencionan que dentro del marco de negociación del nuevo orden económico internacional, siempre han existido siempre problemas de acceso a los mercados de los países avanzados para las exportaciones de manufacturas procedentes de los países en desarrollo, como resultado de las crecientes tendencias proteccionistas de naciones industrializadas.

Con base en la evidencia empírica identificada, considero que la configuración de la economía mundial de los últimas 3 décadas con respecto a la competitividad

---

<sup>16</sup> Ibid. p.23

<sup>17</sup> Rubio, Luis. op. cit. p.22

<sup>18</sup> Dávila Gómez, Roberto y Navarrete, Jorge Eduardo. op. cit. p.152

internacional, más allá de los buenos deseos entre una cooperación y promoción de la apertura comercial, en realidad obedece a los intereses estratégicos de las potencias mundiales en la repartición del mundo mediante el control de políticas neoliberales orientadas al sometimiento de la población a través de una cultura del miedo, esto significa que estas políticas están orientadas a promover que la mayoría de los ciudadanos no asuman una posición crítica.

El escenario de competitividad mundial no ha sido justa y no lo será, mientras los países poderosos sigan promoviendo la dependencia económica sobre los países en desarrollo, mientras los grandes organismos internacionales como el FMI o el BM sigan promoviendo el endeudamiento excesivo y la mala distribución de la riqueza mundial.

### **2.1.2. El papel de las empresas transnacionales.**

A partir de la década de los años 80's el mercado mundial se caracterizó por la necesidad que tuvieron los productores por colocar sus mercancías a bajos costos, y elevar su calidad para la satisfacción de los consumidores.

Durante este período destaca el rol de la globalización respecto al dominio sobre los mercados. Las empresas transnacionales comenzaron a fomentar crecientes posibilidades tecnológicas y políticas de inversión en países que ofrecían una localización de actividades o procesos productivos. En este escenario el papel de la economía se caracterizó por tener un papel principal por encima del papel político, dado la creciente configuración de una economía mundial más abierta al mercado y, por otro lado, la presencia de firmas extranjeras alrededor del mundo, mismas que comenzaron a dominar el mercado mundial.

A partir de la década de los años 90', la competencia internacional dejó de convertirse en la concentración de mercados nacionales, para convertirse en un fenómeno mundial donde comenzó a combinarse una tecnología más avanzada con precios competitivos de la mano de obra, bajo costo de capital, financiamiento

preferencial a las exportaciones, bajos impuestos y la gradual desaparición del mercado nacional.

Tugores<sup>19</sup> menciona dentro de este período la integración de los mercados financieros internacionales y la liberalización de los movimientos internacionales de capital a través de los flujos de inversión y, una transnacionalización de la actividad económica que no ha impactado de manera favorable a la sociedad, sino por el contrario ha acentuado las diferencias entre ricos y pobres.

Dentro del contexto actual, Orozco<sup>20</sup> argumenta el desempeño en la participación de las empresas transnacionales, quienes han respondido a las necesidades de las grandes potencias en búsqueda de nuevas estrategias para mejorar su nivel de competitividad. El desempeño ha sido el resultado sobre una diversificación mediante el traslado de procesos productivos hacia países en desarrollo con mayores ventajas comparativas ofreciendo el abaratamiento de costos

La clave principal para que las empresas transnacionales triunfen en el mundo, es la elaboración de sus propias estrategias orientadas a las ventajas competitivas en la innovación de nuevas tecnologías en el acercamiento a mercados totalmente nuevos o un sector de mercado que resulte atractivo en la colocación de sus productos.

El aspecto de la innovación por tanto, ha sido muy importante, debido a que ha facilitado a las empresas satisfacer las necesidades de los consumidores mediante algunos planteamientos como: ¿Qué producir? ¿Cómo producir? y ¿Para quién producir?

---

<sup>19</sup> Tugores Ques, Juan. *Economía internacional*. Ed. Mc Graw Hill. 6ª Ed; España, 2006pp. 2-5.

<sup>20</sup> Orozco Alvarado, Javier. *Comp. Calva*, José Luis. op. cit. pp.35-36

Con el proceso de la globalización, el éxito de las empresas transnacionales acorde con Porter<sup>21</sup>, ha radicado en la rivalidad. Por un lado el autor señala la existencia de dos elementos que componen la rivalidad: la rivalidad interior que promueve las mejoras de un sector económico y la concentración geográfica porque eleva la interacción de las fuerzas del mercado. Esto significa que los sectores competitivos de una economía no deben de estar dispersos sino unidos por una relación vertical entre comprador-vendedor y, horizontal entre clientes, tecnología y canales de distribución.

Desde el punto de vista de la investigación, se considera que las empresas transnacionales operan mediante la organización en su producción a escala mundial mediante la eliminación progresiva de las barreras a la movilidad del factor capital, así como los avances en materia de transporte, comunicaciones y logística como una nueva forma de dominación y control de la economía.

Con todos estos elementos, considero que el papel de las empresas transnacionales no han jugado un papel en beneficio de la sociedad global; sino por el contrario es un beneficio propio. Al final de cuentas son ellas las que ponen sus propias reglas y marcan las pautas que el comercio exterior deberá tener para los próximos años. A las empresas transnacionales no les importa sí la gente está desempleada, sí los índices de pobreza siguen aumentando a escala mundial o si los gobiernos establecen negociaciones comerciales con otros países. Ellas solo buscan expandir sus mercados, generar capitales e imponer sus políticas a costa de lo que sea y de la manera que sea, a final de cuentas se encuentran apoyadas por el modelo neoliberal, en donde su papel es tan decisivo en la economía mundial, que están por encima de las decisiones del gobierno.

---

<sup>21</sup> Porter, Michael E. *Ser competitivo*. Ed. Deusto Planeta de Agostini Profesional y Formación, S.L. España, 2003. pp.189-191.

## **2.2 La Competitividad del Comercio Exterior en México a partir de los años 80's.**

México tuvo que dejar de ser un participante pasivo en el mercado mundial y abrirse al escenario de la globalización, con el firme propósito de atraer la inversión extranjera. Sin embargo, en los últimos 30 años el resultado de la política económica orientada al comercio exterior ha confirmado la fuerte dependencia económica que a través de la historia el país ha tenido con su vecino del norte.

### **2.2.1 Comienzos de la política exterior mexicana.**

La historia del comercio exterior en México podría llamarse la historia de su dependencia económica; tal y como lo menciona Ortiz<sup>22</sup>, quien argumenta que surge desde la época de la colonia, pasando de un comercio feudal a un comercio exterior de rasgos librecambistas hasta la época del porfiriato, coincidiendo con la expansión del capitalismo a nivel mundial, la aparición del capital financiero y la exportación de capitales con base en el impulso del país al desarrollo de ferrocarriles, vías marítimas y las inversiones en minería e infraestructura.

Los principios que orientaron la política exterior datan desde la época de la Revolución Mexicana<sup>23</sup> mediante el consenso nacional, en donde el pueblo mexicano pudiera ejercer su derecho a la autodeterminación en función de sus propios intereses. A partir de este momento, esta política comenzó a evolucionar pasando de una posición defensiva que se mantuvo ajena a la primera guerra mundial hacia una posición más activa, caracterizada por propuestas hacia el ámbito internacional, sin dejar aún lado los temas políticos.

Durante las décadas de los años 30's y comienzos de los años 40's, específicamente con el gobierno del presidente Cárdenas (1936-1940), la política

---

<sup>22</sup> Ortiz Wadgymar, Arturo. *Introducción al comercio exterior*. Ed. Nuestro Tiempo. 2ª Ed; México, 1990, pp.15-32. Esta obra puede ser consultada para analizar más detalladamente el papel del comercio exterior en México durante la colonia, la independencia y posterior a la revolución, donde a grandes rasgos se menciona que el desarrollo fue lento y encaminado a un proceso de dependencia económica con los E.U.

<sup>23</sup> Lajous Vargas, Roberto. op. cit. p.13

exterior se encaminó hacia una política coherente de desarrollo<sup>24</sup>, mediante la concientización del gobierno sobre el papel que debería tener el intercambio mercantil con el exterior para contribuir al incremento de la producción mediante la distribución del ingreso, el incremento del empleo, la forma racional de los recursos del país y, el fortalecimiento de su independencia económica.

Sin embargo en los años 50's, la política exterior se caracterizaba por una política proteccionista<sup>25</sup> ligada al modelo de sustitución de importaciones, cuyo objetivo fue proteger a la industria nacional carente de posibilidades por competir con el exterior.

En la década de los años 60's, el gobierno mexicano trató de implementar acciones comerciales orientadas a impulsar el desarrollo industrial a través del mejoramiento a la infraestructura física y administrativa de dicho sector.

Los resultados no fueron los esperados debido a que en la década de los años 70's, la problemática de la política económica en el país dentro del contexto internacional se caracterizó por una fuerte dependencia económica, una insuficiente diversificación de sus exportaciones y un limitado poder de negociación ante países y organismos internacionales<sup>26</sup>.

Ante este escenario, fue en 1977 durante el sexenio de López Portillo, cuando la Secretaría de Comercio comenzó a encargarse de la conducción con respecto a los acuerdos bilaterales y, lo relativo a la participación del país en organismos internacionales. En tanto, la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) comenzó a encargarse de la coordinación participativa de México en las comisiones mixtas respectivas y, lo relativo a los organismos de cooperación económica internacional.

---

<sup>24</sup> Dávila Gómez, Roberto y Navarrete, Jorge Eduardo. op. cit. pp.13-15

<sup>25</sup> Ortiz Wadgymar, Arturo. op. cit. pp.144-148

<sup>26</sup> Dávila Gómez, Roberto y Navarrete, Jorge Eduardo. op. cit. pp.15-17

Con base en la evidencia empírica, la investigación identificó que los inicios de la política exterior en nuestro país no fue una tarea fácil en su conducción no sólo por los acontecimientos derivados de una revolución o las guerras mundiales del siglo XX, sino porque está problemática data desde el inicio de la época del México independiente a partir de su consumación en 1821, debido al mal manejo de la Administración Pública por parte de los gobernadores que derrochaban el dinero a manos llenas los recursos públicos, a las invasiones extranjeras que se tuvieron a lo largo de la historia y, al siempre dividido sistema político mexicano. Esto trajo como consecuencia la falta de una visión de política económica orientada al comercio exterior de manera temprana, duradera y eficiente.

### **2.2.2 El nuevo contexto de la política de apertura comercial.**

Rubio<sup>27</sup> menciona que por muchas décadas el país había seguido su propio camino, desarrollando una industria propia y buscando la mejoría en su población a través de una fuerte presencia del gobierno en la sociedad y en la actividad productiva.

A partir de la década de los años 80's, los resultados de la política económica del país se caracterizaron por una serie de problemas; tales como un endeudamiento excesivo y altas tasas de inflación, orillando al gobierno a plantear la necesidad de abrir su política exterior de una economía cerrada a una economía de libre mercado.

Fue así que se dio comienzo a la apertura comercial como el primer paso de una estrategia económica encabezada por el gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado en 1985. Un año después el gobierno firmó su ingreso al GATT, lo que hizo posible el inicio de la inserción del país en la economía internacional<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Rubio, Luis. op. cit. pp.13-15

<sup>28</sup> Comentarios del Lic. González Gómez, Marco Antonio. Secretario Académico del Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales de la ENEP Acatlán en *el Foro Nacional de Consulta: Las relaciones internacionales de México con el mundo. Memoria Tomo IV*. Ed. Senado de la República LIV Legislatura. México, 1990, pp.75-81

*“El ingreso de México al GATT respondió a las necesidades de liberalizar las normas de un sistema altamente proteccionista, ya que una política competitiva a nivel mundial, solo sería exitosa en la medida que la estructura económica y el país fueran competitivos internacionalmente basado en un nuevo modelo de desarrollo en la sustitución de exportaciones”<sup>29</sup>.*

A finales de la década de los años 80's, la política exterior nacional fue el resultado de una visión a largo plazo a partir del fin de la guerra fría (1987), obligando al país a redefinir sus intereses internacionales, propiciando la adopción de un política dependiente de E.U. con la finalidad de tomar posiciones, ganar aliados y soportar presiones dentro del contexto de la economía mundial.

Es importante mencionar que el liderazgo norteamericano frente a los conflictos internacionales, su expansión por el continente americano y su posición determinante en el proceso de globalización en el mundo ha influido notoriamente en el contexto externo de la política económica del país.

Dentro de este nuevo contexto internacional, a partir de la década de los años 90's, el país tuvo la necesidad de modernizar su planta productiva industrial para poder competir con el mercado mundial, atraer inversiones y financiamiento externo, así como el fortalecimiento en su relación comercial principalmente con los E.U. Por tanto, a partir de este período, los temas económicos se convirtieron en prioridad internacional para México.

Blanco<sup>30</sup> menciona que dentro de esta visión, comenzó a darse dentro de la administración Salinista un enfoque hacia una economía mexicana más eficiente y competitiva con base en una relación entre el gobierno y los sectores productivos.

---

<sup>29</sup> Orozco Alvarado, José. Comp. Calva, José Luis. op. cit. p.19

<sup>30</sup> Blanco Mendoza, Herminio. op. cit. pp.8-9



*“En México, la estrategia económica neoliberal convirtió la apertura comercial en su punto de lanza, por lo que el gobierno mexicano emprendió negociaciones bilaterales, regionales y subregionales de acuerdos comerciales”<sup>31</sup>.*

A partir de 1994 con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), México comenzó una nueva era de negociaciones comerciales; tal y como se puede apreciar en la siguiente Tabla No.1:

**Tabla No.1**  
**Acuerdos Comerciales de México con el Mundo. (1994 a la Fecha).**

TRATADO	ENTRADA EN VIGOR:
México – América del Norte (Estados Unidos y Canadá).	01 de enero de 1994
México-Grupo de los Tres (Colombia y Venezuela*).	01 de enero de 1995
México-Bolivia*	01 de enero de 1995
México-Nicaragua.	01 de enero de 1995
México-Chile.	01 de julio de 1998
México-Uruguay.	01 de agosto de 1999
México-Unión Europea.	01 de Julio de 2000.
México-Israel.	01 de julio de 2000
México-Asociación Europea de Libre Comercio. (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza).	01 de julio de 2001
México-Triángulo del Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras).	15 de julio de 2004
México-Japón. (Acuerdo de fortalecimiento de asociación económica).	01 de julio de 2005

**Fuente:** Elaboración propia,2010 con base en información consultada en la SE.

El cuadro anterior, muestra todos los acuerdos comerciales que el país a lo largo de su apertura comercial ha suscrito con el resto del mundo. Se puede apreciar que tiene convenios tanto con países desarrollados como países en vías de

<sup>31</sup> Orozco Alvarado, José. Comp. Calva, José Luis. op. cit. p.19

desarrollo; destacando que los principales acuerdos comerciales los tiene con el TLCAN y la UE.

Es importante mencionar que de acuerdo con la SE, el acuerdo comercial entre México y Bolivia llegó a su fin el pasado 7 de junio del año 2010, mientras que el 26 de noviembre de 2006 llegó a su fin la relación comercial entre México y Venezuela dentro del Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres, negociando en este acuerdo comercial sólo con Colombia.

Por otra parte, dado el proceso de apertura comercial, se ha concluido que el principal socio comercial de nuestro país, son los E.U. con un destino de exportaciones del 80% y, junto con Canadá formaron el TLCAN que entró en vigor el 1 de enero de 1994.

*“Este bloque económico respondió a una necesidad de competencia, modernización y apertura económica que requería de nuevas inversiones y mayor acceso a su principal socio comercial, con la idea de que un crecimiento económico sostenible en México crearía empleos para los mexicanos y disminuiría la presión para la emigración”<sup>32</sup>*

La inserción de México en el TLCAN, según Rubio, Los objetivos fundamentales<sup>33</sup> del citado acuerdo fueron:

- Evitar la marginación de los procesos de integración y globalización.
- Garantizar un acceso permanente de las exportaciones tanto al mercado estadounidense como al canadiense.

---

<sup>32</sup>De Icaza, Carlos A. y Rivera Banuet, José. *El orden mundial emergente. México en el siglo XXI*. Ed. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. México, 1994, pp.146-148.

<sup>33</sup> Para mayor información consultar la obra: Rubio, Luis. op. cit. pp. 20-26

- Mejorar su posición comercial con referente a otros bloques comerciales; competir en igualdad de circunstancias.
- Elevar la productividad de la economía.
- Mejorar el bienestar de la población.

Los objetivos en conjunto, estaban dirigidos en el compromiso de los tres países por unir sus esfuerzos, mejorando las posibilidades de producción a nivel mundial a través de eliminar los obstáculos arancelarios y no arancelarios,<sup>34</sup> mediante el establecimiento de mecanismos para dirimir las controversias de orden mercantil y, del fomento de un mayor grado de especialización.

Sin embargo, pese a los objetivos trazados originalmente en el TLCAN y, el hecho de que nuestro país ha sido considerado como líder en el área de libre comercio al contar con más tratados comerciales que ninguna otra nación, Eaton<sup>35</sup> considera que los resultados de estos acuerdos especialmente con el TLCAN, han demostrado una fuerte dependencia económica reflejado en el poco impacto económico en la sociedad mexicana.

Dentro del nuevo contexto de la política exterior mexicana orientada a la apertura comercial, Herrera y Covarrubias<sup>36</sup> argumentan la necesidad que tiene el país por tener políticas macroeconómicas para el logro de su desarrollo como parte de la agenda de políticas públicas en México mediante el reconocimiento cada vez más que la capacidad fiscal de los distintos órdenes de gobierno y la descentralización constituyen condiciones importantes para promover el desarrollo económico y social del país.

---

<sup>34</sup> Los obstáculos arancelarios se refieren principalmente a los impuestos que se les aplica a cierto tipo de mercancías al momento de ser importadas, mientras que los obstáculos no arancelarios conciernen medidas de tipo sanitario, normas técnicas de producción, cuotas y restricciones que impiden la introducción de mercancías a otro país. Ibid pp.22-28.

<sup>35</sup> Eaton, David W. op. cit. p.25

<sup>36</sup> Herrera Ramos, J. M. y Covarrubias Aguirre, Patricia. op. cit. pp.69-72

Desde mi punto de vista, considero que la política orientada al comercio exterior en los últimos 30 años en el país, no refleja un escenario ni competitivo ni benéfico, los acuerdos comerciales no han sido contundentes dada la falta de políticas públicas. Aún recuerdo cuando el presidente Salinas mencionó que con la entrada en vigor del TLCAN, México sería una potencia mundial a partir de 1994 y, lo único que sucedió fue una fuerte devaluación del peso que generó una crisis financiera: el famoso “efecto tequila”, el levantamiento de armas en Chiapas y una fuerte dependencia económica que siempre ha estado presente en la historia económica del país.

### **2.3 Conformación del Bloque Europeo y el TLCUEM.**

La UE es el más claro ejemplo de integración económica a través de un proceso histórico de 60 años y, su relación comercial con México tomó fuerza a partir de la firma del TLCUEM a inicios del siglo XXI, aunque cabe mencionar que para que el citado acuerdo pudiera llevarse a cabo, tuvieron que darse una serie de aspectos para que ambas partes pudieran concretarlo.

#### **2.3.1 Formación del Bloque Europeo.**

La UE a lo largo de su historia tuvo que enfrentar serios obstáculos internos y externos dentro de su proceso de integración económica. Así, con los sucesos ocurridos durante la segunda guerra mundial había dejado como lección, la necesidad de lograr una cooperación entre las naciones europeas, con el propósito de impulsar el bienestar económico y social de la población; a través de la conformación de un bloque económico.

Históricamente, el proceso de conformación de la UE se dividió en las siguientes etapas:

***La Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA).*** Esta etapa tuvo como antecedentes previos, el establecimiento de la Comisión Económica para Europa (CEPE) y la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE) en 1947,

con base en el Plan Marshall que consistía en estimular políticas económicas para el desarrollo de la economía y el comercio de Europa. Fue hasta el 18 de abril de 1951 cuando se creó la CECA<sup>37</sup>, cuyo objetivo consistió en reducir la ineficiencia en el sector del carbón y del acero, por medio de la modernización, estabilización de precios y del desarrollo de programas de investigación, que motivo a sus integrantes a impulsar una mayor integración económica.

**La Comunidad Económica Europea (CEE).** Fue una nueva propuesta que surgió a finales de la década de los años 50's con el propósito de crear la Comunidad Europea (CE), a través de la fusión de la CECA, misma que se llevo a cabo con la firma del Tratado de Roma el 25 de marzo de 1957, creándose la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad de la Energía Atómica (EUROTAM), está última tuvo poca importancia debido a que cada gobierno tenía el control sobre su programa de energía nuclear.

La CEE persiguió líneas de política económica orientadas a la libre movilidad de personas, servicios y capitales; y fue hasta el año de 1969 cuando se constituyó como la CE<sup>38</sup>, teniendo como finalidad principal el desarrollo de un marco de cooperación en política exterior y apertura de negociaciones. Con la CE, se creó el Sistema Monetario Europeo (SME) en 1979, introduciéndose una unidad de cuenta europea común (ECU) como parte del establecimiento de un tipo de cambio central en el impulso a la cooperación de sus integrantes.

**La UE.** El antecedente previo de esta etapa, consistió en la firma del Acta Única Europea por parte de los países miembros de la CE en febrero de 1986, en la cual declaraban actuar con solidaridad en la protección de sus intereses comunes. Este interés se vio reflejado hasta el 7 de febrero de 1992 cuando en Maastricht, se

---

<sup>37</sup> Los países firmantes fueron: Alemania Occidental, Italia, Francia y los miembros del Benelux (Bélgica, Holanda y Luxemburgo). Para mayor información sobre esta etapa, consultar las obras: Velázquez Flores, Rafael. Comp. Roy, Joaquín. *Las relaciones exteriores de la Unión Europea*. Ed. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM; Plaza y Valdés Editores. México, 2001. p.237; Piñón Antillón, Rosa María. *De la Comunidad a la Unión Europea. (Del Acta Única a Maastricht)*. Ed. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. México, 1994, pp.37-39; García Fonser, Cándido. *Elementos de comercio exterior*. Ed. Trillas. México, 2004, p.272.

<sup>38</sup> Dentro de la conformación de la CE, surgieron nuevos países integrantes: Reino Unido, Irlanda, Dinamarca y Noruega(1969); Grecia (1981); España y Portugal(1986), contabilizándose en esta etapa a 12países miembros. Ibid p.273

firmó el Tratado de la UE<sup>39</sup>, cuyo objetivo fue definir una ciudadanía en común mediante una política externa y de seguridad; y el establecimiento de un nuevo sistema monetario europeo denominado Euro. La moneda comenzó a utilizarse a partir de 1999.

La UE ha tenido como misión principal: Organizar de forma coherente y solidaria las relaciones entre los estados miembros y sus ciudadanos, por lo que tiene bien preciso sus objetivos generales<sup>40</sup>.

Para poder llevar a cabo los objetivos anteriormente mencionados, La UE dispone de un grupo de instituciones para su funcionamiento, entre ellas: el Consejo Europeo, el Parlamento Europeo, el Consejo de Ministros, la Comisión Europea y el Tribunal de Justicia.<sup>41</sup>

Rosell<sup>42</sup> hace referencia con respecto a este proceso histórico en la conformación de la UE no como el resultado de un sueño utópico, sino del reconocimiento político de una realidad económica marcada por la fuerza de los mercados globales, de la interdependencia económica y de las presiones competitivas, factores en lo que la cooperación es esencial.

---

<sup>39</sup> Para mayor información se pueden consultar las obras: Roy, Joaquín; Chanona, Alejandro y Domínguez, Roberto. *La Unión Europea y el TLCAN*. Ed. UNAM. México, 2004. P.37; Piñón Antillón, Rosa María. op. cit. pp.47-62; Estay, Jaime y Sotomayor, Héctor. op. cit. pp.11-35.

<sup>40</sup> Estos objetivos son: El impulso del progreso económico y social, la afirmación de la identidad europea en la escena internacional que consiste en ayuda humanitaria, política exterior, seguridad común e intervención para la gestión de crisis internacionales y posturas comunes en los organismos internacionales; la implantación de una ciudadanía europea como complemento a la ciudadanía nacional sin sustituirla y confiere al ciudadano europeo cierto número de derechos civiles y políticos; el desarrollo de un espacio de libertad, seguridad y justicia vinculado al funcionamiento del mercado interior y a la libre circulación de personas; el mantenimiento y desarrollo del acervo comunitario como un conjunto de textos jurídicos aprobados por las instituciones europeas, junto con los tratados fundacionales. Véase obra: Berumen, Sergio A. *Economía Internacional*. Ed. CECSA. México, 2002. p.213

<sup>41</sup> A continuación se mencionan sus funciones: **Consejo Europeo**: Reúne por lo menos dos veces por año a los jefes de estado o gobierno de los países miembros y al presidente de la comisión europea, para estudiar temas importantes relativos a la Unión Europea y a su política exterior. **Parlamento Europeo**: Está compuesto por eurodiputados representantes de cada una de las regiones de los países miembros y tiene cuatro grandes atribuciones, que son de carácter: normativo, consultivo, control y de investigación. **Consejo de Ministros**: Está integrado por ministros de cada sector de discusión de los países miembros, por lo que es el órgano de toma de decisiones, en donde los ministros representan y defienden los intereses de sus propios países y buscan la concertación de acuerdos favorables para toda la unión. **Comisión Europea**: Está integrada por comisarios, designados por acuerdo unánime entre los gobiernos de los países miembros, que actúan en función de los intereses de la Unión, en donde dicha comisión propone la legislación, pone en práctica medidas comunitarias y aplica los tratados comerciales de la Unión Europea. **Tribunal de Justicia**: Es el Tribunal Supremo de la Unión Europea, su trabajo consiste en interpretar la legislación y dictamina en asuntos legales relacionados con los tratados de la Unión suscitados por instituciones comunitarias, estados miembros o particulares, por lo que sus decisiones son de cumplimiento obligatorio. Véase obra: García Fonser, Cándido. op. cit. p.274-275.

<sup>42</sup> Rosell, Mauricio y Aguirre Pedro. *La Unión Europea. Evolución y perspectivas. Lecciones y oportunidades para México*. Ed. Diana. México, 1994, p.187

Otros autores como Calderón y Manchón<sup>43</sup> señalan que la política exterior de la UE desde el año de 2006 ha descansado fuertemente en acuerdos bilaterales preferenciales con el objetivo de contribuir a mejorar la competitividad europea, buscando socios con alto potencial de mercado y altos niveles de protección para las exportaciones europeas.

Con base en la evidencia empírica, considero que el verdadero motivo en la conformación de la UE fue levantar de los escombros a las principales economías europeas, se tenía una visión a largo plazo y, se constituyó como un verdadero ejemplo de unificación y cooperación, sin importar la diversidad de culturas, lenguas y características específicas que había en cada uno de sus países. Lo importante en la conformación del bloque europeo fue la implementación y evaluación de acciones con base en sus objetivos y funciones que permitieron establecer la zona económica más importante a nivel mundial.

### **2.3.2 Firma del TLCUEM.**

El proceso histórico en la aprobación del TLCUEM, tuvo sus antecedentes desde la década de los años 60's, cuando la CEE tuvo interés en estrechar relaciones comerciales con países latinoamericanos con estabilidad económica como México. Diversos autores como Velázquez, Puyana, Zabluvovsky y Gómez Lora<sup>44</sup>, han dado seguimiento a los antecedentes previos del acuerdo comercial, destacando los siguientes sucesos:

En 1975 se firmó el primer acuerdo entre México y la CEE. Este documento consistió únicamente en proporcionar información sobre las posibilidades comerciales y de inversión, no existían preferencias arancelarias. En 1991 se llevó

---

<sup>43</sup> Calderon S., Jorge A. y Manchón C., L. Federico. Comp. Guerra Borges, Alfredo. *Fin de época. De la integración tradicional al regionalismo estratégico*. Ed. Siglo XXI. España, 2009, p.280

<sup>44</sup> Para mayor información consultar las obras: Puyana, Alicia. *El camino mexicano hacia el regionalismo abierto: Los acuerdos de libre comercio de México con América del Norte y Europa*. Editorial Cepal. Serie comercio internacional. No.35. Santiago de Chile, Diciembre de 2003. p.56; Zabluvovsky k. Jaime y Gómez Lora, Sergio. *La ventana europea: retos de la negociación del Tratado de Libre Comercio de México con la Unión Europea*. Ed. Banco Interamericano de Desarrollo. Buenos Aires, Argentina. 2004, pp. 12-17,40; Velázquez Flores, Rafael. Comp. Roy Joaquín. op. cit. p.154

a cabo una nueva revisión con el propósito de fomentar compromisos en las esferas del comercio, la industria, la minería y la pesca, entre otras actividades económicas.

Fue hasta 1995, cuando se inició oficialmente un primer acercamiento entre México y la UE con el fin de negociar un acuerdo de cooperación, diálogo político y de asociación comercial, con la firma de ambos de una declaración conjunta solenne en París, Francia el 2 de mayo de ese mismo año.

El inicio de las negociaciones fue posible con la firma de 3 instrumentos jurídicos que llevaron a la aprobación del TLCUEM:

***El Acuerdo Interino.*** (Aprobado el 13 de mayo de 1998 por el parlamento europeo y el 23 de mayo de ese mismo año por el senado mexicano). Su objetivo fue permitir el inicio de la negociación en áreas de competencia comunitaria sin esperar la aprobación del acuerdo global.

***El Acuerdo Global.*** (Aprobado el 6 de mayo de 1999 por el parlamento europeo y el 20 de marzo del año 2000 por el senado mexicano), acuerdo que contenía disposiciones específicas en materia de concertación política y de cooperación, una vez aprobado sería el instrumento que regiría las relaciones entre México y la UE.

***La Declaración Conjunta entre la Comunidad Europea, sus estados miembros y México.*** Su objetivo consistió en negociar las áreas de competencia de sus estados miembros y, al mismo tiempo con el acuerdo interino. Fue así que el TLCUEM en materia comercial entró en vigor el 1 de julio del año 2000 y, en materia de liberalización de servicios e inversiones el 1 de marzo de 2001. Su nombre oficial es: Acuerdo de Asociación Económica, Coordinación Política y Cooperación entre México y la UE.



Desde mi punto de vista, la finalidad principal por la que se dio el acercamiento comercial entre México y la UE obedeció a una medida expansionista del mercado europeo hacia el occidente, donde se encontraba dominado por el papel hegemónico de los E.U; y la única manera de acceder a él, fue mediante una política orientada al fomento y la cooperación ante países como México, dada su imagen que tenía de país estable y abierto a la negociación comercial.

## **2.4 La Competitividad del sector Automotriz en México.**

El desarrollo de la competitividad del sector automotor en el país se ha convertido en uno de los más claros ejemplos sobre la necesidad de contar con una industria nacional cada vez más moderna acorde con las necesidades del mercado mundial. Durante su historia se establecieron decretos gubernamentales con el fin de apoyar su desarrollo y modernización.

### **2.4.1 Antecedentes internacionales.**

La historia de la industria del automóvil ha sido considerada como un proceso de su sistematización; cuyos pioneros fueron alemanes y franceses, convirtiéndose en una actividad exitosa hacia el último tercio del siglo XIX, donde la contribución de los primeros constructores europeos y norteamericanos, se basó en el acoplamiento de dos tecnologías aparentemente separadas: el motor de combustión interna y el rodamiento de ejes.

A principios del Siglo XX, la mayor concentración de productos de vehículos se dio en E.U, Francia y Alemania. Entre los primeros modelos que se establecieron, destacó el Modelo Ford(1903), que se caracterizó por la intercambiabilidad de partes y sencillez del ensamble de vehículos, la fabricación en línea de producción y la inspiración en el proceso productivo de las plantas de empacadoras de carne en Michigan, E.U. basadas en una línea de producción en movimiento que permitió un crecimiento progresivo del sector.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Juárez Núñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. op. cit. pp.27-29.

Sin embargo, el verdadero desarrollo de la industria se dio entre finales de la década de los años 30's y los años 40's<sup>46</sup>, cuando la capacidad de la industria automotriz se volcó a la fabricación de armamento y vehículos para la Segunda Guerra Mundial, cuando varias industrias estadounidenses, desde los textiles hasta los semiconductores comenzaron a trasladar sus operaciones productivas hacia los países en desarrollo. Este proceso dio como resultado que las empresas automotrices tuvieran la producción automatizada en el país de origen y los procesos de trabajo intensivo hacia el exterior.

Durante la década de los años 50's y 60's la producción mundial de vehículos tuvo un crecimiento sostenido sobre una base de 10.5 millones de unidades.

Ante este proceso histórico internacional, Arteaga<sup>47</sup> menciona la aparición de nuevos fenómenos que se han considerado como las principales transformaciones iniciadas a partir de la década de los años 70's, estas son: el desplazamiento de E.U. y Europa Occidental como líderes del sector automotriz a manos de Japón, como nueva potencia en la generación de normas más eficientes en la fabricación de vehículos; la transformación tecnológica acelerada mediante nuevos métodos de producción; la estrategia de eficiencia y productividad en los costos de producción para incrementar la competitividad y la colaboración entre las principales firmas en el ámbito mundial.

La década de los años 80's significó para la industria automotriz internacional, la implementación del modelo japonés Toyotismo<sup>48</sup>, que consistió en la introducción de nuevos conceptos aplicados a la industria: Flexibilidad, productividad y Calidad.

De manera específica, estos conceptos se referían a:

---

<sup>46</sup> Shaiken, Harley y Herzenberg, Stephen. *Automatización y producción global: producción de motores de automóvil en México, E.U. y Canadá*. Ed. Facultad de Economía, UNAM. México, 1989. p.12

<sup>47</sup> Arteaga García, Arnulfo. *Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México*. Ed. Plaza y Valdés Editores, México, 2003. op. cit. pp.34-37

<sup>48</sup> Clavijo, Fernando y Casar, José I. *La industria mexicana en el mercado mundial. Volumen II*. Ed. FCE. México, 1994. pp.363-365.

**La Flexibilidad:** La orientación que tiene una empresa en la fabricación con una amplia y cada vez más cambiante gama de productos, procurando operar al máximo de su capacidad y evitando los tiempos ociosos, aplicándose tanto en áreas específicas de manufacturas como de servicios.

**La Calidad:** La empresa como sus sistemas de producción deben funcionar en todo momento, en donde el trabajador debe tener el firme compromiso de reducir y corregir de raíz los defectos e imperfecciones del producto.

**La productividad:** Se refiere a las cantidades exactas que deben tener las materias primas, el suministro de insumos y sus componentes, como requisitos indispensables para el logro de la competitividad del sector automotriz.

Durante este período la industria automotriz pasó por una transformación intensa que fue redefiniendo sus pautas de producción y competencia<sup>49</sup>, dado por los nuevos esquemas de cooperación y alianzas entre las empresas armadoras, trayendo como consecuencia nuevas formas de organización de trabajo.

Los nuevos esquemas de cooperación en este período fueron: GM-Toyota, Ford-Mazda, Chrysler-Mitsubishi y Ford-VW, para el desarrollo de plataformas y de cooperación tecnológica-productiva-financiera.

Las alianzas entre empresas armadoras, se establecieron 3 tipos de empresas: los grandes productores (Mitsubishi, Robert Bosch y Siemens, entre otros); los grandes fabricantes especializados (Nippo, Denso, Dana, Eaton y Valeo, entre otros); y las pequeñas y muy numerosas empresas dedicadas de manera exclusiva a la producción de autopartes

---

<sup>49</sup>Acevedo M. Jorge A. Comp. Gitli, Eduardo. *Estudio sobre el sector externo mexicano*. Edición Primavera. México, D.F. 1990, p.179.

Fue a partir de la década de los años 90's<sup>50</sup> cuando las empresas automotrices comenzaron a revisar sus estrategias de localización, inversión y penetración del mercado mundial ante el marco de la globalización económica, en donde el automóvil representó una figura muy clara sobre la elaboración de productos de clase mundial. Esto significó que las peculiaridades nacionales, regionales y de cada firma productora estuvieran convergiendo en la generación de productos que competieran en nichos de mercados nacionales a través de una tendencia de estandarización, convirtiéndolo en un fenómeno relativamente nuevo.

A partir de este período las grandes corporaciones automotrices comenzaron ser: General Motors(E.U), Ford Motor(E.U), Toyota Motor(Japón), Daimler Benz(Alemania), Nissan Motor(Japón), Chrysler(E.U), Volkswagwen(Alemania), Fiat(Italia), Honda Motor(Japón), Robert Bosch(Alemania), Volvo(Suecia), Isuzu Motor(Japón), Suzuki motor(Japón) y Hyundai Motor(República de Corea), entre otros.

En la primera década del siglo XXI, la intensificación de la competencia por parte de los principales mercados internacionales en el sector automotriz<sup>51</sup>, ha tenido que ver con los principales rasgos de una nueva división internacional del trabajo, mediante una mayor concentración de consumo vinculado a una mayor segmentación del mercado, el desarrollo de actividades en el diseño del producto, la incorporación de la microelectrónica como parte de la gestión productiva, la desconcentración geográfica en la creación de nuevas plantas alrededor del mundo, la creación de sistemas productivos regionales y el empleo de las telecomunicaciones para la concentración del consumo.

La postura de la investigación sobre el sector automotriz mundial se basa en la identificación que sí bien durante los últimos 30 años, la industria estuvo dominado por los mercados: norteamericano, alemán y japonés. La nueva configuración de los sistemas de producción orientados hacia la especialización del trabajo y las

---

<sup>50</sup> Juárez Nuñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. op. cit. pp.43-49

<sup>51</sup> Arteaga García, Arnulfo. op. cit. pp.34-47.

nuevos lineamientos en la fabricación de vehículos automotores acerca de una modernización en sus sistemas de producción, partes y accesorios, son parte del reflejo de un sector cada vez más competitivo y, cuyo liderazgo se consolida cada vez más hacia el mercado chino, con base en un mercado potencial de más de 1,313,973,713 millones de habitantes, lo cual lo hace ser un mercado bastante atractivo para las inversiones extranjeras.

#### **2.4.2 El papel histórico-competitivo del sector automotriz en México.**

El proceso evolutivo de la industria automotriz nacional ha sido identificado por varios autores, mediante una esquematización cronológica, que varía acorde a sus distintos enfoques:

El desarrollo de la industria automotriz mexicana, Fue a partir de su implementación en la remota década de los años 20's, una industria, cuyos rasgos más sobresalientes, se dio a partir de una política industrial en busca de los aspectos tecnológicos, organizacionales y laborales en los distintos períodos del proceso de industrialización nacional, entendido este último no como una evolución del aparato manufacturero, sino también como el conjunto de encadenamientos productivos, características tecnológicas y organizacionales.<sup>52</sup>

Juárez, Lara y Bueno<sup>53</sup>, ubican al desarrollo automotriz en 3 tiempos: La década de los años 20's con la aparición de los primeros talleres de ensamble en México y del bajo volumen del mercado nacional. La década de los años 60's caracterizada por el inicio de los decretos automotrices en el país y, la década de los años 80's se caracterizó por la reestructuración productiva hacia la competitividad internacional dejando a un lado el modelo de sustitución de importaciones.

---

<sup>52</sup> Shaiken, Harley y Herzenberg, Stephen. op. cit. pp.30-31

<sup>53</sup> Juárez Nuñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. op. cit. pp.117-118.

Lifschit<sup>54</sup> por su parte, argumento que la conformación del complejo sectorial automotor en el país tuvo que ver con la inserción y el grado de desarrollo de las empresas correspondientes a la industria terminal; a través de las importaciones, el ensamble y la fabricación, mediante una relativa estabilidad política y económica nacional suficientes en la capitalización de inversiones, principalmente norteamericanas.

La periodización propuesta por Arteaga<sup>55</sup>, es considerada como la más específica e identificada en la literatura sobre la evolución de la industria automotriz nacional, destacando los siguientes períodos:

***Primer período (1925-1963): Industrialización inducida desde el exterior.*** Este período representó el inicio de la expansión automotriz en el país y, tuvo como objetivo principal el impulsar el establecimiento y crecimiento del sector, debido a que el estado carecía de los medios para mantener una política industrial consistente ante la falta de estrategias para las empresas automotrices. Como un dato interesante a mencionar, se estableció en 1925 la Ford Company, como la primera armadora de vehículos en el país.

***Segundo período (1964-1980): Integración Nacional de la Industria Automotriz.*** Período que se caracterizó por la incorporación de nuevas fases de fabricación de vehículos, tales como: fundición, maquinado y mejoras tecnológicas en el ensamble final de vehículos. Es importante señalar el alto grado de dependencia con el exterior que tenía el país, mismo que trajo como consecuencia que las importaciones fueran grandes que sus exportaciones.

***Tercer período. (1981- A la fecha): Evolución de la Industria Automotriz en México.*** Se orientó a cubrir principalmente la demanda del mercado interno y, la

---

<sup>54</sup> Lischittf, Edgardo. *El complejo automotor en México y América Latina*. Ed. UAM Azcapotzalco, México, 1985. pp.84-87.

<sup>55</sup> Arteaga García, Arnulfo. op. cit. pp.70-96; y 113-120.

creación de nuevas bases para obtener una industria más integrada y moderna, como parte de su competitividad internacional.

Dentro de este proceso histórico en la búsqueda de la competitividad internacional del sector automotriz, se identificaron los siguientes aspectos:<sup>56</sup>

- Una estrategia de firmas transnacionales establecidas en el país mediante una nueva política de expansión industrial; mediante la aplicación de un modelo productivo en la transferencia tecnológica, implementación, adopción y adecuación de nuevas formas de gestión laboral como parte de la dependencia productiva que se ha tenido con la E.U.
- La llegada de inversiones para la fabricación de exportación ante la incursión de empresas proveedoras de clase mundial.
- La necesidad de replantear las estrategias de ubicación por parte de las empresas armadoras en el país, las perspectivas de crecimiento del mercado mexicano y un cambio de política hacia la apertura comercial.
- El inicio de remodelaciones, ampliaciones y modernizaciones de plantas automotrices como en Toluca, Puebla, Aguascalientes y Coahuila; así como los nuevos complejos del norte y del bajío.

Dentro del proceso histórico-competitivo del sector terminal, los autores mencionan las cinco empresas ensambladoras que han destacado en el país: General Motors(GM), Ford, Chrysler, Volkswagen(VW) y Nissan. Destacando a los estados de Tamaulipas, Chihuahua, Baja California, Coahuila, Sonora, Nuevo León, Jalisco, México y Querétaro, entre otros; como los estados con más maquiladoras.

---

<sup>56</sup>Para mayor información consultar las obras: Juárez Núñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. op. cit. pp.117-122; Clavijo, Fernando y Casar, José I. op. cit. p.454

Con respecto a las principales empresas de la industria de autopartes han destacado: Alfred Engelman(San Luis Potosí), Arvin Industries Inc. (Querétaro), Alcoa Fujikura Limited(Coahuila y Autopartes Hidalguenses (Hidalgo) y Autoliv (Distrito Federal), entre otras.

Con base en la evidencia empírica, se identificó que la industria automotriz del país es el resultado de un largo proceso histórico sobre la conformación de un sector dinámico de la economía, pues actualmente representa el 4% del Producto Interno Bruto (PIB) acorde con datos de la AMIA. El proceso competitivo no ha sido tarea fácil; ya que sí bien el país es considerado como uno de los principales países productores de vehículos, sigue teniendo problemas relacionados con la falta de construcción de nuevas plantas, la implementación de políticas públicas que generen resultados al mediano y largo plazo, así como la coordinación entre gobiernos y empresas por llegar acuerdos contundentes sobre el futuro de la industria en el país.



### **2.4.3 Aspectos generales de los decretos de la industria automotriz mexicana.**

Los principales decretos automotrices que se establecieron en el país con base en la periodización de la industria y su orientación competitiva.

Con base en la revisión teórica, se identificaron las aportaciones más importantes que realizaron autores como Arteaga, Lischitf y Acevedo:<sup>57</sup>

***Decreto de integración (1962):*** Decreto en el que se constituyó como tal la industria automotriz. Se caracterizó por la prohibición en la importación de motores para automóviles y camiones, en donde los insumos de origen nacional tenían que alcanzar el 60% de sus costos.

***Decreto que fija las bases para el Desarrollo (1972):*** Decreto que se caracterizó por una serie de estímulos fiscales, tales como: la eliminación de impuestos de importación y ensamble, la devolución de impuestos causados por el incremento de las exportaciones y la fijación a las empresas de un presupuesto anual de divisas. Se busca la protección al mercado interno.

***Decreto para el fomento (1977):*** Decreto que estipulaba que cuando las empresas del sector terminal tuvieran que recurrir a las importaciones como vía para cubrir sus demandas de partes originadas por la incapacidad del sector de autopartes nacional, las compras realizadas en el exterior estarían consideradas como componentes nacionales para determinar su grado de integración.

***Decreto para la Racionalización (1983):*** Decreto orientado al desarrollo de la industria automotriz, con base en la flexibilidad para que las empresas pudieran hacer combinaciones necesarias entre importaciones y exportaciones de vehículos terminados, con el propósito de evitar una balanza comercial deficitaria. El resultado fue que cada empresa seleccionaba los tipos de vehículos que

---

<sup>57</sup> Para mayor información consultar las obras: Arteaga García, Arnulfo. op. cit. p.87; Lischitf, Edgardo. op. cit. pp.145-146; Acevedo M. Jorge A. Comp. Gitli, Eduardo. op. cit. p.181.

produciría mediante el uso eficiente de su capacidad instalada y de sus recursos disponibles.

***Decreto para el Fomento y la Modernización (1989):*** Decreto que definió los términos de la integración nacional, como una respuesta para facilitar los proyectos que garantizaran el establecimiento de nuevas compañías en el país. Su finalidad principal fue transformar a la industria automotriz nacional en una industria competitiva, exportadora, de alta calidad y no dependiente exclusivamente del mercado nacional; a través de su competencia.

***Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles (2003):*** Decreto que habla sobre la competitividad del sector automotriz ante la apertura comercial de nuestro país con sus socios comerciales como parte del desarrollo de su mercado interno. El desarrollo de este decreto se abordó en la parte correspondiente al marco normativo de la investigación.

La postura de la investigación con respecto a los decretos, identificó que su importancia ha derivado del desarrollo de la industria automotriz en el país como resultado de su proceso histórico, pese a que su dependencia económica ha estado presente en los resultados generados, debido a que han existido buenos deseos y buenas voluntades, pero el escenario no ha impactado de manera favorable en su competitividad principalmente en sus acuerdos comerciales. Es importante que el gobierno mexicano establezca acciones de evaluación continua sobre los aspectos normativos de la industria automotriz a fin de conocer los obstáculos por lo que el sector no ha podido consolidarse como en el caso del mercado europeo y, por tanto las medidas que deben adaptarse para su respectiva solución.

## **2.5 Influencia de otros países en el sector automotriz mexicano.**

A partir de la década de los años 80's, la influencia del sector automotriz mundial en México, estuvo caracterizada por una serie de aspectos, tales como:

- Una política defensiva del gobierno estadounidense caracterizada por la poca cooperación que tenía con México.
- La producción mexicana no era de alta calidad, motivo por el cual las empresas extranjeras preferían invertir en países como Corea o Taiwán.
- Como parte de la influencia en la automatización asiática, México comenzó a adoptar técnicas organizativas japonesas con el afán de compensar los costos de traslado de su producción.
- A nivel internacional se comenzó a ver a la industria nacional como un país de trabajo barato, ante la necesidad de instalar plantas productoras en el país.

A continuación y, de manera general la investigación identificó y considero que las principales influencias internacionales que ha tenido el sector automotriz mexicano son el mercado norteamericano, Japonés y Chino. Con respecto a la UE se trato de manera particular en el punto correspondiente.

**En E.U.:** El nacimiento de la industria automotriz nacional como ya se identificó anteriormente tuvo una fuerte dependencia con los E.U; y se hizo más evidente con la creación de un conjunto de plantas diseñadas para el suministro del mercado norteamericano, operando bajo las pautas de una internacionalización de la oferta y la demanda como base principal por mantener su dominio sobre el mercado mexicano.

A finales de la década de los años 70's, dio inicio a las nuevas plataformas exportadoras<sup>58</sup> con la construcción de plantas como: Chrysler y General Motors en Ramos Arizpe, Coahuila. El resultado de estas nuevas plantas obedeció a un nuevo patrón de competencia vinculado con la producción y consumo de automóviles de menor tamaño, como parte de la internacionalización del mercado nacional.

**En Japón:** La influencia japonesa como se identificó en la parte correspondiente a las antecedentes internacionales del sector automotor, tuvo que ver con el modelo japonés del toyotismo a través de un proceso de flexibilización que garantizará el desarrollo de la capacidad manufacturera ante los posibles escenarios de crisis financieras o económicas.

Esta influencia en México, se originó con la adopción de técnicas a la mejora de la calidad y el desempeño como parte esencial de su inserción al top de productores mundiales de vehículos. Las técnicas estuvieron orientadas hacia una nueva cultura productiva y laboral<sup>59</sup> con el propósito de fomentar la superación y capacitación continua, la reducción de categorías de especialistas, así como evitar el ausentismo en las plantas productivas.

**En China:** La importancia del sector automotriz chino data desde su incorporación a la OMC en el año de 2001 y, la influencia que ha tenido con el país y el mundo mediante el ejemplo de cómo llegar a convertirse en el mayor productor de vehículos en el mundo a través de la implementación de un modelo nacional de desarrollo.

El Modelo chino ha tenido éxito por el desempeño que ha tenido su administración pública, dado un marco de política integral orientado a la promoción en la

---

<sup>58</sup> Ibid pp.151-154

<sup>59</sup> Esta nueva cultura sobre la visión del trabajo en la producción industrial formo parte del reordenamiento del sector automotriz mundial con relación a su competitividad ante el debilitamiento en el liderazgo norteamericano en dicho sector. Juárez Nuñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. op. cit. pp.39-40.

exportación de sus productos, pero sin llegar apresurarse por oficial acuerdos comerciales como nuestro país, debido a que los chinos han buscado primero satisfacer su mercado interno a partir de las condiciones políticas, económicas y sociales necesarias; capaces de constituir un moderno sector dentro de un marco normativo, referente a los siguientes aspectos: propiedad intelectual, legislación laboral, leyes ambientales y todos los compromisos necesarios para poder establecer un intercambio global.

China ha demostrado que el sector automotriz puede ser dinámico en la economía de un país<sup>60</sup>, cuando no solo se capta la inversión extranjera de manera adecuada, sino que además se cuente con la integración de varias compañías de propiedad estatal que sean capaces de satisfacer la creciente demanda nacional. Por tanto, debe existir una cooperación constante y acciones emprendidas en conjunto entre proveedores locales e internacionales que operen en el país para el desarrollo de la industria.

Con base en la evidencia empírica, considero que sí bien el papel de los países anteriormente mencionados han influido en el desarrollo del sector automotriz mexicano, son en realidad las empresas transnacionales de estos países los que han determinado la pauta hacia una orientación sobre la necesidad de una industria más moderna y competitiva; ya que sin la generación de este tipo de plantas en el país no hubiera sido posible su desarrollo.

El problema ha radicado en la falta de compromisos gubernamentales en aspectos de cooperación e integración del sector, pero también en la falta de nuevos flujos de inversión y, una revisión más precisa sobre la situación de la división del trabajo del sector, donde no solamente se busquen los intereses económicos, sino que también se promuevan mejores condiciones para los trabajadores, para el mercado interno y acciones a largo plazo en la colocación de las exportaciones mexicanas del sector.

---

<sup>60</sup> Ibid pp.145-150.

## 2.6 Antecedente Previo a la Firma del TLCUEM en el sector automotriz.

En 1954 con el establecimiento de la compañía alemana Volkswagen en México<sup>61</sup>, se constituyó como el primer antecedente previo en las relaciones comerciales del sector automotriz entre México y la UE.

Este acontecimiento fue uno de los más claros ejemplos del apoyo gubernamental con base en el primer decreto de 1962, con base en la creación de cadenas industriales que permitiera mantener el crecimiento del mercado interno del sector. En 1965 se inició la construcción de la primera planta de Volkswagen en la Ciudad de Puebla.

A partir de la década de los años 70's, la empresa alemana se mantuvo en el país como una de las principales empresas del sector automotriz con una gran participación en la producción de unidades y ventas, llegando a exportar más de 305 unidades producidas<sup>62</sup> en el país, convirtiendo a México en su principal base exportadora para la región de Norteamérica.

Con el paso de los años, los resultados que Volkswagen estaba teniendo en el país hizo posible la producción de su modelo "Beetle", exclusivamente en la Ciudad de Puebla para su distribución global a mediados de la década de los años 90's con una producción del 75%.

En la obra de Juárez, Lara y Bueno<sup>63</sup>, se identificó como el mercado europeo ha tenido un desarrollo en el sector automotriz mexicano. Los autores mencionan que

---

<sup>61</sup> En 1954 se constituyó la Sociedad Volkswagen Mexicana con un capital de 50000 pesos. Entre 1954 y 1961 la distribuidora VW Central, S.A., tuvo la concesión para distribuir y vender autos ensamblados, bajo contrato con la Studebaker-Packard del país. Ante esta situación, en 1962 se abrió la planta promotora Mexicana de Automóviles (Promexa) en Xalostoc, Estado de México, dedicándose al armado de automóviles, en su afán de expansión en 1964 integró a la Volkswagen de México con capital 100% alemán, convirtiéndose en líder en el ramo; y pese a que en 1987, su liderazgo fue desplazado por Nissan, siempre se destacó por tener un lugar preponderante en el sector automotriz mexicano. Para mayor información sobre el análisis de esta empresa, se puede consultar la obra: Montiel, Yolanda. *Proceso de trabajo, acción sindical y nuevas tecnologías en Volkswagen de México*. Ediciones de la Casa Chata, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. México, D.F. 1991. pp.42-47

<sup>62</sup> Dato obtenido en la obra: Dussel Peters, Enrique. *La inversión extranjera en México*. Ed. CEPAL/UNCTAD. Serie Desarrollo Productivo No.80. Santiago de Chile, Octubre de 2000. p.41

<sup>63</sup> En esta mención, los autores abarcaron el período de 1994-2002 tomando como referencia a la SECOFI. De aquí la importancia que se tuvo para fortalecer el mercado europeo en México ante la entrada en vigor del Tratado de Libre

las empresas ensambladoras de automóviles que más destacaron previo a la firma del TLCUEM, fueron: BMW, Volvo y Volkswagen.

BMW contaba con una capacidad instalada de 3,000 vehículos; Volvo con apenas 250 vehículos y Volkswagen con 428,800 vehículos y 621,000 motores. El mercado laboral de las plantas europeas instaladas en México estaba liderada con 12,700 empleos por parte de la empresa alemana Volkswagen. Destacó el hecho que 2 de los autos más vendidos de marcas europeas al mercado mexicano previo al acuerdo comercial fueron. Pointer y Derby de Volkswagen con 39,098 unidades.

Con respecto a la industria de autopartes en el país, entre las empresas proveedoras que ya destacaban en el mercado europeo se encontraban: Alfred Engelmann que provee a Volkswagen y al mercado europeo; Arvin Industries Inc. Que provee a Volkswagen; Autopartes Hidalguenses que provee a Dina; Robert Bosch que provee a Volkswagen; Dina Composites que provee a Dina; Hoesch-Platinen, Plastic Omnium y Simmer Allibert que proveen a Volkswagen, entre otros. Productos de autopartes, tales como: partes plásticas, partes para autobuses y camiones, motores, transmisiones, tableros y partes para puertas.

Autores como Escaith y Quenan<sup>64</sup>, mencionan que desde la década de los años 90's comenzaron a llevarse a cabo inversiones de empresas europeas en algunos sectores específicos de la economía mexicana, entre ellos la hotelería, la banca, la industria farmacéutica y, desde luego la industria automotriz a través de la Inversión Extranjera Directa (IED) que entre 1994 y 2001, dio como resultado que menos del 20% se originó en la UE y del 80% en los E.U.

---

Comercio suscrito por ambas partes. Para una mejor apreciación, consultar la obra: Juárez Núñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. op. cit. pp.130-131

<sup>64</sup> Escaith, Hubert y Quenan, Carlos. *Emergencia del uso del euro y sus implicaciones para América Latina y el Caribe*. Ed. CEPAL/UNCTAD. Serie macroeconomía del desarrollo. Santiago de Chile, Enero 2003. p.99-100.

Es por ello, que en el proceso histórico ante la entrada en vigor del TLCUEM, autores como Salazar y Ramírez<sup>65</sup> señalan que con el citado acuerdo comercial, se esperaba un impacto positivo en las exportaciones de la industria maquiladora de exportación de motores, partes y componentes de la industria automotriz, mediante la necesidad que tenía el mercado mexicano por poder crear condiciones de infraestructura y equipamiento, tomando como referente que uno de los países integrantes de la UE era Alemania; que ya desde entonces se destacaba por su superioridad tecnológica en la producción de automóviles a nivel mundial.

En el proceso de las negociaciones, se adoptaron medidas y un calendario para la supresión progresiva y recíproca de las restricciones a los movimientos de bienes, servicios, capital y pagos, iniciándose en el último trimestre de 1998 y finalizando en noviembre de 1999, esto constituyó tanto para México como para la UE, un modelo bilateral, en la que se establecieron diversas medidas<sup>66</sup> que impulsaban los principios del trato nacional.

Con respecto a productos de la industria europea, Razo enfatizaba textualmente lo siguiente: *“Es importante mencionar que la entrada totalmente libre de los productos industriales europeos a México ocurrirán a partir de 2007 conforme a un programa escalonado de desgravación de 4 etapas. A la entrada en vigor del TLCUEM, el 1 de julio del año 2000, se liberó el 47.6% de las importaciones industriales y el 1 de enero de 2003 un monto adicional de 5.1%. Dos años después, a inicios de 2005, se liberará otro 5.6% y en el año final, 2007, desaparecerán las restricciones para el restante 41.7%.”*<sup>67</sup> El autor, aclaro que

---

<sup>65</sup> Salazar Silva, Carlos y Ramírez Domínguez, José L. Regionalismo Abierto, *Gran visión del Pacífico Mexicano*. Ed. Foro Académico del Pacífico Mexicano y Senado de la República, Comité Mexicano del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico, Gobierno del estado de Colima y Universidad de Colima. Colima, México, 2003. p.118

<sup>66</sup> Estas medidas en materia comercial, estaban relacionadas con la eliminación bilateral, progresiva y recíproca de las barreras arancelarias al comercio de bienes y servicios, medidas para evitar las restricciones a la competencia y un procedimiento específico para la solución de controversias. Véase obra: Rozo, Carlos A. *El Tratado de Libre Comercio entre la Unión Europea y México: Flujos comerciales y de capital*. En Revista de Comercio Exterior, Bancomext. Vol. 54, Núm. 3, México, Marzo de 2004. p.247

<sup>67</sup> Otros sectores industriales que ante la entrada en vigor del TLCUEM se manejarían de manera particular, fueron los sectores con respecto a: los hidrocarburos, textil, vestidos y calzado. *Ibid* p.247



había algunos sectores industriales, como el sector automotriz que se negociaría de manera muy particular.

Puyana<sup>68</sup>, menciona este caso particular del sector automotriz en el TLCUEM, donde tanto México como la UE, se comprometieron al acceso a los mercados en dicha industria. México por ejemplo, se comprometió a permitir las importaciones de automóviles europeos con un arancel cero hasta cubrir el 14% del mercado interno; es decir, el 50% sería cubierto por productores europeos. Así mismo, el arancel para las importaciones incluidas en la cuota tendría que ser de 3.3% a la firma del acuerdo, y progresivamente se reduciría a 2.2% en 2001; 1.1% en 2002; y 0% en 2003; así como también de la reducción gradual de los aranceles sobre las exportaciones europeas de autopartes, antes de la firma del tratado y culminando su liberalización en 2007.<sup>69</sup>

Por su parte, La UE aceptó reducir de 7% a 3.3% el arancel que deben desembolsar las exportaciones mexicanas a la UE, a partir de que entraría en vigor el TLCUEM. Sin embargo, después dicho arancel se redujo a razón de 1.1% anual en el que llegaría a cero a partir del 1 de enero de 2003.<sup>70</sup>

Rozo<sup>71</sup> agrega además que con estas condiciones de la reducción de aranceles en el sector automotor, en realidad lo que buscaba la UE fue acercarse a las condiciones o paridad que tenía México con el TLCAN, donde a final de cuentas quien tuviera mayor beneficio sería el Bloque Europeo sobre nuestro país.

*Ante esta situación, “El debate sobre las normas de origen retrasó la finalización de la última ronda de negociaciones correspondientes al sector automotor. La UE insistió en que se cumplieran las normas del 60% de contenido mientras que México, buscaba inversiones que le permitieran abastecer a los mercados del*

---

<sup>68</sup> Con respecto a las importaciones que excedan la cuota tuvieron que pagar un derecho de 1% hasta que el 31 de diciembre de 2006, quedó eliminado el arancel correspondiente, acorde a lo establecido por el TLCUEM. Puyana, Alicia. op. cit. p.60

<sup>70</sup> Ibid p.67

<sup>71</sup> Rozo, Carlos A. op. cit. p.248

*TLCAN y la UE, trataba de lograr normas de origen más flexibles y con un contenido que no superara el 50%. El problema de la posición mexicana era no tener en cuenta que muchas autopartes no eran fácilmente intercambiables”.*<sup>72</sup>

Desde el punto de vista de la investigación considero que el sector automotriz en el TLCUEM pretendía ser uno de los aspectos más sobresalientes del acuerdo comercial dado la calidad de sus participantes. México visualizaba una posición privilegiada a nivel internacional con una participación tanto en el TLCAN como en la UE, se pensaba que este aspecto podría derivar de una política abierta a la competitividad de forma sostenida.

Sin embargo, el gobierno se dedicó a promover acuerdos comerciales de manera desmesurada y, a diferencia de china, se olvidó que antes de abrirse al mercado externo, tenía que tener un plan de acción bien definido y, capaz de insertarse de manera eficiente en la economía internacional, no sólo en su intercambio con otras economías, sino la forma en cómo las empresas transnacionales decidieran establecerse en el país tendrían que adecuarse y no de manera contraria como ha venido sucediendo en los últimos años, donde son ellas las que condicionan su participación en el mercado interno.

---

<sup>72</sup> Puyana, Alicia. op. cit. p.67

## CAPÍTULO III MARCO TEÓRICO EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.

La investigación identificó y determinó el marco teórico, acorde con los principales estudios, conceptualizaciones, indicadores, modelos, aspectos de política económica y normativos adecuados para el desarrollo del objeto de estudio.

### 3.1 Enfoques Generales sobre el estudio de la Competitividad Internacional.

De manera general, los estudios relacionados con la competitividad del comercio exterior están asociados con diferentes teorías económicas que van desde los mercantilistas hasta el desarrollo del comercio exterior a mediados del siglo XX<sup>73</sup>.

A continuación se mencionan los aspectos más importantes identificados por la investigación:

**Enfoque Mercantilista:** Teoría económica desarrollada en los siglos XVI al XVII, su postura estuvo relacionada con la acumulación de metales preciosos, como la forma más deseable de la riqueza de un país, por tanto su procedimiento estuvo orientado en fomentar las exportaciones y obstaculizar las importaciones. Así dentro del intercambio internacional, el estado representaba una autoridad en la expansión de los mercados y la protección de los intereses comerciales.

**Enfoque Clásico:** Teoría económica desarrollada entre 1850 y 1875, estuvo orientada al fomentó del libre cambio entre países y la libre competencia en lo interno. Se caracterizaba entre otros aspectos, por demostrar mayores ventajas a menor costo en el comercio, limitación de actividades del estado, regulación del comercio, defensa del libre intercambio y, de la industrialización, entre otros aspectos

---

<sup>73</sup> Para mayor información sobre estos enfoques generales, consultar las siguientes obras: Villalobos Torres, Lourdes Rocío. *Fundamentos de Comercio Internacional*. Ed. Universidad Anáhuac. México, 2005. pp.16-21; LLambí Insua, Luis. *La competitividad de los territorios subnacionales: Fundamentos teóricos para el crecimiento rural*. En Revista de Comercio Exterior, Bancomext. Vol.59, Núm. 11, México, Noviembre de 2009, p.860; Orozco Alvarado, Javier. Comp. Calva, José Luis. op. cit. pp.231-22; Berumen, Sergio A. op. cit. p.16.

**Enfoque Neoclásico:** Teoría económica desarrollada durante 1870 y 1936, su postura estaba orientado a que gracias a la libre competencia entre empresarios y la libre elección de los consumidores, se lograba el equilibrio del sistema productivo de un país. Además esta teoría se caracterizó entre otros aspectos por la maximización de la expansión del capitalismo y del comercio, la consolidación del industrialismo y del capitalismo europeo, la optimización de los factores productivos con base en la libre competencia, la comunicación de la oferta y la demanda para determinar el precio, entre otros aspectos

**Nuevos Enfoques sobre el Comercio Exterior:** Comenzó a desarrollarse a mediados del Siglo XX, se centró en el análisis de las economías de escala a nivel de empresa y en las imperfecciones del mercado. Uno de sus principales exponentes fue Krugman, quien argumentó que gran parte del comercio internacional se ha dado más en economías de escala que en la ventaja comparativa; ya que menciona que si bien el comercio internacional ha permitido obtener ganancias a partir de los intercambios; la liberalización del comercio puede traer consecuencias negativas, dado a que según él autor, la competencia limita la capacidad de las empresas para fijar sus precios

Desde mi punto de vista, considero que el enfoque más importante previo a la a los estudios sobre la competitividad internacional, es el correspondiente al enfoque clásico, debido a que Adam Smith y David Ricardo máximos exponentes de esta teoría económica, debido a que estos autores, ya habían analizado la parte correspondiente a las ventajas absolutas y comparativas.

Las ventajas absolutas hacen referencia a la producción eficiente de un país de un determinado producto para llevar a cabo el intercambio comercial con otros países. En tanto las ventajas comparativas se refieren de manera más específica a que un país debe de vender aquellos bienes que produce de manera más

eficiente e importar aquellos bienes que produce de manera menos eficiente que otros países.

Ambos conceptos fueron fundamentales en el desarrollo de estudios posteriores, principalmente a partir de la década de los años 80's, con base en la identificación del estudio de las ventajas competitivas para entender el proceso competitivo internacional.

### **3.2 Estudios recientes sobre la Competitividad Internacional.**

Dentro de los diferentes estudios recientes que han abordado diversos autores, el estudio de la competitividad del comercio exterior, también se le conoce con el nombre de Competitividad Internacional; de hecho así aparece en la mayoría de las obras consultadas. A continuación se mencionan las investigaciones que estuvieron más acordes con el análisis del objeto de estudio.

#### **3.2.1 Michael Porter.**

La perspectiva de la escuela de negocios de la competitividad representada por Michael Porter, para quien la competitividad de un país depende de su industria para innovar y mejorarse continuamente, no solo analiza la competitividad a nivel nacional; sino también lo hace a nivel macro, incorporando dentro de su análisis las esferas empresariales, regionales e industriales.<sup>74</sup>

En la moderna competencia internacional, las empresas no necesitan quedarse enclaustradas en su país de origen. Pueden competir con estrategias mundiales en las que las actividades tienen lugar en muchos países. Las estrategias mundiales contribuyen a la ventaja competitiva, porque dan una nueva configuración al papel de la nación de origen<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> Para mayor información consultar las obras: Romo Murillo, David y Abdel Musk. *Sobre el concepto de competitividad*. En Revista de Comercio Exterior. Bancomext. Vol. 55, Núm. 3, México, Marzo de 2005. p.208; LLambí Insua, Luis. op. cit. p.862.

<sup>75</sup> Porter realizó el planteamiento de 4 atributos que dan impulso a la competitividad: La condición de la demanda, La condición de los factores, El apoyo competitivo; y la rivalidad de firmas en el mercado, como impulsoras de mayor

El autor menciona que la ventaja competitiva debe analizarse como una estrategia mundial, partiendo de que es aquella mediante la cual una empresa vende sus productos en muchas naciones y emplea un método integrado de proyección mundial para conseguirlo. Esto se resume en el argumento que el autor ha planteado, según en el cual el éxito de la competencia internacional exige que las empresas traduzcan sus posiciones domésticas en posiciones internacionales, promoviéndose por tanto, a escala mundial.<sup>76</sup>

En su obra: “Ser Competitivo”<sup>77</sup>, argumenta en términos generales, que la competencia se vuelve cada vez más internacional, la competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar, con base en el papel que desempeñan los países. De esta manera, afirma que la competitividad nacional se ha convertido en centro de atención de los gobiernos e industrias de todos los países, dado a que en los mercados internacionales, las innovaciones que propician ventaja competitiva son las que se anticipan a las necesidades tanto nacionales como extranjeras.

En su obra: “Estrategia Competitiva”<sup>78</sup>, si bien habla de la competencia de las empresas a nivel local, menciona también la competencia en las industrias globales, partiendo de la idea que este tipo de industrias son aquellas que tienen posiciones estratégicas de competidores dentro de mercados nacionales, por lo

---

competitividad. Estos atributos son apoyados por el factor gobierno. Porter, Michael E. *La ventaja competitiva de las naciones*. Ed. Javier Vergara Editor. Argentina, 1991, p.63

<sup>76</sup> Ibidem p.105

<sup>77</sup> En esta obra, el autor hizo hincapié en que la ventaja competitiva es creada en una nación-sede que esté orientada a favorecer la innovación, pues de lo contrario, las empresas tendrán que buscar otras alternativas en donde aseguren un mejor entorno para su competitividad internacional. Para mayor información, Ver la obra: Porter, Michel E. *Ser Competitivo*. op. cit. pp.163-201

<sup>78</sup> Dentro de la estrategia competitiva de las industrias globales, Porter señala 4 fuentes de ventaja competitiva global, que son: **La ventaja competitiva ordinaria**: se refiere a la posición estratégica de una empresa para saber su lugar a nivel mundial. **Las economías de escala en la producción**: se refiere a la capacidad que tienen las economías para expandirse más allá de sus mercados nacionales con el objetivo de alcanzar una ventaja competitiva en sus costos a través de su producción. **Las ventajas de diferenciación de productos**: se refiere a que a través de su progreso tecnológico, una empresa puede lograr una ventaja en credibilidad dentro de su competencia global; y **el carácter de información de mercado y tecnología**: se refiere a la aplicación de tecnología de patente en varios mercados nacionales orientados a la obtención de economías de escala. Consultar Obra: Porter, Michael E. *Estrategia Competitiva*. Técnicas para el Análisis de los Sectores Industriales y de la Competencia. Ed. CECSA. México, 2000, pp.283-304

que exigen competir a nivel mundial y están constituidos por empresas multinacionales a través de la inversión directa en los mercados extranjeros.

### **3.2.2 David Romo y Guillermo Abdel.**

El enfoque que realizaron sobre el análisis de la competitividad internacional estuvo basado en tres grupos de estudio<sup>79</sup>: los dedicados a las empresas individuales (como parte del trabajo de las escuelas de negocio); los enfocados al desempeño macroeconómico de las economías nacionales (como parte de los estudios de los economistas que consideran el comportamiento de las empresas individuales en su entorno macroeconómico); y los estudios orientados a la formulación de políticas industriales (como parte del uso de políticas gubernamentales microeconómicas para fomentar el desarrollo de las empresas que pertenecen a una industria en particular; y por tanto, es el gobierno el que puede desempeñar un papel de vital importancia al complementar el mercado como guía de la actividad industrial).

### **3.2.3 David R. Mares.**

El autor en su estudio que realizó específicamente en el caso de las hortalizas frescas en el estado de Sinaloa en el año 2007, llevó a cabo un análisis sobre el grado de competitividad del comercio exterior,<sup>80</sup> a través de los niveles internacional, nacional y local de este producto. Desde un enfoque general, el autor menciona que la competitividad internacional es el resultado de estos tres niveles y, que en ellas se encuentran las características del producto, la estructura del mercado internacional y la asignación interna de recursos. Bajo este argumento, el autor señala la necesidad de promover políticas internacionales y nacionales que promuevan la competitividad de un país.

---

<sup>79</sup> Romo Murillo, David y Abdel, Musk, Guillermo. op. cit. pp.201-202

<sup>80</sup> Para mayor información consultar la obra: Mares, David R. op. cit. pp.37-45

### **3.2.4 Sergio Berumen y Octavio Palacios.**

En su obra: “Competitividad, clusters e innovación”<sup>81</sup> en el renglón correspondiente a la competitividad internacional, Berumen y Palacios mencionan la importancia que existe en el mundo por investigar los factores que eleven la competitividad de los países, regiones y localidades; analizando el papel de la competitividad desde un plano micro y macro, mediante los instrumentos de medición y modelos que se han llevado a cabo, con base en la identificación de fortalezas competitivas de cada localidad, la creación de una base interactiva entre agentes interesados en el logro de una cultura competitiva, el fomento de la inversión privada y, la motivación en la colaboración entre el sector público y privado. La finalidad principal que proponen los autores es la creación de políticas orientadas a la competitividad internacional.

### **3.2.5 Héctor Félix Arese.**

Félix Arese<sup>82</sup> realizó un estudio sobre los elementos de la competitividad espacial, mencionando las condiciones para la acción empresarial en los escenarios de los mercados globales, regionales y nacionales con el propósito de satisfacer las demandas de la población. Parte del supuesto del nuevo paradigma competitivo internacional donde existe una mayor dependencia de los recursos, la tecnología aplicada y la eliminación de la restricción de ingreso a los mercados, principalmente en países en desarrollo, esto significa que en una competencia global, las empresas necesitan libertad absoluta para invertir, producir y generar empleos.

El autor también hace referencia sobre los efectos competitivos del proceso mundial, mismo que se ha afianzado en tres elementos fundamentales: la tecnología aplicada, la mano de obra calificada y el cuidado del medio ambiente. Estos efectos competitivos hacen posible que en una economía abierta, una

---

<sup>81</sup> Para mayor información, consultar la obra: Berumen, Sergio A. y Palacios Sommer, Octavio. *Competitividad, clusters e innovación*. Ed. Trillas, México, 2009. pp.29-30

<sup>82</sup> Félix Arese, Héctor. *Comercio y Marketing Internacional. Modelo para el diseño estratégico*. Grupo Editorial Norma. Argentina, 1999. pp.286-293



actividad competitiva en el ámbito nacional, también lo sea por definición en el ámbito internacional; Es decir, constituye una exigencia a las empresas para su supervivencia en el mercado y su afán de ganar mercados externos.

### 3.2.6 René Villarreal y Rocío de Villarreal.

Estos autores proponen un modelo sistémico de desarrollo con base en una economía global para poder comprender los diferentes niveles de competitividad en el mundo y, dentro de ellos se encuentra el relacionado con la competitividad internacional. El modelo<sup>83</sup> está diseñado en medir los índices de competitividad, identificar los obstáculos y diseñar políticas orientadas a la competitividad de un país.

### 3.2.7 Carlos Scheel.

Scheel realizó un estudio sobre la competitividad de las empresas a nivel global y por tanto, dentro de la competitividad internacional menciona diferentes enfoques para llegar a un modelo de métrica de competitividad global. Estos enfoques<sup>84</sup> son: la hipercompetitividad, la complementariedad, la competitividad colaborativa, la coadaptabilidad, la competitividad basada en core competencias, el monitor group, la competitividad clásica y la competitividad en la zona cero-tiempo.

Con base en la evidencia empírica, la investigación ha considerado que el estudio de la competitividad internacional es el resultado de la relación poder-dominio de las empresas transnacionales a través de su desarrollo global, penetración de sus

---

<sup>83</sup> Villarreal, René y Ramos de Villarreal, Rocío. op. cit. p.126

<sup>84</sup> De manera más detalladas, estos enfoques se refieren a: **La hipercompetitividad:** Es un conjunto de estrategias entre las empresas globales basado en tecnologías de información y comunicaciones dentro del proceso de globalización. **La complementariedad:** Enfoque basada en la competencia equilibrada y en el valor que pueden aportar proveedores, competidores y compradores. **La competitividad colaborativa:** Enfoque que señala que la competitividad se da a través de la innovación y el trabajo colaborativo en la satisfacción de los clientes. **La coadaptabilidad:** enfoque que argumenta a la unidad de negocios como única, en donde los sistemas de agentes se relacionan entre sí para mantener su eficacia y adaptabilidad. **La competitividad basada en core competencias:** Enfoque que se concentra en darle relevancia a las competencias capaces de crear nuevos espacios en el largo plazo y en la globalización de los productos. **El monitor group:** Señala a la competitividad como el conjunto de recursos humanos, físicos y el propio capital; cuyos activos básicos son: la demanda, el gobierno, la estructura industrial y la rivalidad entre competidores. **La competitividad clásica:** Se refiere a un enfoque estratégico de la competitividad, señalando los estudios realizados por Porter. **La competitividad en la zona cero-tiempo:** complementa a todos los enfoques anteriores con base a que la competencia de las economías del mundo están influidas por las tecnologías emergentes del internet. Scheel Mayenberger, Carlos. op. cit. pp.16-24.

productos y, la rivalidad de marcas como parte fundamental en su orientación competitiva.

Estos aspectos son muy importantes porque influyen de manera directa en la identificación de las ventajas competitivas de los países, ¿de qué manera? a través de las condiciones necesarias para que las empresas puedan operar y mantenerse en un mercado determinado.

### **3.3 Estudios sobre la Competitividad Internacional en el sector automotriz.**

A continuación se mencionan los estudios que la investigación identificó como los más importantes y recientes sobre la competitividad internacional del sector automotriz:

#### **3.3.1 Antonio Argüelles y Antonio Gómez.**

Argüelles y Gómez en su obra: “La competitividad de la industria mexicana frente a la concurrencia internacional”<sup>85</sup>, realizaron un análisis sobre el papel que asumió el sector industrial a partir de la década de los 90’s, en términos de competitividad internacional, destacando los problemas previos que se tienen de manera general; tales como: la baja de productividad, la ineficiencia organizacional de la producción y el uso de tecnologías americanas con respecto a la falta de especialización y modernización tecnológica. Durante la Obra se habla del papel que desempeñó la SECOFI (Secretaría de Comercio y Fomento Industrial) en la elaboración de estrategias de desarrollo, basadas en ventajas comparativas que permitieran crear ventajas competitivas, principalmente ante la entrada en vigor de acuerdos comerciales que ha suscrito México, destacando de manera particular el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

En términos generales, concluyen que la participación de México dentro la competitividad en los mercados globales ha sido fundamental para desarrollar el incremento de su productividad, mismo que le ha permitido mejorar en el fomento

---

<sup>85</sup> Para mayor información consultar la obra completa: Argüelles, Antonio y Gómez Mandujano, Antonio. *La competencia de la industria mexicana frente a la concurrencia internacional*. México, 1994.

y promoción de las capacidades de las empresas, para que estas a su vez cuenten con las mejores condiciones de competir, con respecto a sus bienes y servicios dentro del contexto internacional.

### **3.3.2 Enrique Hernández.**

Sobre el fundamento de bases teóricas en el estudio de la competitividad, principalmente de los clásicos a través del estudio de las ventajas absolutas y comparativas, Hernández Laos<sup>86</sup> parte de un análisis de la competitividad industrial en México, donde argumenta que los enfoques teóricos no han explicado de manera adecuada las estructuras mundiales del comercio; y por tanto, el hacer un análisis de competitividad en la industria, se requiere de analizar los diferentes niveles de agregación sectorial con los factores que la determinan a través de una metodología adecuada para evaluar la competitividad en las diferentes ramas de la economía mexicana.

Bajo este argumento, el autor señala que la competitividad de manufacturas tiene que evaluarse en dos mercados de manera simultánea: frente a las importaciones de terceros países que compiten con la producción doméstica mundial y frente a los mercados internacionales en los cuales se compite por medio de exportaciones.

### **3.3.3 Jordy Micheli.**

Micheli<sup>87</sup> realizó un análisis de la competitividad internacional en la industria automotriz, sobre la transformación que ha tenido esta industria en México desde finales de la década de los años 70's, donde destaca dos procesos importantes con respecto a la división internacional de producción y al consumo de las firmas multinacionales:

---

<sup>86</sup> Hernández Laos, Enrique. La competitividad industrial en México. Ed. UAM-Iztapalapa; Plaza y Valdez Editores. México, 200. pp.21-31

<sup>87</sup> Micheli, Jordy. Comp. Gitli, Eduardo. Estudio sobre el sector externo mexicano. Edición Primavera. México, D.F. 1990. pp.153-154.

El primer proceso fue la creación de un nuevo conjunto de plantas diseñadas para el suministro del mercado norteamericano bajo las pautas de una internacionalización entre la oferta y demanda, orientadas a la competencia mundial.

El segundo proceso se refiere que a partir de mediados de los años 80's la industria automotriz mexicana se centró en una racionalización de producción, en otras palabras, a nuevas formas de organización y nuevos contratos colectivos, por lo que la nueva etapa de la industria automotriz nacional estuvo determinado por el nuevo comportamiento de las empresas ubicadas en territorio nacional y principalmente de las empresas norteamericanas.

### **3.3.4 Humberto Juárez, Arturo Lara y Carmen Bueno.**

Estos autores realizaron un estudio muy completo sobre la evolución y competitividad internacional de la industria del sector automotriz en México, partiendo de la historia de este sector en el mundo y, aterrizando en el caso de nuestro país, donde se mencionan los aspectos de competencia y cooperación;<sup>88</sup> a través de las principales empresas tanto en la industria terminal como en la de autopartes establecidas en México entre 1994 y 2003; así como el papel que este sector ha tenido principalmente con el TLCAN. En sus estudios emplean gráficas, cuadros y capitulados que nos llevan por un enfoque metodológico bien establecido.

### **3.3.5 Fernando Clavijo y José I. Casar.**

Clavijo y Casar<sup>89</sup> llevaron a cabo un estudio sobre las competencias y las estrategias que se requieren para poder elevar la competitividad internacional de la industria automotriz en México; partiendo de un marco histórico, de la estructura y los factores de la industria automotriz mexicana; así como el papel que desempeña en el mercado mundial, destacando su ubicación geográfica y

---

<sup>88</sup> Se recomienda analizar la presente obra: Juárez Nuñez, Humberto y Lara Rivas, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. *op. cit.* obra completa.

<sup>89</sup> Se recomienda analizar la presente obra: Clavijo, Fernando y Casar, José I. *op.cit.* obra completa

competitividad de manufactura representado una plataforma de penetración en el mercado de E.U; Sin embargo, a lo largo de sus estudios concluyen que la competitividad del sector automotriz nacional estará en función en que el país tenga un lugar firme como centro importante en la fabricación de vehículos y motores en el mundo

### **3.3.6 Estudio de Roberto Batres y Luis García.**

Batres y García mencionan que las cadenas productivas de un sector industrial como el automotriz están compuestas por: la gestión empresarial, el proceso de eslabonamiento de los participantes, el dominio de la industria por medio del conocimiento y el estímulo del mercado interno. Estos componentes en conjunto fomentan la formación de ventajas competitivas en una industria.

Los autores realizaron a su vez un análisis del caso de la industria automotriz en la competitividad internacional<sup>90</sup>, donde concluyen que las cadenas productivas principalmente de Estados Unidos, Japón y Alemania se han extendido en el país, gracias a la existencia de un mercado doméstico mediano y potencial en la medida que se eleve el ingreso per cápita, constituyéndose en una buena plataforma de exportación y de producción compartida, existiendo manufactura de vehículos y componentes con base en insumos importados y de manufactura nacional tanto para la exportación como para el mercado interno, pero advierten que México debe ser capaz de competir con más destreza y dinamismo por la inversión automotriz de otros países.

El argumento propio de la investigación se identificó que los estudios sobre la competitividad del comercio exterior sí bien están orientados al desarrollo histórico del sector, también reflejan las posiciones estratégicas de la industria a través del fomento al mercado interno y externo de vehículos, coincidiendo que la posición

---

<sup>90</sup> Batres Soto, Roberto y García Calderón, Luis. *Competitividad y desarrollo internacional, cómo lograrlo en México*. Ed. Mc Graw Hill, México, 2006. pp.64-79; y 112-117.

geográfica es determinante en la mira de las empresas transnacionales en la forma en cómo deberán llevar a cabo su proceso productivo.

### **3.4 Definiciones relacionadas con el estudio de la Competitividad Internacional.**

Para definir y entender el concepto de Competitividad Internacional, fue necesario conceptualizar primero los términos de Globalización, Mundialización, Integración Económica, Bloques Económicos y Comercio Exterior; así como también el concepto de Competitividad de manera general para conceptualizar el objeto de estudio.

#### **3.4.1 Globalización.**

Ulrich Beck define al proceso de globalización como: “ *la ramificación, densidad y estabilidad de sus recíprocas redes de relaciones regionales-globales empíricamente comprobables y de su autodefinición de los medios de comunicación, así como de los espacios sociales y de las citadas corrientes icónicas en los planos cultural, político, militar y económico*”.<sup>91</sup>

Giddens<sup>92</sup> por su parte respalda el concepto de Ulrich, señalando que la globalización no es un fenómeno solamente económico; ya que es una serie compleja de procesos que no está evolucionando equitativamente en el mundo pero que es un fenómeno que influye definitivamente en la vida de los individuos.

#### **3.4.2 Mundialización.**

“*La mundialización de la Economía es un nuevo imperialismo que tiende a disolver, sobre todo en los países subdesarrollados, la unidad constitutiva del estado y del capital nacional, subordinándolos al poder de las empresas o transfiriendo una parte importante de sus funciones al sector privado*”.<sup>93</sup>

---

<sup>91</sup> Ulrich, Beck. *¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización*. Ed. Paidós. España, 1998, p.31

<sup>92</sup> Giddens, Anthony. *Un mundo desbocado*. Ed. Taurus. España, 2000, pp. 19-27.

<sup>93</sup> Orozco Alvarado, Javier. Comp. Calva, José Luis. op. cit. p.32

La mundialización, además se refiere a *“la suposición de cambios en las reglas del juego con notable impacto en la división internacional del trabajo, en la que inciden el papel creciente de economías emergentes y en desarrollo; así como la creciente multinacionalización de la actividad económica”*<sup>94</sup>

### **3.4.3 Integración económica.**

*“Juan Tugores define a la integración económica como un proceso mediante el cual los países van eliminando sus características diferenciales (barreras comerciales, limitaciones a los movimientos de factores, políticas microeconómicas y macroeconómicas, industriales y alteraciones en los tipos de cambio). Por razones políticas y económicas los procesos de integración tienen lugar de forma especial; es decir, implicando a un número reducido de países.”*<sup>95</sup>

Reyes Corchado hace un análisis de la teoría de los bloques<sup>96</sup>, en donde centra su atención sobre las economías individuales que conforman a su vez un bloque económico con respecto al impacto que la integración económica tienen sobre los agentes económicos, tales como: los gobiernos, los sectores, las industrias, las empresas y los consumidores.

### **3.4.4 Bloques Económicos.**

Pugel<sup>97</sup> menciona que los bloques económicos se establecen cuando los países miembros pueden importar libremente de los demás países miembros, pero esto es, según el autor, mientras se imponen barreras contra las importaciones de aquellos países ajenos al bloque participante.

Reyes Corchado<sup>98</sup> diferencia también lo que es un bloque comercial y un bloque económico, el primero está constituido por zonas preferenciales, zonas de libre

---

<sup>94</sup> Tugores Ques, Juan. op. cit. p.28

<sup>95</sup> Reyes Corchado, María del Carmen. *Formas de integración económica: Globalización y Regionalización*. Ed. Limusa. México, 2008, p.68

<sup>96</sup> Ibid pp. 19.

<sup>97</sup> Pugel, Thomas A. *Economía internacional*. Ed. Mc Graw Hill. 12ª Ed; España, 2004, p.251

<sup>98</sup> Reyes Corchado, María del Carmen. op. cit. p.68

comercio y la unión aduanera. Mientras el bloque económico comprende los niveles de integración más desarrollados, tales como: el mercado común, la unión económica y la integración total.

### **3.4.5 Comercio Exterior.**

“El Comercio exterior es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales”<sup>99</sup>.

Lourdes Rocío Villalobos<sup>100</sup> define al comercio exterior como el intercambio de mercancías, no solo incluye la compraventa de bienes y servicios, sino también a los movimientos de capital y población, es así que en el comercio exterior se da la introducción de productos extranjeros a un país y la salida de éstos a otros países.

### **3.4.6 Competitividad**

*“Es la capacidad estructural de una empresa de generar beneficios sin solución de continuidad a través de sus procesos productivos, organizativos y de distribución, por lo que el nivel de competitividad de una empresa está definido por su manera de ser dentro de un determinado contexto socioeconómico.”*<sup>101</sup>

Los Investigadores Morales y Pech<sup>102</sup>, establecen que el término de competitividad es la capacidad que tiene una empresa para disponer de algún atributo que le permitan un desempeño empresarial superior y le otorga cierto tipo de ventaja sobre sus competidores, mediante la creación de productos de valor.

---

<sup>99</sup> Ballesteros Román, Alfonso. op. cit. p.12

<sup>100</sup> Villalobos Torres, Lourdes Rocío. op. cit. p.32

<sup>101</sup> Fea Guglielmetti, Ugo. *Competitividad es calidad total*. Ed. Alfaomega. 2ª Ed; México, 1995, p.47

<sup>102</sup> Morales González, María Antonia y Pech Vázquez, José Luis. *Competitividad y estrategia: el enfoque de las competencias esenciales y en el enfoque pasado en los recursos*. En Revista de Contaduría y Administración. Instituto Tecnológico de Mérida. Núm. 197, Mérida, Yucatán, abril-junio de 2000, p.53



### 3.4.7 Competitividad del Comercio Exterior.

*“La competitividad de un país se da en un campo industrial determinado y la hacen realidad las empresas que luchan por una participación. El desarrollo moderno se ejecuta mediante la fuerza creciente de las cadenas productivas y del vigor de las empresas que las constituyen. Esto significa que una política económica orientada al desarrollo es la que fomenta la competitividad de clase internacional en las cadenas productivas y sus empresas, fomentando a los productores asentados en su geografía y que operan con su fuerza de trabajo.”*<sup>103</sup>

Además Fajzylber<sup>104</sup> con respecto al término de la competitividad internacional, dice que en un mercado no sólo compiten empresas; sino que además se confrontan sistemas productivos, esquemas institucionales y organizaciones sociales, por lo que la empresa se constituye como un elemento básico, pero esta a su vez integrado por una red de vinculaciones dentro del mercado internacional.

En este sentido, Berumen y Palacios<sup>105</sup> comentan que la competitividad internacional a lo que ellos también llaman como competitividad a nivel macroeconómico; es la capacidad para producir bienes y servicios por parte de países, regiones e incluso localidades que compitan con el exterior de manera eficaz y eficiente, pero aclarando los autores, que esto debe de impactar en la calidad de vida de sus ciudadanos.

La competitividad internacional para Rubio es: *“Un fenómeno mundial donde se combina la tecnología más avanzada con precios competitivos de la mano de obra, bajo costo de capital, financiamiento preferencial a las exportaciones, bajos impuestos y la gradual desaparición de los mercados nacionales”*.<sup>106</sup>

La evidencia empírica sobre estos conceptos, nos lleva a identificar la asociación del concepto de competitividad internacional con el proceso de la nueva

---

<sup>103</sup> Batres Soto, Roberto y García Calderón, Luis. op. cit. pp.157-158.

<sup>104</sup> Morales González, María Antonia y Pech Vázquez, José Luis. op. cit. p.54

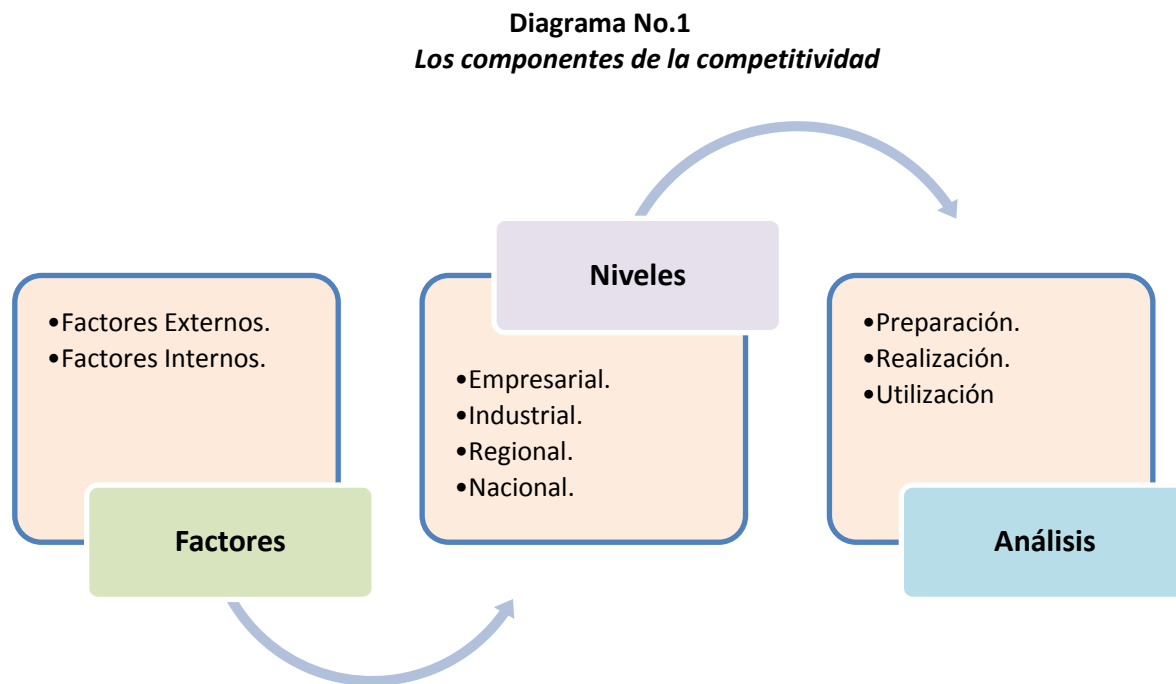
<sup>105</sup> Berumen, Sergio A. y Palacios Sommer, Octavio. op. cit. p.12

<sup>106</sup> Rubio, Luis. op. cit. p.21

configuración de la economía mundial que comenzó a darse a mediados del siglo XX y, por supuesto ante un escenario actual globalizador, en donde los agentes económicos buscan satisfacer sus necesidades propias con relación a un desarrollo económico sostenido, aunque en este sentido se ha demostrado que el agente social ha sido el más voluble, ya que ha estado expuesto a los caprichos del sistema capitalista con base en los aspectos de la mundialización, la globalización y la propia integración económica.

### 3.5 La Competitividad Internacional.

El estudio de la competitividad internacional resulta ser complejo, debido a que para entender el nivel macro, es necesario identificar de manera general los componentes de la competitividad: Factores, Niveles y Análisis; tal y como se muestra en el Diagrama No.1:



**Fuente:** Elaboración propia, 2010 con base en el análisis de las siguientes obras: Guzmán, Alenka y Aborte, Jaime. *La competitividad internacional: reflexiones sobre las ventajas competitivas en los países industrializados y semiindustrializados*. En Revista de Política y Cultura. UAM-Xochimilco. Núm.3, México, D.F. Invierno de 1993. pp-66-67; Romo Murillo, David y Abdel Musk. op. cit. pp.203-207; Berumen, Sergio A. y Palacios Sommer, Octavio. op. cit. pp.11-16; Lerma Kirchner, Alejandro. op. cit. pp.177-195; Morales González, María Antonieta y Pech Vázquez, Jose Luis. op. cit. p.57

Con base en el diagrama anterior, la investigación detecto los siguientes elementos:

Los factores externos son aquellos que buscan obtener una posición competitiva favorable con base en las relaciones entre gobierno, empresarios y universidades. Mientras los factores internos buscan la participación relativa en el mercado, la calidad de productos y servicios, así como la cobertura de canales de distribución de manera eficiente.

Con relación a los niveles, la competitividad puede ser identificada a través de las empresas, industrias, regiones y naciones quienes compiten dentro de los mercados internos y externos, mediante un enfoque micro o macro.

Una vez establecido el factor y el nivel, se identifica la fase de análisis a través de una preparación (Desarrollo del instrumento de evaluación para los factores), la realización (Objeto a evaluar, analizando sus fortalezas y debilidades), y la utilización (desarrollo de acciones para el objeto evaluado).

### **3.5.1 Características de la competitividad de las empresas.**

La competitividad a nivel de empresas es el núcleo principal de cómo las principales empresas en el mundo tienen un posicionamiento estratégico.

#### **3.5.1.1 Factores.**

En la identificación de los factores que determinan la competitividad de las empresas a nivel microeconómico. Se encontraron diversas posturas, entre las que destacan:

Ugo Fea menciona que una empresa es un proceso productivo mediante el cual se transforman los recursos vendibles y, por tanto los factores que la determinan

son: el factor humano, la comunidad, el empresario, la fuerza de trabajo y el capital<sup>107</sup>.

Autores como Hernández, Berumen y Palacios<sup>108</sup>, determinan estos factores en tres categorías relacionados con los costos, estas son: los factores que inciden en los costos de los insumos determinantes en los niveles de costos unitarios de las empresas, con base en su rentabilidad y capacidad de penetración en el mercado; los factores que determinan su eficiencia relacionados con sistemas organizativos; y los factores relacionados con el precio, la calidad y la diferenciación de productos generados por las empresas.

Los autores señalan que en la medida que sean capaces las empresas por ofrecer menores precios que sus competidores serán más competitivos, por tanto, mencionan la importancia de establecer estrategias orientadas a la reducción de costos de financiamiento.

Una postura más completa, es la que brindan Gélinier y Pateyron, quienes mencionan que actualmente los factores competitivos en el nivel microeconómico son: los recursos naturales, la mano de obra, la posición geográfica, la tecnología y equipamiento, el contexto político-administrativo, la notoriedad, merca e imagen; la innovación y velocidad del cambio.<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> El autor señala de manera específica que estos factores se refieren a: **Factor humano**: como parte fundamental en el desarrollo de la empresa. **La comunidad**: como factor en la creación de condiciones óptimas dentro del sistema económico de la organización. **El empresario**: como aquellas personas que mantienen y hacen crecer las organizaciones, transformando los recursos de la comunidad en bienes y servicios. **La fuerza de trabajo**: como el factor más importante del proceso productivo; ya que es el eje principal de toda actividad empresarial; y **el capital**: es el factor que aporta las disponibilidades necesarias para financiar sus actividades. Fea Guglielmetti, Ugo op. cit.. pp.39-49.

<sup>108</sup>Para mayor información, consultar las obras: Hernández Laos, Enrique. op. cit. pp.25-31; Berumen, Sergio A. y Palacios Sommer, Octavio. op. cit. p.12

<sup>109</sup> De manera más específica, los tres primeros factores se refieren a la importancia del control de los recursos, al costo del personal como factor importante en la competitividad y, los productos manufacturados que se pueden trabajar y armar en cualquier parte del mundo. Los últimos cuatro factores se refieren a los proyectos competitivos, a la competencia y eficiencia de los servicios del estado, los aspectos del marketing y, a la cuestión competitiva de una empresa sin importar su tamaño. Gélinier, Octave y Pateyron, Emmanuel. op. cit. pp.221-225

### 3.5.1.2 Niveles.

Los niveles de competitividad de una empresa<sup>110</sup>, están determinados por 3 parámetros:

**La competitividad absoluta:** Determina el nivel de calidad de los procesos internos de una empresa.

**La competitividad relativa:** Evalúa la distancia que existe entre la eficiencia con el mínimo costo en la obtención del máximo nivel de calidad de la empresa.

**La competitividad tendencial:** Compara los datos de un período determinado, a fin de evaluar la mejora continua de la calidad en una organización.

### 3.5.1.3 Estrategias.

Con base en la revisión teórica, se identificaron las estrategias adecuadas<sup>111</sup> que buscan las empresas para ser competitivas, tales como: la expansión geográfica, la fuerza de una red mundial de ventas, las marcas mundiales, la intelectualización de los precios productivos, la velocidad y calidad dentro de la competitividad en los procesos productivos y, las estrategias externas.

Hernández<sup>112</sup> menciona que los aspectos fundamentales en los que se fundamentan las estrategias competitivas empresariales son: operar con bajos costos a precios competitivos y generar productos diferenciados que obtengan precios superiores en mercados segmentados.

La evidencia empírica, nos muestra que desde el enfoque micro, la competitividad es el resultado de una nueva cultura sobre cómo operar de manera eficiente los

---

<sup>110</sup> En el análisis de los niveles de competitividad microeconómica, se recomienda consultar la obra: Fea Guglielmetti, Ugo. op. cit. pp.79-84

<sup>111</sup> Las estrategias que deben implementar las empresas deben estar orientadas a la disminución de costos de transporte, a la localización de las ventajas competitivas; así como la consolidación de una competitividad rentable y duradera, entre otros aspectos. Para mayor información consultar la obra: Gélínier, Octave y Pateyron, Emmanuel. op. cit. pp.225-228.

<sup>112</sup> Hernández Laos, Enrique. op. cit. pp.25-31

recursos humanos, financieros y tecnológicos entre otros, acordes con las necesidades cambiantes de la relación entre oferta y demanda.

Ante este panorama, las empresas cada vez se fusionan entre sí para garantizar el dominio del mercado mundial en la adopción de nuevas estrategias que impulsen su crecimiento económico y la garantía de prevalecer en un contexto, donde los grandes emporios devoran a las pequeñas empresas, éstas últimas condenadas a desaparecer ante su falta de estrategias competitivas.

### **3.5.2 Características de la Competitividad Internacional.**

La competitividad internacional no sólo habla de países, sino también de la forma en cómo las principales empresas se desplazan alrededor del mundo y dominan el mercado mundial.

#### **3.5.2.1 Factores.**

Con base en la revisión teórica, se determinaron los factores que componen la competitividad internacional, identificando las posturas más adecuadas para la investigación, estas fueron:

Félix Arese<sup>113</sup> menciona que el tipo de cambio, los precios y el factor de la productividad del trabajo son los factores principales en la competitividad internacional. El autor menciona que la pérdida de espacios nacionales competitivos, originan en cada país presiones inflacionarias, devaluaciones y desocupación.

Autores como Rodríguez, Doryan, Weisleder, Herrero y Salazar<sup>114</sup> argumentan a diferencia de Félix Arese, que más allá del aspecto económico, en realidad son 3

---

<sup>113</sup> En la postura realizada por el autor afirma que la devaluación genera un espacio competitivo momentáneo para el país que se realiza pero solo será en el corto plazo, en donde los precios internos deben ser inferiores con respecto a los precios con los cuales se realiza el comercio y del análisis del costo total del factor trabajo en la producción de bienes. Para mayor información consultar la obra: Félix Arese, Héctor. op. cit. pp.291-292

<sup>114</sup> De manera más detallada, **los factores relativos a la estructura económica:** se refieren al tamaño del mercado nacional o regional, la estructura de la producción y la eficiencia en las unidades de producción. Los **factores relativos a la estructura institucional:** se refieren a la ausencia de problemas en la distribución del ingreso, estabilidad de precios; así como también a la adaptabilidad de todos los participantes en el mercado, y **los factores relativos a la estructura**

factores que determinan la competitividad internacional con base a la estructura económica, la estructura institucional y la estructura tecnológica.

Complementado la postura anterior, Guzmán y Abortes<sup>115</sup> mencionan que estos factores influyen de manera directa en la competitividad de los países, considerando los siguientes ámbitos: el cambio tecnológico, la dotación de factores, el mayor grado de internacionalización y el cambio institucional.

### 3.5.2.2 Niveles.

Los niveles de la competitividad internacional<sup>116</sup> están determinados por el dinamismo de los países sobre su comercio exterior a través de la participación de sus sectores económicos. Estos niveles son:

**Nivel Macroestructural:** Se refiere a las condiciones básicas y generales del país o región, para que las empresas puedan operar con eficiencia a través de elementos como: la dotación de recursos, la infraestructura, el desarrollo tecnológico, el apoyo institucional eficiente, el conocimiento especializado y la normatividad del comercio exterior; así como la vigencia del estado de derecho.

**Nivel Microestructural:** Se refiere a las condiciones a nivel empresa y producto, con la finalidad que se desplace exitosamente las mercancías a través de elementos como los productos vendibles en el mercado exterior en función a su diseño, calidad y precio; la comercialización de los productos y, la capacidad económica, productiva y tecnológica de las empresas.

---

**tecnológica:** Se refieren a la adaptabilidad de nuevas tecnologías que promuevan alta capacidad de gestión tecnológica. Rodríguez, Ennio; Doryan, Eduardo; Weisleder, Saúl; Herrero, Fernando; y Salazar, José Manuel. *De cara al nuevo milenio*. Ed. Universidad Estatal a Distancia(EUED). San José, Costa Rica, 1989, pp.83-84.

<sup>115</sup> Específicamente los autores abordan cada uno de estos factores. **El cambio tecnológico:** cambio que está enfocado a la innovación y mejoramiento de los procesos productivos. **La dotación de factores:** se refiere a la infraestructura básica que todo país debe tener con base en una estructura logística de utilización de fuentes globales. **El mayor grado de internacionalización de la economía:** son los aspectos de competencia y avance tecnológico, quienes permiten la internacionalización tanto de actividades productivas como de servicios. **El cambio institucional:** se refiere a que la educación y la capacitación son aspectos primordiales para el acceso a nuevas tecnologías. Para mayor información, consultar: Guzmán, Alenka, y Abortes, Jaime. op. cit. pp.63-70.

<sup>116</sup> La mayoría de las posturas sobre los niveles de la competitividad internacional, concuerdan con 2 niveles fundamentales. El macroestructural y el microestructural. Lerma Kirchner, Alejandro. *Comercio Internacional. Metodología para la formulación de estudios de competitividad empresarial. Guía de estudio*. Ediciones contables, administrativas y fiscales, S.A. de C.V. 3ª Ed; México, 2004. pp.30-34.

En la aplicación de estos niveles, se establecen a su vez 4 fases de la competitividad internacional<sup>117</sup> relacionados con las ventajas competitivas impulsadas por los factores, la inversión, la innovación y la riqueza. Estas fases expresan las diferencias del desarrollo económico que existen entre los países.

### 3.5.2.3 Estrategias.

Las estrategias que deben de buscar los países deben partir de un enfoque en el productor local, es decir fomentar apoyo a los productores para el logro de niveles de productividad y eficiencia, permitiendo generar inversión de libre comercio, teniendo como meta principal: conseguir inversionistas nuevos y expansión de los que ya se están en el país en cuestión.

Otras estrategias importantes, son las que señalan autores como Batres y García<sup>118</sup>; tales como: la apertura del mercado interno mediante el alcance de las competencias entre las empresas con base en sus niveles de precios y calidad internacional; así como la participación de las empresas multinacionales, en donde las multinacional de sede foránea representan el medio más rápido para atraer el capital y la tecnología a un país, mientras una multinacional foránea moderna estimula la formación de proveedores y prestadores de servicios locales.

La postura de la investigación con respecto a la competitividad internacional se fundamenta no sólo en las condiciones micro y macro que mencionan los autores anteriormente identificados, sino en la situación económica, política y social que cada uno de ellos deben tener para generar competitividad, como parte del bienestar en todos los ámbitos, de otra forma no se puede aspirar a capitalizar

---

<sup>117</sup> A manera más detallada, estas fases son: **La ventaja competitiva impulsada por los factores:** en este nivel se habla de factores básicos de producción, tecnología elemental, competitividad doméstica y la característica de que las empresas no tienen contacto con el consumidor final. **La ventaja competitiva impulsada por la inversión:** En este nivel existe capacidad y disposición de países empresas por la inversión, la transferencia tecnológica y el fomento a las exportaciones. **La ventaja competitiva impulsada por la innovación:** Las empresas son capaces de crear tecnología, existen factores especializados y presencia creciente de inversión extranjera y las empresas dirigen su competitividad internacional hacia segmentos más especializados con base en su fortaleza competitiva. **La ventaja competitiva impulsada por la riqueza:** Se refiere al logro de la posición competitiva de los países, su demanda es avanzada, cuenta con liderazgo de innovación y mantiene una posición estratégica. Para mayor información, consultar: Guzmán, Alenka y Abortes, Jaime. op. cit. pp. 69-75.

<sup>118</sup> Batres Soto, Roberto y García Calderón, Luis. op. cit. pp.156-165.



inversión, especialización del trabajo o disponibilidad tecnológica, entre otros aspectos.

Por otro lado, es importante mencionar el papel que los gobiernos desempeñen en fomentar políticas económicas bien estructuradas y evaluadas; ya que esto se ha convertido en el dolor de cabeza dentro de las Administración Pública de muchos países como México, ante la falta de personal altamente capacitado con los conocimientos necesarios que promuevan esta políticas de forma conjunta y organizada.

#### **3.5.2.4 Indicadores para medir la Competitividad Internacional.**

En la identificación de los diferentes indicadores que sirven para medir la competitividad internacional<sup>119</sup>, se detectaron 3 indicadores más utilizados en el mundo. Estos son:

**Primer Indicador: El índice de los tipos de cambio real efectivo.** Indicador publicado por la revista The Economist. Parte del principio que toda depreciación de la moneda nacional aumenta la competitividad internacional de los productos en la medida que disminuyen los precios en el exterior, en tanto, una depreciación provoca la pérdida de la competitividad internacional con base en el encarecimiento de los precios de los productores nacionales en el mercado mundial.

**Segundo indicador: Anuario de la Competitividad Mundial o Informe de la Competitividad Global.** Documento a cargo del Foro Económico Mundial. Se basa en la evaluación competitiva de un país, región o localidad a través de 230 criterios agrupados en ocho factores distintos, relacionados con la apertura, el

---

<sup>119</sup> Sobre las posturas más importantes en el análisis de los indicadores de la competitividad internacional, se recomienda consultar las obras: Mortimore, Michael; Bonifaz, José Luis y Duarte de Oliviera, Jorge Leonardo. *La competitividad internacional: Un Canálisis de las experiencias de Asia en desarrollo y América Latina*. Ed. CEPAL/unctad. Serie desarrollo productivo.40. Santiago de Chile, Marzo 1997. pp.21-25, 53; Berumen, Sergio A. y Palacios Sommer, Octavio op. cit. pp.18-21

gobierno, las finanzas, la infraestructura, la tecnología, la administración, el trabajo y las instituciones civiles.

***Tercer indicador: Análisis de la Competitividad de las Naciones.*** Documento compuesto por indicadores elaborados a partir de las estadísticas del comercio de bienes de las Naciones Unidas (COMTRADE), conformando una base entre 89 países y 20 agrupaciones nacionales. Su análisis consiste en estudiar aspectos como la participación global del mercado, la especialización, la contribución y la participación de sectores con base en la situación competitiva de un país en un período determinado.

Con base en la identificación de estos indicadores, la investigación considera que es el Informe Global de Competitividad como el más acorde para llevar a cabo el objeto de estudio; ya que cuenta con información estadística disponible y actualizada sobre las economías de los países, agrupando a más de 189 naciones; aspecto que lo hace ser confiable debido a su monitoreo constante y, cubriendo los aspectos más importantes de la competitividad internacional mencionados en la parte correspondiente.

### **3.6 Características de la Competitividad Internacional en el sector automotriz mexicano.**

Las características competitivas de la industria automotriz están relacionadas con su estructura organizativa y los factores propios acorde a cada país.

#### **3.6.1 Clasificación.**

La industria automotriz mexicana está clasificada en 3 grandes grupos<sup>120</sup>:

***Producción y suministro de materias primas:*** Está compuesto por acero, aluminio, semiconductores, vidrios, máquinas herramienta, productos químicos y hule sintético, hierro moldeable, plomo, hule natural, productos metálicos y textiles seleccionados.

***Industria automotriz manufacturera:*** Se compone de la fabricación y ensamble de vehículos automotores automóviles, camiones ligeros, autobuses, camiones pesados y tractocamiones; y de la fabricación de motores y sus partes; así como de todas las piezas, componentes y equipo accesorio que se incorporan en los vehículos automotores.

***Servicios y actividades de apoyo:*** Se refiere a la reparación y distribución de vehículos, piezas y componentes; así como también a las asociaciones de fabricantes y distribuidores, entre los que destacan: la AMIA, la AMDA, la Industria Nacional de Autopartes (INA), la Asociación Nacional de Productos de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT) y la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA).

Desde mi punto de vista, considero que esta clasificación del sector automotriz nacional es importante, porque por un lado nos permite identificar una industria terminal y una industria de autopartes, mismas que deben estar apoyadas por las diferentes asociaciones e instituciones relacionadas con esta industria. A partir de

---

<sup>120</sup> Clavijo, Fernando y Casar, José I. op. cit. pp.313, 332-334.

esta identificación es posible llevar a cabo el respectivo análisis sobre el diagnóstico de la competitividad del sector automotriz mexicano, y por consiguiente, en su relación comercial con la UE.

### **3.6.2 Factores.**

Los factores de la producción y la competitividad relacionados con el sector automotriz mexicano están relacionados con los siguientes factores<sup>121</sup>:

**Insumos y Piezas:** Este factor se refiere al desempeño de insumos y autopartes, en el sentido de que por un lado, muchos de los proveedores que surten a las empresas terminales han aumentado su calidad en los últimos años. Sin embargo faltan más procesos de verificación continua para evitar el rechazo de piezas por parte del cliente final.

**Infraestructura:** En este factor se habla de la capacidad instalada del sector automotor en México es insuficiente y, por otro lado, el transporte por carreteras y caminos se encuentran en mal estado, esto ha ocasionado la falta de una implementación más profunda hacia un sistema de producción flexible en el país.

**Recursos humanos:** Este factor hace referencia a la problemática que enfrentan los países en desarrollo como México, en el aspecto que los salarios en el sector automotor están por debajo con respecto a los países industrializados.

**Tecnología:** Este factor indica una tendencia del sector automotor mexicano hacia procesos de organización de trabajo más flexible entre combinaciones de maquinaria y equipos más complejos a través de un adecuado nivel de automatización.

Los factores señalados anteriormente, son parte esencial para la identificación y evaluación en el diagnóstico correspondiente sobre los factores que de manera

---

<sup>121</sup> Ibid pp.58-61

específica han afectado la relación comercial entre nuestro país y el bloque europeo en un sector que para el TLCUEM no ha sido tan atractivo como se esperaba al inicio del proceso de sus negociaciones.

### **3.6.3 Indicadores.**

Los indicadores de competitividad industrial en México<sup>122</sup> están relacionados con las condiciones competitivas de las actividades económicas del país a través de la información de precios e información referida a las corrientes del comercio internacional. Existen dos tipos de indicadores en la industria nacional:

***El índice de ventaja competitiva comercial:*** Indicador válido para diversos niveles de agregación de productos, industrias y países. Es considerado como un índice de competitividad revelada; es decir, tiene un punto de neutralidad o saldo equilibrado en el comercio bilateral, en donde el país “k”(México) tiene una posición favorable(competitiva) en sus transacciones comerciales con el país “n”(cualquier país o región geoeconómica).

***El índice de competitividad con base en la penetración de los mercados:*** Indicador válido como identificador de los sectores en los que un país tiene éxito en la competencia internacional mediante: la participación de las exportaciones en el mercado mundial, la inversión extranjera directa (IED) y la existencia de avances técnicos creados en la nación de origen.

La evidencia empírica nos muestra que estos indicadores están relacionados con el Informe de Competitividad Global, por lo que se decidió que en la parte del diagnóstico correspondiente, sean identificados como parte de los factores relacionados con la falta de competitividad entre México y la UE en el sector automotriz.

---

<sup>122</sup> En la revisión de los indicadores, los más acordes con el objeto de estudio estuvieron relacionados con el comercio y la penetración de mercados. Se recomienda consultar la obra: Hernández Laos, Enrique. op. cit. pp.47-51.

### 3.7 Modelos de la Competitividad Internacional.

Con base en los modelos existentes dentro del análisis de la Competitividad Internacional; y con relación al objeto de estudio correspondiente. Se analizaron los Modelos de Porter, Villarreal, Schell Mayenberger y Félix Arese, por considerarse los más adecuados al objeto de estudio de la investigación.

#### 3.7.1 Modelo del Diamante de la Competitividad de Michael Porter.

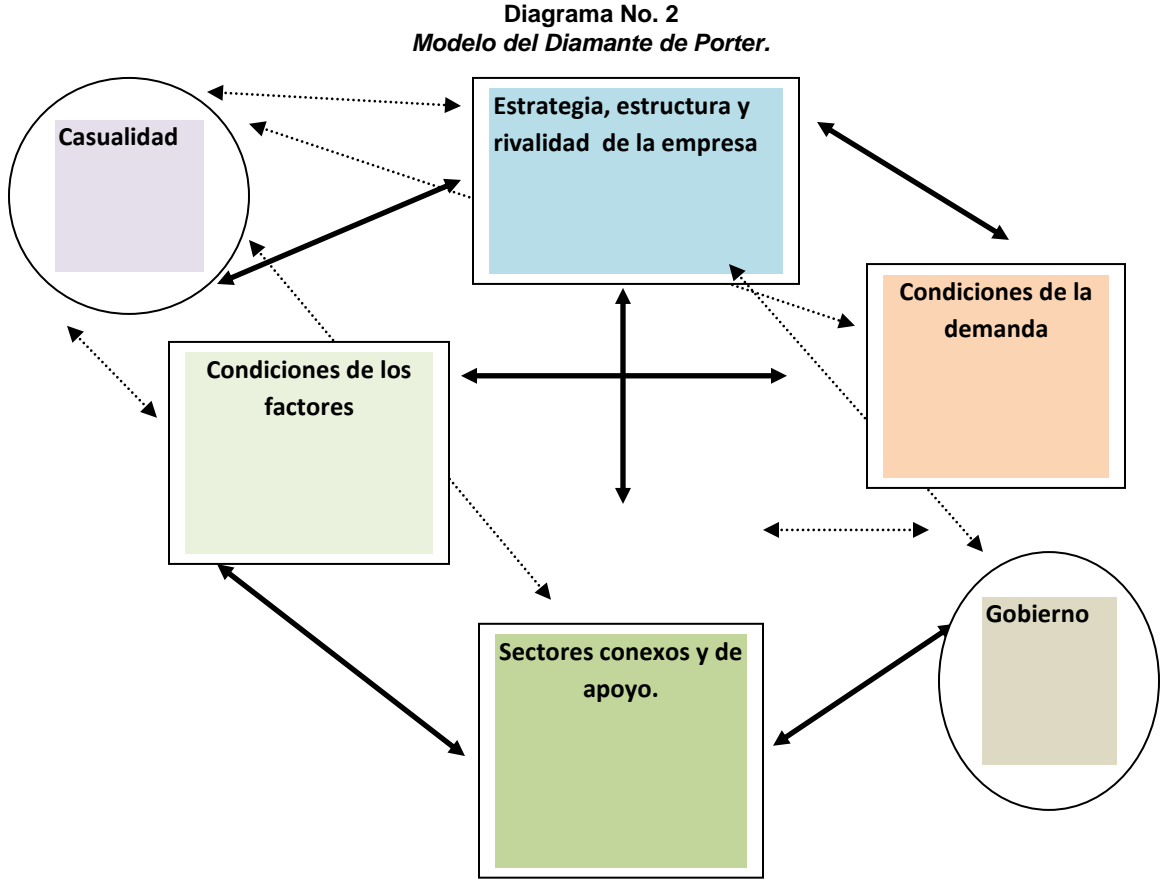
Este modelo<sup>123</sup> identifica las ventajas nacionales a través de las ventajas locales, partiendo de las siguientes premisas:

- Identificación de lo nacional/regional/local y agentes que la conforman (empresarios y sectores industriales).
- Explicación de porqué la nación/región/localidad es más o menos atractiva para competir en determinado sector industrial.
- El papel que desempeña la nación/región/localidad en el fomento de la competitividad y la innovación.
- El escenario donde se desempeñan las empresas y el impacto que éstas mismas mejorarán.

---

<sup>123</sup> Los elementos que conforman el modelo del diamante de competitividad son: **Las condiciones de la demanda:** Hacen referencia a que si los clientes en una economía son muy exigentes, la presión que se pone sobre las empresas será mayor y las obligará a mejorar constantemente su competitividad a través de la innovación y la calidad. **Los sectores conexos y de apoyo:** Constituyen la proximidad espacial de industrias ascendentes y descendentes que facilitará el intercambio de información continuo de ideas e innovaciones. **Las condiciones de los factores:** Enfocados a la especialización de la producción son: trabajo experto, capital e infraestructura, mientras que los factores de uso general son: las materias primas y el trabajo inexperto. Los factores especializados implican una fuerte inversión y, crean una ventaja competitiva porque son difíciles de copiar. **La casualidad:** Está determinada por las características propias de un sector. **El papel del gobierno:** Ejerce una importante influencia en la ventaja competitiva reforzada por acciones gubernamentales; si bien carece de capacidad para crear dicha ventaja, impulsa a las empresas para que lo logren, mediante una actitud agresiva dentro de los mercados internacionales. Para mayor información consultar la obra: Porter, Michael E. La ventaja competitiva de las Naciones. op. cit. pp.180-182

Los elementos anteriormente mencionados, se presentan en el siguiente Diagrama No.2, el diamante de la competitividad:



**Fuente:** Porter, Michael E. *La Ventaja Competitiva de las Naciones*. Jorge Vergara Editor. Argentina, 1991. p.182

Con base en la identificación del modelo, considero la importancia que tienen los recursos humanos, lo cual permite que los procesos de innovación y competitividad sean más dinámicos y establezcan las bases para futuras empresas y por tanto, es aplicado tanto a nivel microeconómico como macroeconómico.

La investigación determinó que el modelo del diamante aplicado a la competitividad internacional se encuentra localizado en un extremo, donde el conjunto de sectores domésticos orientados a productos alimenticios de consumo, seguros de vida y financieros, entre otro aspectos; y por el otro lado, están los sectores mundiales, en los que la posición competitiva de una empresa en una nación afecta significativamente su posición en otras naciones y, se ve afectada a la vez por éstas.

Este modelo, según Porter, también sirve para analizar las fases de desarrollo competitivo nacional,<sup>124</sup> referente a los factores, la inversión, la innovación y la riqueza. Estas fases sirven para analizar la forma en que se desarrollan las economías y las fuerzas que impulsan el progreso o declive de dichas economías.

Desde mi punto de vista, considero que estas fases del desarrollo están identificadas dentro de cada uno de los sectores económicos, por el sólo hecho de que los rivales compiten unos contra otros; es decir, las firmas se ven obligadas a competir internacionalmente para alcanzar y mantener su ventaja competitiva en los aspectos más importantes de cada sector.

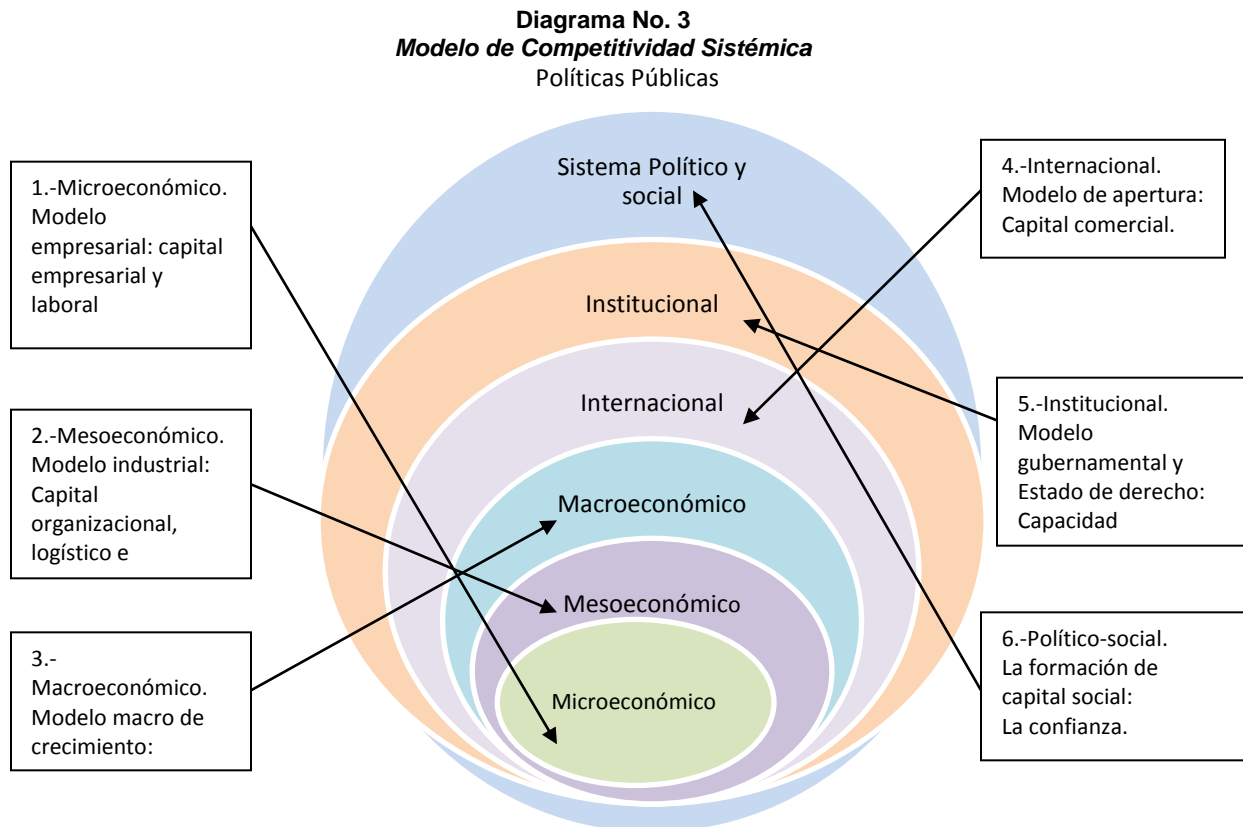
---

<sup>124</sup> De manera más específica, el autor hace mención a cada una de estas fases. **Fase impulsada por los factores:** se refiere a cuando los países se encuentran en esta fase inicial, basan su ventaja en los factores básicos de producción, como recursos naturales o una mano de obra barata, por lo que Porter, argumenta que las empresas propias del país con tal economía compiten exclusivamente en términos de precio en sectores que exigen una reducida tecnología de proceso, por lo que considera que todos los países en desarrollo se encuentran en esta fase. **Fase impulsada por la inversión:** En esta etapa, las ventajas competitivas se logran con base en la mejora de los factores; a través de la disposición y capacidad de un país y de sus empresas para invertir agresivamente. Sin embargo, Porter menciona que en realidad esta ventaja competitiva solo será posible en sectores que cuenten con economías de escala, puesto que el papel del gobierno aún no es decisivo; y se tiene que favorecer la inversión y el crecimiento económico a largo plazo. **Fase impulsada por la innovación:** En esta fase, las empresas compiten con sus propias estrategias internacionales y poseen sus propias redes de comercialización y servicios. Porter, menciona que los sectores son menos vulnerables a la crisis de costos ya las variaciones en los tipos de cambio, pues compiten en tecnología, dado a que en el aspecto de innovación comprende países con diferentes niveles de progreso. **Fase impulsada por la riqueza:** Esta fase conduce al declive, dada a que las empresas comienzan a perder ventaja competitiva en los sectores internacionales, como resultado de los sectores; que ya no son innovadores pasan a ser compradores deficientes para los sectores que le suministran, la economía comienza a perder ventaja competitiva, primero en sus sectores básicos y productos finales, posteriormente en sus componentes y luego en su maquinaria. El declive puede ser muy prolongado hasta que exista algo que saque a la economía de esta situación. Ibid pp.676-694



### 3.7.2 Modelo de Competitividad Sistémica de Villarreal.

Estos autores proponen un Modelo de competitividad sistémica que abarca 6 niveles de competitividad y 10 capitales<sup>125</sup>. En el siguiente Diagrama No.3 se observa dicho modelo:



**Fuente:** Villarreal, René; y Ramos de Villarreal, Rocío. *México competitivo 2020. Un modelo de competitividad sistémica para el desarrollo.* Ed. Océano. México, 2002, p.118

<sup>125</sup> **La competitividad microeconómica o nivel empresa:** Representa el punto de partida de la competitividad sistémica; a través de un modelo empresarial basado en el desarrollo de empresas competitivas sustentables que sean inteligentes en la organización, flexibles en la producción y ágiles en la comercialización. Está basado en un capital empresarial. **La competitividad mesoeconómica:** Esta basado en generar economías de aglomeración; es decir, mejorar el grado de desarrollo de la infraestructura física, de transporte y tecnológica que ayuden a reducir los costos de transacción entre las empresas mediante el conocimiento de su entorno. **La competitividad macroeconómica:** Representa un modelo macro de crecimiento orientada a una competitividad cambiaria, financiera y fiscal. **La competitividad internacional o externa:** Se refiere a un modelo de apertura eficiente y la formación de capital comercial. Sin embargo, los autores señalan que no solo se trata de acuerdos de libre comercio; sino también se analizan en este nivel los programas preventivos ante prácticas de competencia desleal y contrabando. **La competitividad institucional:** Está orientada en un modelo de gestión gubernamental y de derecho, mismos que son determinantes en la competitividad de las empresas; busca por tanto, que el gobierno provea los servicios públicos y el fomento económico a través de políticas públicas eficaces y eficientes. **La competitividad a nivel político-social:** Se enfoca en el desarrollo social integral y en la estabilidad política, por lo que se sustenta en la formación de capital social. Para mayor información consultar la obra: Villarreal, René y Ramos de Villarreal, Rocío. op. cit. pp.117-124; y 118-188.

Con base en el análisis del modelo anterior, se identificó la importancia que tiene la competitividad en todos los ámbitos públicos como privados, debido a las acciones que ambos ámbitos deben emprender para fomentar las ventajas competitivas.

El Modelo parte del proceso global actual, la competitividad adquiere un carácter sistémico al involucrar el cambio y la incertidumbre en distintos niveles y toma de decisiones, desde un nivel micro hasta un nivel político-social de un país, en donde el nuevo reto demanda empresas y países competitivos con ventajas sustentables. Este proceso se refiere a nuevo enfoque de competitividad sistémica, donde el proceso de competitividad tiene acciones específicas acorde a cada nivel identificado.

Desde mi punto de vista, considero que dentro de estos niveles, el más importante con respecto a la investigación fue el Nivel Internacional, porque está relacionado con la formulación de políticas públicas relacionadas con la apertura comercial, donde los gobiernos deben impulsar acciones en el fomento de su comercio exterior que le brinde posibilidades de tener un mercado más competitivo a través del fortalecimiento de su mercado interno y externo dentro de su proceso productivo, donde más allá del análisis sobre resultados de negociaciones comerciales, se trata de buscar mejores condiciones para que los países puedan tener un mejor desarrollo en su comercio exterior.

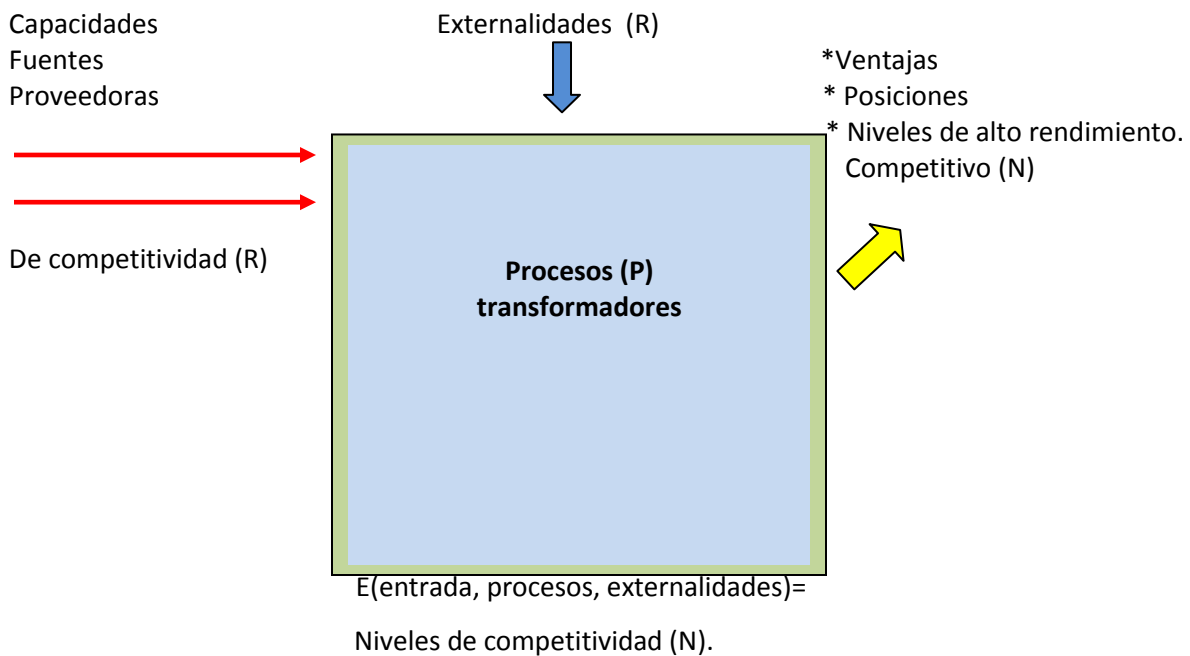
Es importante mencionar que René Villarreal es uno de los autores más importantes dentro del estudio de la competitividad internacional en la aplicación a la Administración Pública, debido a que es un crítico del proceso de globalización con base en una postura firme a través de su modelo competitivo, en el cuál trata de demostrar la posición competitiva desfavorable de México por la falta de conocimiento de los encargados de dirigir la política económica orientada al comercio exterior con respecto al nivel de competitividad donde se comience a identificar el papel de México, de las empresas y de los sectores

### 3.7.3 Modelo de Métrica de competitividad dentro del ámbito global de Carlos Scheel Mayenberger.

Este modelo<sup>126</sup> sirve de guía para establecer cómo se relacionan las competencias de competitividad mediante sus procesos básicos competitivos, apoyados en las tecnologías de información, mismas que permitan a las empresas poder capitalizar ventajas y posicionamientos altamente competitivos dentro del contexto global.

A continuación se muestra en el Diagrama No.4, la esquematización de dicho modelo.

**Diagrama No.4**  
**Modelo de Métrica de Competitividad dentro del ámbito Global.**



**Fuente:** Scheel Mayenberger, Carlos. *Competencia en Arenas Globales*. Ed. Trillas, México, 2000. p.31

<sup>126</sup> Los componentes de este modelo son: **Externalidades (R)**: Capacidades o recursos para competir. **Los Factores externos (E)**: Son los factores que pueden afectar de manera directa o indirecta los procesos. **Los Niveles de competitividad(N)**: Se refieren a las metas que deben de alcanzar los procesos productivos. **Los procesos de transformación (P)**: Son los procesos que se encuentran en el centro del análisis para la búsqueda de soluciones. Para mayor información consultar la obra: Scheel Mayenberger, Carlos. op. cit. pp.30-39

En la identificación del modelo presentado, considero que su importancia radica en el logro de la relación empresa-gobierno para captarla buena percepción de los clientes mediante el uso de tecnología que sea capaz en desarrollar nuevas estrategias que impulsen oportunidades de distribución, impacto global de servicios y el posicionamiento de la industria en diferentes segmentos del mercado.

Dentro de esta transformación, considero que pueden existir factores que afecten dicho proceso, como actualmente se está reflejando en el mercado mundial a través de la influencia de las economías, empresas y ambientes basados en redes de comunicación, información y conocimiento que afectan notablemente la forma de hacer negocios, que si bien es parte del proceso de una globalización tecnológica, hace que el futuro de las empresas se visualicen fuera de su propia industria y no necesariamente dentro de ellas. La situación estará dirigida al manejo de capacidades y habilidad que tengan los responsables sobre el manejo de estas tecnologías en la aplicación de la competitividad y, el acceso oportuno y eficaz de la información.

#### **3.7.4 Modelo de la Competitividad Espacial de Héctor Félix Arese.**

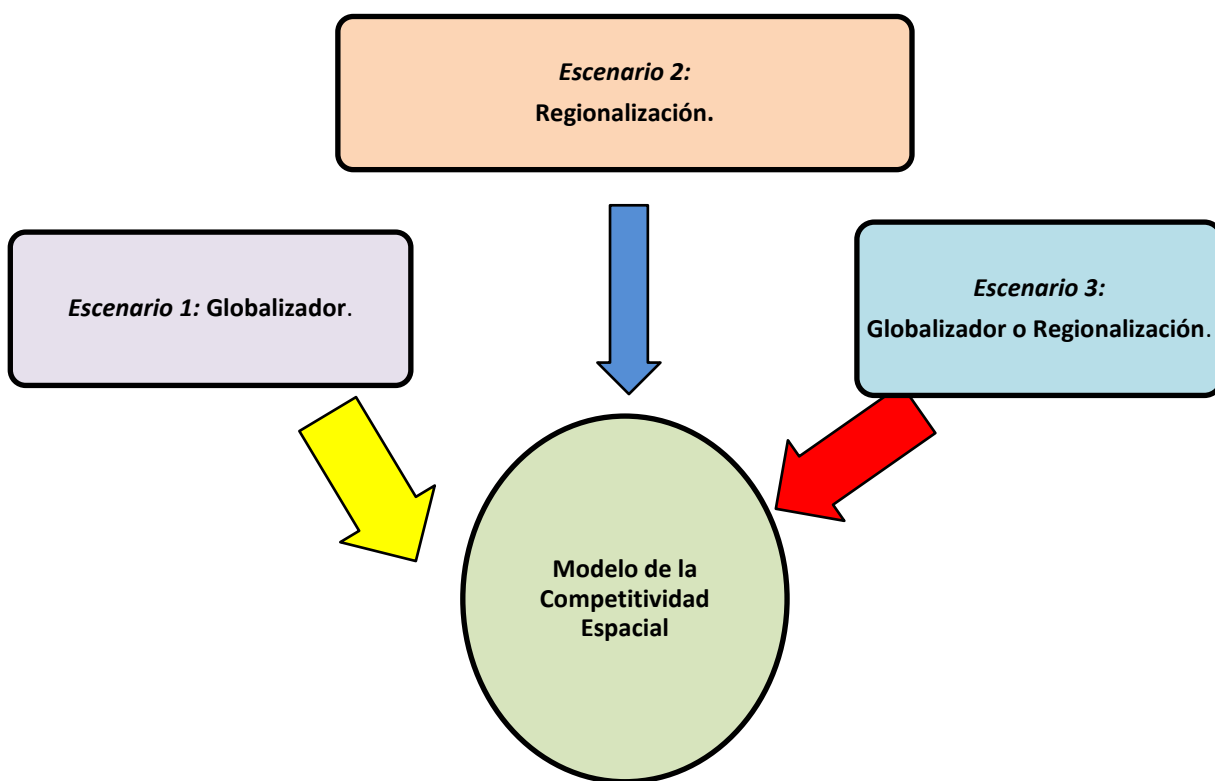
Este modelo<sup>127</sup> parte del sustento de que si bien la competitividad local en un escenario global será mundial por propia definición, las implicancias de una globalización por regiones o por países implicaría formas distintas de considerar el proceso; y por tanto, presenta tres escenarios posibles:

---

<sup>127</sup>El modelo está representado por tres escenarios: **Escenario 1 globalizador** : Se refiere a que la competitividad puede ser por regiones o por países. **Escenario 2 Regionalización**: Como proceso propio en el cual se generan disputas a nivel mundial, partiendo de estas apreciaciones espaciales en la competencia bloque-bloque. **Escenario 3 Globalizador o Regionalización**: Cualquiera de las dos anteriores, por aplicación de conflictos nacionales en la destrucción de los escenarios de cooperación en la competencia país-país. Para mayor información consultar la obra: Félix Arese, Héctor. op. cit. pp.292-294

A continuación en el Diagrama No.5 se establece dicho modelo:

**Diagrama No. 5**  
**Modelo de la Competitividad Espacial**



**Fuente:** Elaboración propia, 2010 con base en la obra: Félix Arese, Héctor. *Comercio y Marketing Internacional. Modelo para el diseño estratégico.* Grupo Editorial Norma. Argentina, 1999. pp. 292-294.

Con base en el análisis del diagrama anterior, considero que la importancia que tiene cada uno de estos escenarios es fundamental en el desarrollo de la competitividad internacional. En primer lugar, la regionalización busca la competitividad mediante la integración económica, mientras la globalización por países busca la competitividad para desarrollar sus factores productivos mediante sus ventajas comparativas. En ambos escenarios serán los estados y las empresas los principales elementos de la competitividad.

Dentro de este contexto, el modelo integra un escenario donde puedan relacionarse tanto la regionalización como la globalización. Considero que esta situación implicará seguir con el control y el equilibrio de fuerzas militares y económicas; tal y como actualmente lo vemos en el dominio de los E.U a nivel mundial, caracterizado por una política intervencionista y, no como menciona el modelo sobre el respeto a los espacios de actuación entre regiones y países.

Considero con base en este modelo, que el estado tiene la necesidad de contar con un enfoque sistemático basado en una red competitiva que abarque aspectos tales, como: la infraestructura tecnológica, la energética, el sistema financiero y los acuerdos entre diversos actores de la sociedad; debido a que la competitividad internacional busca siempre una ventaja competitiva, orientada sobre la base de atributos nacionales que dan impulso a la capacidad de competir de una industria.

En conclusión con respecto a la revisión de estos 4 modelos, considero que son muy importantes para el desarrollo del objeto de estudio de la investigación; ya que promueven las ventajas competitivas dentro del contexto de la competitividad internacional, orientadas a establecer mecanismos que permitan a las naciones competir, mantenerse y posicionarse en el mercado con respecto a sus competidores. Fue el único modelo identificado que para llevar a cabo sus acciones fomenta la necesidad de establecer políticas públicas.

La investigación identificó al Modelo de Villareal como el más adecuado, dado a que cumple con el lineamiento sobre el desarrollo de políticas públicas, considerando el nivel internacional como el sustento para el establecimiento de la propuesta de la investigación, debido a su relación con el comercio exterior.

### **3.8 Aspectos de política económica, política sectorial, política internacional y políticas públicas.**

En el diseño de las políticas públicas está determinada por las políticas económicas en las cuáles se lleva a cabo su orientación y sector determinado, a fin de establecer la propuesta más adecuada y el logro de sus objetivos.

#### **3.8.1 Política Económica.**

La política económica<sup>128</sup> se refiere a la aplicación de determinadas medidas macroeconómicas por parte de las autoridades para conseguir determinados fines.

La aportación de la investigación sobre la política económica considera que es el conjunto de lineamientos a través de los cuales se orienta el proceso económico en temas como el sistema financiero, el gasto público, el desarrollo de las empresas públicas, la productividad y la vinculación con la economía mundial, entre otros ámbitos.

Por tanto, el desempeño de las políticas económicas se encuentran en función de las necesidades que demanda la sociedad, en donde los gobiernos deben de establecer un adecuado presupuesto público, donde la relación de gasto -ingreso público sea equitativo con el compromiso de garantizar una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

#### **3.8.2 Política Sectorial.**

La política sectorial es parte de la política económica, tiene como función principal identificar los niveles de desempeño de un sector en particular.

Berumen y Palacios<sup>129</sup> mencionan que dentro de una política sectorial orientada a la competitividad se ve reflejado el poder negociador de los proveedores bajo la

---

<sup>128</sup> Berumen, Sergio. op. cit. p.195

<sup>129</sup> Berumen, Sergio y Palacios, Octavio. op. cit. pp.14-16.

amenaza de elevar los precios, reducir los productos o servicios, mismos que pueden afectar negativamente la rentabilidad de las organizaciones impactando en las empresas que conforman un sector.

Con base en la evidencia empírica, se considera que los resultados de las políticas sectoriales en el país varían unas con otras, acorde con las actividades económicas: primarias, secundarias o terciarias en las cuales se lleve a cabo. El caso del sector automotriz ha representado un esfuerzo conjunto de muchos años en busca de su modernización y posicionamiento mundial, como parte de una visión del proceso industrial en el país.

Lamentablemente el gobierno mexicano a lo largo de su historia no ha llevado a cabo medidas de implementación y evaluación en este sector, ante escenarios adversos como las crisis financieras o económicas que han generado cierres de plantas y despidos de trabajadores, entre otros aspectos.

### **3.8.3 Política Internacional.**

La política internacional es la relación sociocultural que se lleva a cabo por los diferentes actores del panorama internacional basada generalmente en el impacto de vida de la población. Su formulación y puesta en marcha conduce al mecanismo de toma de decisiones de los gobiernos

La política exterior de cada estado, tiene como prioridades principales:

- Relaciones con aquellos países que tienen veto con la O.N.U.
- Relaciones con los organismos internacionales.
- Relaciones económicas con los países con quienes tienen acuerdos comerciales.

Considero que las políticas internacionales son parte esencial en las negociaciones comerciales de las naciones. Sin embargo, en el trasfondo de estos



acuerdos, la voluntad final que se impone está condicionada por los países desarrollados, por la influencia del sistema capitalista a través del modelo neoliberal y, de los organismos internacionales como el FMI o el BM quienes determinan en gran medida, la forma en cómo deben conducirse los países para la toma de decisiones en sus actividades económicas.

#### **3.6.4 Políticas Públicas.**

*“Las políticas públicas son un conjunto de acciones estructuradas y, orientadas a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público. Estas acciones son ejecutadas por actores gubernamentales mediante una sistematización en su operación.”*<sup>130</sup>

Parsons<sup>131</sup>, considera que las políticas públicas se refieren al estudio de cómo, por qué y para qué los diferentes gobiernos toman determinada medida, con base en una agenda política donde se determine un consenso en la identificación de un asunto público.

Desde mi punto de vista, considero que las políticas públicas son parte fundamental de la Administración pública, con base en la gestión, planeación, determinación y puesta en marcha de los objetivos que el sector gubernamental lleva a cabo para garantizar mejores condiciones de vida para la sociedad.

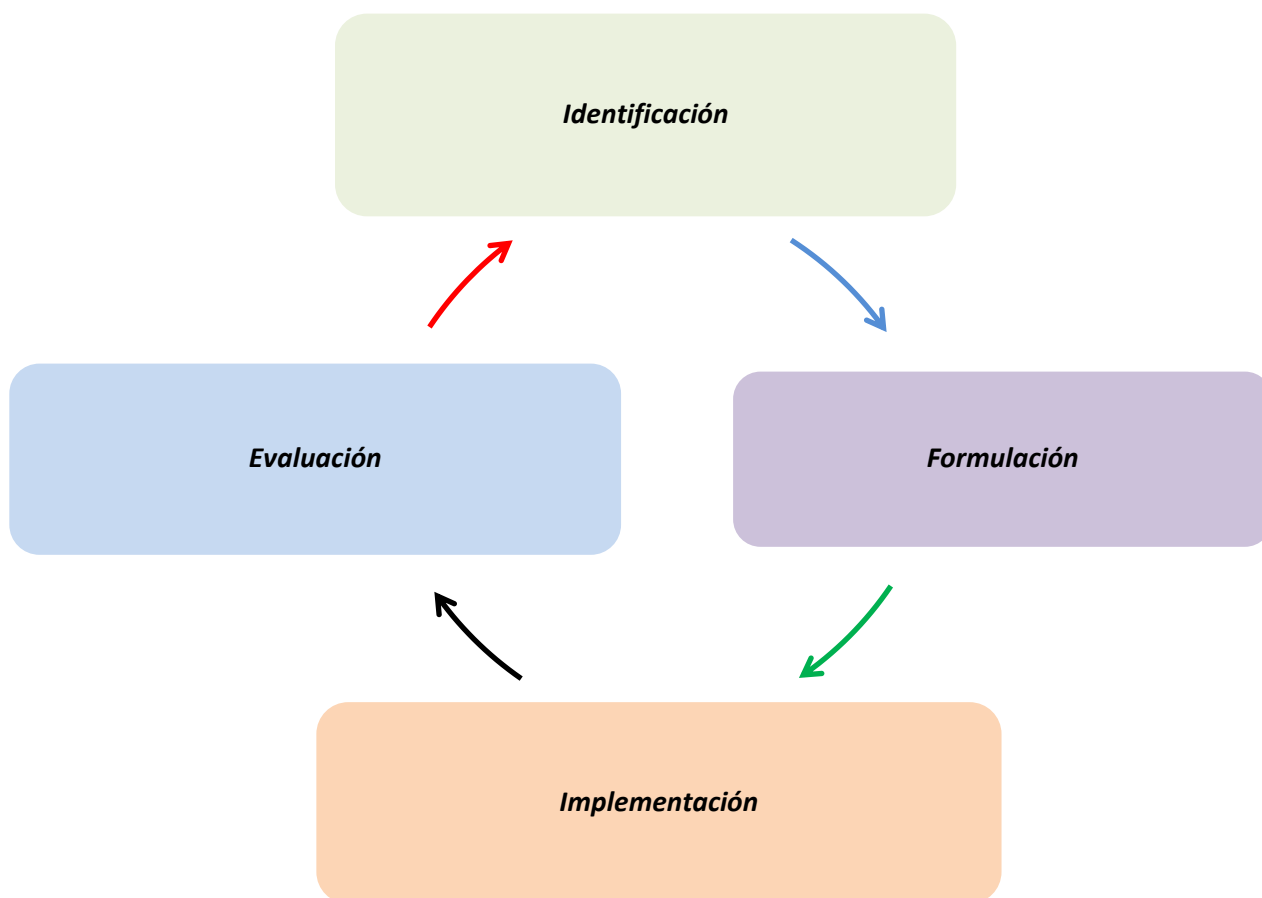
La investigación identificó que las etapas más representativas acorde con el estudio de las políticas públicas, se muestran en el siguiente Diagrama No.6:

---

<sup>130</sup> Mariñez Navarro, Fredy y Garza Cantú, Vidal. *Política Pública y democracia en América Latina. Del análisis a la implementación*. Ed. Miguel Ángel Porrúa y el Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Monterrey, México, D.F. 2009 pp.65-69.

<sup>131</sup> Parsons, Wayne. *Políticas Públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*. Ed. Flacso. México, 2009. pp.70-73.

Diagrama No.6  
*Ciclo de las etapas de políticas públicas.*



**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en el análisis en las siguientes obras: Mariñez Navarro, Fredy y Vidal Garza Cantú, *Política Pública y democracia en América Latina. Del análisis a la implementación*. Ed. Miguel Ángel Porrúa y el Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Monterrey, México, D.F. 2009 ; y Parsons, Wayne. *Políticas Públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*. Ed. Flacso. México, 2009.

Con base en el diagrama anterior, se identificó cada una de estas etapas:

***Etapa de Identificación:*** Se encuentra relacionada a su vez con el reconocimiento e identificación del problema, para formular la política pública correspondiente.

***Etapa de la Formulación:*** Esta etapa se refiere a la elaboración de una propuesta, que responde a la necesidad de dar respuesta al objeto de estudio de una investigación.

***Etapa de la Implementación:*** Es la puesta en marcha de objetivos, metas y acciones, una vez que se ha aprobado dicha política y los fondos han sido asignados para llevar a cabo esta etapa.

***Etapa de la Evaluación:*** Implica el análisis del grado, en el que se está implementando una política pública y las condiciones que promueven una implementación exitosa a través de un monitoreo constante.

Con base en la evidencia empírica, considero que la característica fundamental de una política pública es lograr el consenso entre los principales actores involucrados en su implementación para el logro de fines comunes. El consenso es muy importante, sin él no hay política pública y, sin política pública no se puede considerar a un problema como asunto público.

No debemos de olvidar que en la elaboración de una política pública se requiere buscar alternativas viables mediante objetivos, metas y acciones. Este conjunto hace posible la formulación de la política pública, en donde se precisan los puntos que hay que abordar y cómo lograrlos para que posteriormente se lleve a cabo su proceso de implementación y monitoreo permanente.

Un dato importante a considerar dentro de la implementación de políticas públicas, es el hecho que siempre debe existir un conjunto multidisciplinario de profesionistas, con la finalidad de abarcar todos los aspectos que requiera nuestro tema a solucionar, pero sin dejar a un lado el objetivo en común al inicio de la identificación y formulación de nuestra propuesta.

### **3.9 Aspectos Normativos de la Competitividad del Comercio Exterior en el sector automotriz en México.**

La revisión de los aspectos normativos del objeto de estudio de la investigación, parte en primer lugar de los aspectos generales de la competitividad del comercio exterior en México, que permitió específicamente comprender el tema de la competitividad entre México y la UE, mismo que a través del decreto de la competitividad de la industria automotriz vigente se ha aplicado en los acuerdos comerciales suscritos por nuestro país.

#### **3.9.1 Aspectos jurídicos generales de la competitividad del comercio exterior en México.**

Dentro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, existen algunas referencias relacionadas con el papel competitivo del comercio exterior, principalmente sustentadas en los artículos 89 y 76.

El artículo 89<sup>132</sup>, (Titulo Tercero, Capítulo III y Fracción X del documento), establece que entre las funciones y obligaciones del poder ejecutivo, está el de dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales fomentando la cooperación internacional para el desarrollo, entre otros aspectos.

El artículo 76<sup>133</sup>, (Titulo Tercero, Capítulo II, Sección III y Fracción I del documento), establece que entre las funciones exclusivas del senado en la parte correspondiente a la política exterior de México, tendrá que analizar dicha política desarrollada por el ejecutivo federal, con base en los informes anuales que el presidente del país y el secretario del despacho correspondiente rindan al congreso y, la aprobación de los tratados internacionales que el ejecutivo suscriba.

Por otra parte, dentro de la Agenda de la Administración Pública Federal en las partes VIII y IX respectivamente se hace mención a dos leyes: Ley Sobre la

---

<sup>132</sup> Ver Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial SISTA. México, 2009. p.109

<sup>133</sup> Ibid p.97

Celebración de Tratados y la Ley Sobre la Aprobación de Tratados Internacionales en Materia Económica.

La Ley Sobre la Celebración de Tratados<sup>134</sup> establece dos puntos importantes:

1.-La regulación sobre la celebración de Tratados Internacionales de los Estados Unidos Mexicanos estará determinado por la participación del poder ejecutivo, el poder legislativo, la Secretaría de Relaciones Exteriores(SRE) todo lo relacionado con la regulación y celebración de Tratados Internacionales.

2.-Los acuerdos interinstitucionales, se refieren a los acuerdos que estados o municipios pretendan celebrar con otros órganos gubernamentales extranjeros y organizaciones internacionales, estarán a cargo de las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal.

La ley Sobre la Aprobación de Tratados Internacionales en Materia Económica<sup>135</sup> establece la importancia que tiene el poder ejecutivo federal en la implementación de acuerdos o negociaciones comerciales a nivel internacional, como parte del proceso del desarrollo económico del país.

La Ley de Comercio Exterior<sup>136</sup> establece las disposiciones de la ley con base en promover el comercio exterior en el país, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos y vigilar que no se cometan prácticas desleales del comercio internacional, entre otros aspectos.

---

<sup>134</sup>Esta ley contiene 11 artículos y un artículo transitorio (artículo único publicado el 2 de enero de 1992, en donde está ley entro en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación). Para mayor información consultar: Agenda de la Administración Pública Federal. Ediciones Fiscales ISEF., 20ª Ed; México, 2009. pp.1-4 en la parte VIII del documento.

<sup>135</sup>Esta ley cuenta con contiene cinco capítulos referentes a las disposiciones generales, los objetivos de la celebración de tratados, los procedimientos de información sobre la celebración de tratados, la participación de los poderes de las entidades federativas y organizaciones empresariales, ciudadanas y sindicales; así como sus disposiciones generales. Fue publicada el 2 de septiembre de 2004 y entro en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Ibid pp.1-5 en la parte IX del documento.

<sup>136</sup> Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de Julio de 1993 y entro en vigor al día siguiente. Ley que consta de 9 títulos divididos en varios capítulos que componen a su vez 98 artículos y 4 artículos transitorios. Para mayor información sobre el presente documento, consultar la página electrónica de la Cámara de Diputados en: <http://www.diputados.gob.mx> Recuperado el día 09/Octubre/2010

En el cumplimiento de estas disposiciones, la ley toca asuntos relacionados sobre origen de las mercancías, los aranceles y las medidas de regulación y, restricción no arancelaria del comercio exterior, entre otros puntos. Su finalidad principal es vigilar el cumplimiento de las relaciones internacionales que tiene nuestro país en materia comercial con el mundo.

Por otra parte, La Comisión Federal de Competencia (CFC) como órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Economía, menciona que si bien la Ley Federal de Competencia Económica<sup>137</sup> no contiene ordenamientos jurídicos tales como, tratados y acuerdos internacionales; y por tanto, no se concentra en la competitividad del comercio exterior; es importante tener esta ley como una referencia; ya que en los Tratados internacionales suscritos por México, contienen capítulos relacionados en materia de competencia económica.

La investigación concluye referente a la detección de artículos y leyes relacionadas con el comercio exterior, la importancia que los administradores públicos deben tener sobre un conocimiento conciso del marco normativo donde interactúan estas relaciones comerciales, con el fin de establecer una propuesta adecuada de política pública dando su lugar a cada organismo administrativo en función de la implementación y evaluación de las acciones correspondientes.

---

<sup>137</sup>A manera únicamente de referencia para el objeto de estudio de la presente investigación, esta ley fue publicada el 24 de diciembre de 1992, contiene 6 capítulos. Se mencionan aspectos como: las disposiciones generales con base en el artículo 28 constitucional, donde se establece la prohibición en el país sobre las prácticas monopólicas. Así mismo la CFC menciona la facultad que tiene para llevar a cabo los procedimientos necesarios en la sanción de quienes incurren en la práctica desleal de mercancías. Para mayor información sobre esta ley, se puede consultar el sitio web: <http://www.cfc.gob.mx> Recuperado el día 25/Octubre/2010.

### **3.9.2 Aspectos Normativos del TLCUEM en términos de Competitividad.**

En el TLCUEM<sup>138</sup>, los aspectos de competitividad, se analizan en el Título V, que habla sobre la Contratación Pública, Competencia, Propiedad Intelectual y demás disposiciones relacionadas con el comercio.

Específicamente el artículo 11 de este título, menciona 2 puntos importantes:

1.- Menciona la relevancia que ambas partes tienen para evitar todo aquello que dentro de los términos competitivos puedan afectar el comercio entre México y el bloque europeo. Hace énfasis en la necesidad de crear mecanismos de cooperación y coordinación entre las autoridades competentes.

2.-Comprende que para lograr los objetivos en términos competitivos entre México y la UE, se establece un Consejo Conjunto, mismo que decidirá aspectos como: acuerdos y fusiones entre empresas, monopolios de estado de carácter comercial, empresas públicas y privadas, entre otros.

La investigación propone que los gobiernos de México y el bloque europeo lleven a cabo una revisión más exhaustiva sobre este artículo, debido a que a 10 años de negociaciones comerciales, la información ha resultado ser difusa al solo plasmar buenos deseos, pero no hablan de cómo llevarlo a cabo y mucho menos los resultados obtenidos.

---

<sup>138</sup> Para mayor información sobre este documento, específicamente con el aspecto de la competencia, se puede consultar el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Recuperado el día 05/Noviembre/2010.

### **3.9.3 Análisis del decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles.**

El Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles<sup>139</sup> fue publicado el 31 de Diciembre de 2003 en el Diario Oficial de la Federación, entre sus consideraciones más importantes, destacan la creación de nuevos mecanismos que continúen apoyando la competitividad del sector automotriz mexicano; y el establecimiento de beneficios en apoyo a la competitividad de la industria terminal de este sector, con base en la apertura comercial que se tiene con el TLCAN o el TLCUEM, entre otros.

El Decreto está constituido por cuatro capítulos, 20 artículos y dos transitorios (estos se refieren a la entrada en vigor del decreto).

El capítulo I<sup>140</sup> hace mención al registro de las empresas productoras de vehículos automotores ligeros nuevos en el país.

El Capítulo II<sup>141</sup> trata sobre los beneficios de las empresas conforme a los compromisos internacionales que el país tenga con respecto a los vehículos automotores ligeros nuevos; cuya importación estén establecidos por los acuerdos correspondientes.

---

<sup>139</sup> Los artículos 1 y 2 mencionan esta importancia de promover la competitividad de la industria automotriz terminal en el país. Para mayor información sobre este decreto, consultar la página web: <http://www.economia.gob.mx> Recuperado el día 10/Diciembre/ 2010

<sup>140</sup> Se compone de los artículos 3 al 8. El registro de este tipo de empresas se dará entre otros aspectos, cuando cuenten con marcas propias y estén debidamente registradas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI), sean autorizadas por la Secretaría de Economía, renueven su registro entre el 1 de noviembre y el 1 de diciembre de cada año; y ó se emita una opinión anticipada por parte de dicha Secretaría. Consultar este decreto en las pp.74-75, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 10/Diciembre/2010

<sup>141</sup> Se compone de los artículos 9 al 13. Entre algunos de estos beneficios, *las empresas pueden ofrecer sus vehículos de forma directa o a través de distribuidoras autorizadas mediante escrito por cada licitación, la cantidad en unidades de vehículos que podrá importar una empresa será de una cantidad equivalente al 10% de unidades de vehículos que la empresa produzca en México, la Secretaría de Economía puede autorizarles una mayor cantidad de lo establecido de hasta 5,000 unidades anuales; así como también del apoyo de dicha Secretaría en promover el sector de vehículos automotores ligeros mediante mayor inversión, capacitación o desarrollo tecnológico.* Consultar este decreto en las pp.75-76, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 10/Diciembre/2010



El capítulo III<sup>142</sup> hace referencia a los vehículos usados; cuya importación estén establecidos por los acuerdos correspondientes.

El capítulo IV<sup>143</sup> menciona la importancia que tiene la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz (CIIA), como un órgano de carácter técnico y consultivo; cuyo papel es el de promover la competitividad del sector automotriz y fortalecer su posicionamiento dentro de la apertura comercial en la que se desarrolle el sector.

#### **3.9.4 Análisis del acuerdo que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles.**

Este Acuerdo<sup>144</sup> fue publicado y entró en vigor el 30 de junio de 2004 en el Diario Oficial de la Federación y está relacionado con el Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles; ya que establece las reglas de aplicación en dicho decreto. El Acuerdo está compuesto por un artículo único, 11 reglas y 2 transitorios (se refieren a la entrada en vigor de dicho acuerdo).

En la primera regla<sup>145</sup>, se conceptualizan algunos términos como: Decreto, vehículo automotor pesado, vehículo automotor ligero, proceso de ensamble, entre otros; con el fin de entender a la industria automotriz nacional.

---

<sup>142</sup> Se compone del artículo 14. Se refiere a la calendarización en el cumplimiento de los acuerdos que sobre este tema, lleve a cabo nuestro país con el TLCAN. Consultar este decreto en la p.76, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el 11/Diciembre/2010

<sup>143</sup> Abarca los artículos 15 al 20 del decreto. En resumen, la CIIA está integrada por el Jefe del Servicio de Administración Tributaria, el Subsecretario de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; así como también de los Subsecretarios de Negociaciones Comerciales Internacionales y de Industria y Comercio de la Secretaría de Economía. Es importante mencionar que la CIIA cuenta también con un Secretario Técnico para la creación de comisiones que promuevan la competitividad del sector automotriz mexicano. Consultar este decreto en la p.76, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el 11/Diciembre/2010

<sup>144</sup> Para mayor información sobre este Acuerdo, se puede consultar la página web: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 12/Diciembre/ 2010

<sup>145</sup> Dentro de esta conceptualización, esta regla considera que *“la industria automotriz es un conjunto de empresas que conforman las empresas productoras de vehículos automotores ligeros, pesados y las empresas de la industria de autopartes”*. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las pp.28-29, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 12/Diciembre/2010

La segunda regla<sup>146</sup> trata sobre la obligación de las empresas de presentar su solicitud de autorización de registro ante la Dirección General de Industrias Pesadas y Alta Tecnología.

La tercera regla<sup>147</sup> hace referencia a la renovación de registros por parte de las empresas.

La cuarta regla<sup>148</sup> complementa a la segunda, en el sentido de establecer proyectos de inversión en la fabricación de vehículos automotores ligeros.

La quinta regla<sup>149</sup> hace mención sobre la cancelación de las solicitudes de autorización de registro por parte de las empresas.

La sexta regla<sup>150</sup> establece que las empresas fabricantes pertenecen al ramo terminal del sector automotriz.

La séptima regla<sup>151</sup> habla acerca de la importación de vehículos.

La octava regla<sup>152</sup> se refiere a la autorización de un número mayor de importación de vehículos.

---

<sup>146</sup> Con base en el artículo 3 del Decreto, para presentar la solicitud de autorización, las empresas en el ramo automotriz deben presentar, entre otros documentos: catálogos en original de vehículos ligeros fabricados, copia del acta constitutiva de la empresa y copia de la documentación del auditor externo para los efectos contables o fiscales, entre otros. Para mayor información, consultar el Acuerdo en la p.29, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 12/Diciembre/2010

<sup>147</sup> Con base en el artículo 4 del Decreto, las empresas deben presentar para la renovación de su registro; por un lado, la memoria del proceso de manufactura, ensamble o blindaje; y por otra parte, la licencia o autorización de la empresa fabricante original. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las pp.29-30, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 13/Diciembre/2010

<sup>148</sup> Con base en el artículo 7 del Decreto, los proyectos de inversión para el sector automotriz nacional, debe de establecerse un cronograma de actividades, copia de documentación correspondiente que acredite la inversión y la intención de llevar a cabo dicho proyecto en un plazo máximo de 3 años. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las pp.30-31, en sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 13/Diciembre/2010

<sup>149</sup> Esta cancelación puede realizarse a petición expresa de la empresa interesada o cuando con base en la Secretaría de Economía, determine que una empresa no ha cumplido con lo dispuesto en el decreto, entre otros motivos. Para mayor información, consultar el Acuerdo en la p.31, en sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día: 13/Diciembre/2010

<sup>150</sup> Esta regla menciona la importancia que las empresas que cuenten con registro de empresas productoras de vehículos automotores ligeros podrán importar partes y componentes para ensamble y fabricación de vehículos, mediante la tramitación del premo previo de importación correspondiente. Para mayor información, consultar el Acuerdo en la p.31, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 14/Diciembre/2010

<sup>151</sup> Con base en los artículos 10 y 11 del Decreto, la Dirección determinará la cantidad en unidades de vehículos que podrán importar las empresas, tomando en consideración la información proporcionada por diversas asociaciones del sector privado o fuentes públicas disponibles. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las p.31, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 14/Diciembre/2010

La novena regla<sup>153</sup> menciona la participación de la CIIA, en su papel de consultor.

Finalmente las reglas décima<sup>154</sup> y decima primera,<sup>155</sup> señalan los acuerdos y las consultas derivadas de la CIIA respectivamente, con relación a sus integrantes.

Desde mi punto de vista, considero que el actual decreto automotriz resulta obsoleto, conforme a los resultados obtenidos en el parte correspondiente al diagnóstico de la investigación, no se ha fortalecido el mercado interno ni tampoco se tiene un saldo de balanza comercial con la UE en dicho sector.

La investigación propone que las autoridades correspondientes revisen nuevamente el citado decreto y sus reglas de aplicación, con el propósito de actualizarlo ante el nuevo panorama del sector nacional o en su caso implementar políticas públicas que fortalezcan las acciones emprendidas, sin olvidar que mientras no exista una evaluación periódica, difícilmente se llegará a obtener los resultados esperados.

---

<sup>152</sup> Con base en los artículos 10 y 11 del Decreto, para que pueda otorgarse esta autorización, las empresas deben realizar un escrito libre y anexar documentación en original y copia, por un lado, comprobar el cumplimiento de compromisos por parte de la empresa en el establecimiento, ampliación o modernización de instalaciones productivas en territorio nacional; y por el otro lado, deben presentar documentación que avale el compromiso en materia de inversión en desarrollo humano o tecnológico. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las p.32, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 14/Diciembre/2010

<sup>153</sup> Este papel de consultor la CIIA, radica en que son sus titulares, quienes nombran a sus representantes. Estos deben tener un cargo mínimo de Director General o su equivalente. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las p.32, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 13/Diciembre/2010

<sup>154</sup> Estos acuerdos son: *Si asisten a la sesión en que se aprobaron, como mínimo, un representante de cada una de las secretarías que la integran, o si se tiene respuesta a las consultas realizadas por escrito, de por lo menos uno de los integrantes de cada una de las secretarías que conforman la CIAA.* Para mayor información, consultar el Acuerdo en las p.32, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 15/Diciembre/2010

<sup>155</sup> Entre estas consultas, se establecen algunos criterios como: la importancia que tiene el presidente de la CIAA, en el momento de emitir su voto en caso de empate o cuando se establezcan los criterios favorables o desfavorables en la opinión verbal o escrita de cada uno de sus representantes, entre otros aspectos. Para mayor información, consultar el Acuerdo en las p.32, en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> Información recuperada el día 15/Diciembre/2010

## **CAPÍTULO IV DIAGNOSTICO DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ENTRE MÉXICO Y LA UE.**

A partir de la entrada en vigor del TLCUEM, los resultados de la industria automotriz para el país no han sido los esperados, debido a la falta de identificación de los factores que afectan su competitividad y a la falta de acciones que garanticen un mejor escenario en las relaciones comerciales con el bloque europeo.

### **4.1 Aspectos generales de la competitividad del comercio exterior en la industria automotriz.**

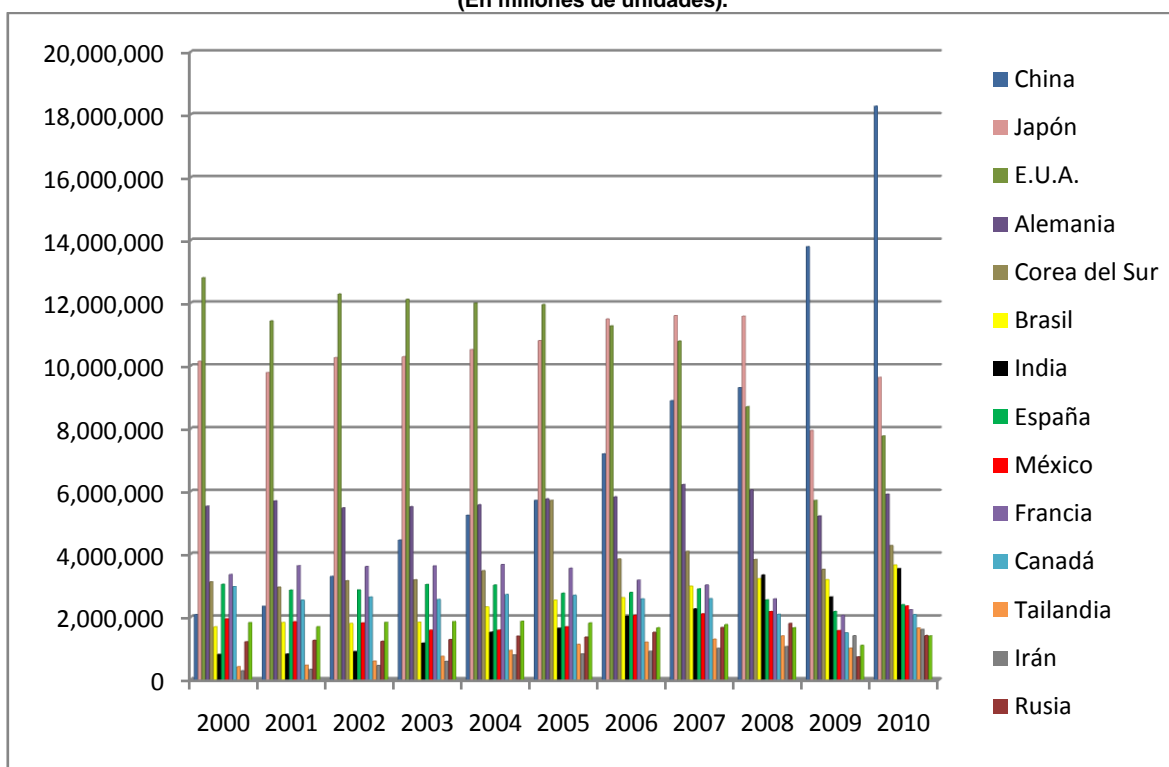
En los últimos 10 años, el sector automotriz ha pasado por un proceso complejo en su industria como resultado de la crisis financiera mundial a partir del año 2008, en aspectos tales como:

- La incertidumbre que ha generado en los consumidores por adquirir un bien duradero.
- El despido de trabajadores de la plantas automotrices en el mundo
- La situación financiera de las empresas ante una caída en el volumen de su producción.

A pesar de esta problemática, el sector automotriz en el mundo se ha constituido como un propulsor de competitividad en las regiones donde se ha establecido, buscando empleos mejor remunerados, mayor desarrollado de capital humano, capacidades tecnológicas y de inversión.

En la siguiente Gráfica No.1 se observa el papel de liderazgo por países del primer decenio del Siglo XXI.

**Gráfica No.1**  
**Producción Mundial de Automóviles por Países. 2000-2010.**  
 (En millones de unidades).



**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos preliminares para el año 2010 de la OICA.

Con base en la gráfica anterior, la investigación identificó los siguientes datos:

El principal productos de automóviles por países es China con un 23.53%, mismo que representa la cuarta parte de la producción mundial.

Después del mercado chino, son Japón (12.40%), E.U. (10%) y Alemania (7.61%) quienes han mantenido a lo largo de este período una posición competitiva constante.

México ocupa la novena posición, en 10 años paso de un 3.31% a 3.02%, significando un retroceso en su producción y, manteniéndose en segundo lugar en América Latina, solo superado por Brasil con un 4.70%. (Véase la Tabla No.11 del anexo 1).

Con respecto a la producción mundial de automóviles por zonas geográficas, la evolución histórica de los últimos 10 años se observa en la siguiente Tabla No.2:

**Tabla No.2**  
**Producción Mundial de Automóviles por Zonas Geográficas. 2000-2010.**  
(En millones de unidades).

Zona	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Unión Europea</b>	17,105,532	17,218,932	16,871,105	17,973,321	18,330,912	18,385,317	18,697,868	19,724,773	18,439,079	15,208,784	16,904,436
<b>TLCAN</b>	17,697,020	15,798,439	16,713,689	16,243,280	16,278,082	16,318,783	15,909,007	15,454,764	12,943,726	8,782,931	12,177,590
<b>Sudamérica</b>	2,086,867	2,115,246	2,004,007	2,037,032	2,669,223	2,989,892	3,155,642	3,699,295	3,942,363	3,779,489	4,434,077
<b>Asia-Oceanía</b>	18,071,011	17,954,422	20,076,050	21,986,694	24,291,548	25,833,325	28,189,508	30,714,858	31,507,403	31,760,155	40,897,325
<b>África</b>	328,749	393,254	378,131	395,933	422,667	521,651	569,529	544,566	586,013	413,451	487,869
<b>Resto de Europa</b>	3,084,983	2,824,632	2,951,336	2,026,965	2,503,788	2,433,471	2,701,421	3,127,805	3,101,909	1,759,187	2,708,604

**Fuente:** Elaboración propia , 2011 con datos preliminares para el año 2010 de la OICA.

Los resultados obtenidos acorde con la investigación son:

Por Bloques Económicos, la UE paso de un 21.78% en el año 2000 a 29.30% en 2010, destacando a países como Alemania, España, Francia y Reino Unido con una participación en conjunto del 15% sobre la producción mundial de naciones. El dato general de la UE es importante, porque demuestra el papel de liderazgo que tiene como bloque.

En el mismo período el TLCAN disminuyó su producción de un 30.31% a 15.69%. Dentro de este bloque, la participación de E.U. fue de 63.74%, México de 19.26% y Canadá con 17%, lo cual refleja la gran dependencia económica que tiene el país con su vecino del norte.

Por regiones comerciales, es Asia-Oceanía quien ha tenido un mayor dinamismo al pasar de un 30.96% (2000) a 52.70% (2010) en los últimos diez años, esto ha sido en gran medida por el desempeño de países como China, Japón y Corea del Sur.

África es el continente más atrasado pues apenas en 2010 tuvo una participación de 0.63%.

Con respecto a los 10 principales fabricantes del sector automotriz a partir del año 2009<sup>156</sup>, se muestran en la siguiente Tabla No.3:

**Tabla No.3**  
**Principales Fabricantes del Sector Automotriz 2009.**  
(En millones de unidades)

Fabricante	Total	Fabricante	Total
1.Toyota	7,234,439	6.Honda	3,012,637
2.General Motors	6,459,053	7.Nissan	2,744,562
3.Ford	6,067,208	8.Fiat	2,460,222
4.Hyundai	4,685,394	9.Susuki	2,387,537
5.PSA	3,042,311	10. Daimler AG	1,447,953

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de la OICA.

Los datos identificados en la tabla anterior, muestran que la producción mundial de fabricantes de automóviles fue de 60,499,159 millones de unidades, de los cuales las empresas Toyota, General Motors y Ford tuvieron una participación en conjunto mundial del 32.67%.

<sup>156</sup> Último dato reciente con base en datos de la OICA. [www.oica.net](http://www.oica.net) consultado el día 13/Enero/2011.

El resto de las empresas detectadas en el cuadro constituyeron el 65.37% del total del sector automotor en la fabricación de todo tipo de automóviles, esto nos habla de la concentración de producción por parte de Europa, Asia y América.

Con respecto a la fabricación por tipos de automóviles; tal y como se muestra en la Tabla No.4, se obtuvo el último ranking oficial de producción mundial acorde con el OICA

**Tabla No.4**  
**Ranking Mundial de Fabricantes de Automóviles 2009.**  
(En millones de unidades).

			Veh.								
Fabricante	Autom.pas	En %	Fabricante	Ligeros	En %	Fabricante	Camiones	En %	Fabricante	Autobuses	En %
<b>1. Toyota</b>	6,148,794	12.04%	1. Ford	1,681,151	21.50%	<b>1. Isuzu</b>	295,449	22.63%	<b>1. Hyundai</b>	98,265	32.71%
<b>2. Volkswagen</b>	5,902,583	11.56%	2. G.M.	1,447,625	18.52%	<b>2. Daimler AG</b>	183,153	14.03%	<b>2. Daimler Ag</b>	51,306	17.08%
<b>3. G.M.</b>	4,997,824	9.79%	3. Toyota	927,206	11.86%	<b>3. Toyota</b>	154,361	11.82%	<b>3. Fiat</b>	32,021	10.66%
<b>Total</b>	<b>51,075,480</b>	<b>33.39%</b>	<b>Total</b>	<b>7,817,520</b>	<b>51.88%</b>	<b>Total</b>	<b>1,305,755</b>	<b>48.48%</b>	<b>Total</b>	<b>300,404</b>	<b>60.45%</b>

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de la OICA.

Con base en estos resultados identificados, se obtuvieron los siguientes resultados:

La fabricación de automóviles para pasajeros fue de 51,075,480 unidades de las cuales Toyota, Volkswagen y General Motors representaron el 33.39% de la producción de este tipo de vehículos.

Con respecto a los vehículos ligeros, fueron fabricados 7,817,520 unidades, de las cuales Ford, General Motors y Toyota constituyeron el 51.88% de participación y por tanto, dominio del mercad.



La producción de camiones pesados fue de 1,305,755 unidades, de las cuales Isuzu, Daimler Ag. y Toyota representaron en este tipo de vehículos el 48.48%.

Con respecto a los autobuses, se obtuvo una producción de 300,404, en donde las empresas como Hyundai, Daimler Ag. y Fiat representaron el 60.45% (más del 50% del total mundial y líderes en este rubro).

#### **4.2 El comportamiento general en la competitividad del sector automotriz en México.**

En el sector automotriz nacional se han establecido algunos programas que han tratado de impulsar la industria, estos han sido: el Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX) y los Programas de Promoción Sectorial (PROSEC). El PITEX<sup>157</sup> ha beneficiado a la industria de autopartes en la importación temporal de bienes para la elaboración de productos de exportación, sin cubrir el pago del IVA y las cuotas compensatorias aplicables a las importaciones definitivas.

El PROSEC<sup>158</sup> por su parte, es un programa que tiene la finalidad de ofrecer condiciones arancelarias competitivas a las empresas, teniendo como objetivos principales: elevar la competitividad del sector y promover la apertura de competitividad comercial con el exterior; cuyo propósito es elevar de manera eficiente la producción automotriz nacional.

---

<sup>157</sup> Fue creado en 1990 en apoyo a la industria maquiladora de autopartes. Estudio: CEFP/033/2009. "Situación Actual del Sector Automotor en México, 2000-2009/I". Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Palacio Legislativo, México, D.F. Mayo de 2009. Información consultada en: [http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/historico/estudios/2009/estudios\\_2009.htm](http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/historico/estudios/2009/estudios_2009.htm) y Recuperada el día 26/Enero/2011

<sup>158</sup> Fue creado en el año 2002, dada la desaceleración económica de Estados Unidos un año antes, que provocó pérdida de dinamismo y competitividad en varios sectores de la industria maquiladora. Con este programa el sector automotriz cuenta con 1823 fracciones exentas de arancel y 471 fracciones a tasas preferenciales, de los cuales 416 empresas con el 3% y 53 empresas con el 5%. Con estos datos, los productores pueden importar diversos bienes en la elaboración de productos específicos. Estudio: CEFP/033/2009. "Situación Actual del Sector Automotor en México, 2000-2009/I". Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Palacio Legislativo, México, D.F. Mayo de 2009. Información consultada en el sitio: [http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/historico/estudios/2009/estudios\\_2009.htm](http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/historico/estudios/2009/estudios_2009.htm) Información recuperada el día 26/Enero/2011

Sin embargo, es importante reconocer la falta de una política pública que garantice el seguimiento de estos programas y de la implementación de una estrategia que pueda impulsar realmente la competitividad automotriz mexicana; tal y como se estableció en la parte correspondiente a la propuesta sobre el objeto de estudio sobre esta investigación.

A continuación se mencionan los resultados obtenidos sobre la evaluación del sector automotor tanto en la industria terminal como de autopartes en los últimos 10 años.

***Con Respecto al diagnóstico de la industria terminal:***

La SE y ProMéxico<sup>159</sup>, mencionan que actualmente el país cuenta con instalaciones productivas de vehículos ligeros<sup>160</sup> y comerciales<sup>161</sup> por parte de 18 de las empresas fabricantes del sector más importantes del mundo, como: General Motors, Ford, Chrysler/Fiat, Nissan, Honda, Toyota, Volkswagen, BMW (vehículos ligeros); y Daimler, Scania, Volvo, Dina, Kenworth, International, Volkswagen, Man, Hino Motors e Isuzu (Vehículos comerciales).

En la evaluación realizada por la investigación sobre esta industria en los últimos 10 años, los resultados se vieron reflejados en las ventas al mayoreo y menudeo de vehículos tanto ligeros como comerciales, mismos que se muestran la siguiente Tabla No.5:

---

<sup>159</sup> ProMéxico es un organismo del Gobierno Federal, que está encargado de coordinar las estrategias dirigidas al fortalecimiento de la participación nacional en el ámbito mundial. Su misión es apoyar el proceso exportador de las empresas establecidas en México, en la búsqueda de atraer inversión extranjera. Para mayor información, consultar el sitio: <http://mim.promexico.gob.mx>. Información recuperada el día 04/Febrero/2011

<sup>160</sup> Los vehículos ligeros se refieren a los automóviles y vehículos para pasajeros. Acorde con los últimos datos de la SE, las plantas de vehículos ligeros se localizan en: Tijuana(Baja California), Hermosillo(Sonora), Chihuahua(Chihuahua), Ramos Arizpe y Saltillo(Coahuila), San Luis Potosí(San Luis Potosí), Aguascalientes(Aguascalientes), Lerma(Estado de México), Cívac(Morelos), Puebla(Puebla), El Salto(Jalisco) y Cívac(Morelos). Información consultada en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> el día 04/Febrero/2011

<sup>161</sup> los vehículos comerciales se refieren, entre otros a: camiones pesados como autobuses, tractocamiones y de construcción, entre otros. Acorde con los últimos datos de la SE, las plantas de vehículos comerciales se localizan en: Silao(Guanajuato), Mexicali(Baja California), Ciudad Sahagún(Hidalgo), Saltillo(Coahuila), Puebla(Puebla), Querétaro(Querétaro), Escobedo y García(Nuevo León), San Martín Tepetitlan, Santiago Tianguistengo y Tultitlán(Estado de México). Información consultada en el sitio: <http://www.economia.gob.mx> el día 04/Febrero/2011

**Tabla No.5**  
**Ventas al Menudeo y Mayoreo de Vehículos. (2000-2010).**  
**(En Unidades).**

Tipo de ventas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Ventas al menudeo</b>	839,186	948,867	1,003,419	1,002,805	1,123,263	1,165,561	1,187,199	1,149,828	1,073,934	776,160	849,657
<b>Ventas al mayoreo</b>	5,042,504	5,168,149	5,093,802	4,687,283	4,935,171	5,242,328	6,089,869	5,986,897	6,300,077	4,352,783	5,971,603

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de INEGI, BANXICO, AMIA y ANPACT.

Con base en la tabla anterior se obtuvieron los siguientes resultados:

Las ventas de automóviles y camiones al público que representan las ventas al menudeo, tuvieron una tendencia creciente hasta el año 2007. De un 14.27% del total de ventas en el año 2000 se incrementaron a un 16.11% en 2007.

A partir de 2008 comenzaron a disminuir como resultado de la crisis financiera internacional y por tanto, disminuyó el nivel de confianza del consumidor por adquirir un vehículo. El año pasado apenas represento un 12.45%.

Las ventas al mayoreo representado hacia los distribuidores de vehículos y camiones, el diagnóstico es similar al de las ventas al menudeo, de un 85.8% en el año 2000 paso a un 83.8% en 2007, tratándose de recuperar en los años subsecuentes, logrando el año pasado un repunte de ventas de 87.5%.

La evaluación final acorde con los datos identificados en esta tabla, es un mercado interno débil en este momento que debe atenderse, respaldando la postura de BANXICO sobre una lenta recuperación de por lo menos 4 años, siempre y cuando se adopten medidas para reactivar dicho mercado. En contra parte, el mercado externo sigue sumando esfuerzos por colocar sus exportaciones alrededor del mundo.

Acorde con el último dato proporcionado por la AMIA y AMDA, en la Tabla No.6 se identificaron las marcas más vendidas de automóviles en el país.

**Tabla No.6**  
**Marcas de automóviles más vendidas en el año 2010**  
(En Unidades).

Marcas	Unidades	Marcas	Unidades
<b>1.Nissan</b>	189,518	<b>6.Toyota</b>	46,769
<b>2.General Motors</b>	155,590	<b>7.Honda</b>	37,990
<b>3.Volkswagen</b>	110,332	<b>8.Mazda</b>	25,116
<b>4.Ford Motor</b>	86,735	<b>9.Renault</b>	18,046
<b>5.Chrysler</b>	78,574	<b>10.Seat</b>	13,380
<b>Venta total: 820,406 unidades</b>			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de AMIA y AMDA.

Con base en los datos obtenidos de la tabla anterior, se identificó que Nissan, General Motors y Volkswagen siguen liderando la venta de automóviles con una participación en conjunto del 55.51% de la venta total del año pasado en cuanto automóviles se refiere, lo que ha significado en términos generales la confianza del consumidor por adquirir este tipo de modelos con base en su diseño, precio o comercialización.

**Con Respecto al diagnóstico de la industria nacional de autopartes:**

En estos últimos 10 años se ha caracterizado por competitiva a nivel internacional; ya que está integrada por más de 1000 empresas, mismas que están relacionadas entre otros rubros, con la fabricación de sistemas de aire acondicionado, partes plásticas, sistemas eléctricos, partes para motor, estampado, suspensión y partes para automóviles.

La industria de autopartes nacional, se encuentra localizada en 4 regiones específicas del país. Estas son:

**Región Norte:** Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Durango, con 70 plantas.

**Región Noreste:** Coahuila, Chihuahua, Nuevo León y Tamaulipas, con 198 plantas.

**Región Centro:** Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Jalisco y Guanajuato, con 142 plantas.

**Región Sureste:** Estado de México, Morelos, Veracruz, Tlaxcala, Yucatán, Puebla e Hidalgo, con 101 plantas.

De manera cuantitativa en la Tabla No.7, se identificaron los datos más recientes sobre el sector.

**Tabla No.7**  
**Valor de producción de autopartes en México: 2000-2009**  
(En miles de Millones de dólares)

Período:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Producción:</b>	21.6	20.5	20.4	19.5	22.4	15.5	20.6	22.9	22.1	15.4

Fuente: Elaboración propia, 2011 con datos de INEGI.

En la evaluación determinada por La tabla anterior, se aprecia como el sector de autopartes se ha constituido como uno de los principales centros de manufactura a nivel mundial, gracias al establecimiento de grandes proveedores a nivel global.

La producción alcanzó una producción récord de 22.9 millones de dólares, a partir de ese momento ha sido inconstante, debido a que la variación fue de -7.5% entre 2007 y 2009.

Con respecto a la ventas de autopartes, la Tabla No.8 identificó con base en un período de 5 años, los datos más recientes proporcionados por INEGI.

**Tabla No.8**  
**Ventas de autopartes en México en el mercado nacional y exterior: 2003-2008.**  
(En miles de Pesos, a precios corrientes).

Tipo de Mercado	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Mercado Nacional</b>	64,329,749	66,013,915	69,541,752	79,151,016	82,205,041	78,634,624
<b>Al exterior</b>	80,613,460	94,892,263	104,789,372	107,427,830	115,891,388	114,732,691

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con datos de INEGI.

En la evaluación sobre los datos obtenidos por la tabla anterior, se encontraron los siguientes resultados:

La venta de autopartes en México, tuvo una disminución del 44.38% que representó en el año 2003 a un 40.67% en 2008, del total de las ventas.

La venta de autopartes al mercado externo aumento significativamente de un 55.62% en 2003 a un 59.33% en 2008, del total de las ventas. Esto significó por un lado que pese al contexto mundial de la economía, México ha seguido siendo un mercado atractivo para el exterior en este rubro.

### **4.3 Situación general de la competitividad en la industria automotriz de la UE.**

El desarrollo de la competitividad automotriz del bloque europeo, fue evolucionando a través de sus acuerdos de 1958 y 1998.

El acuerdo de 1958 creado por la Comisión Económica para Europa<sup>162</sup> (CEPE), hizo referencia sobre la armonización técnica internacional de los vehículos<sup>163</sup> estableciendo reglamentos en el fortalecimiento de su sector. Dicha regulación consistía en la interrelación de actividades entre la CEPE y cada uno de los estados comunitarios, en el establecimiento de directivas europeas que en conjunto fomentaran la participación europea en el mercado mundial automotor.

El Acuerdo de 1998 consistió en una revisión más a fondo con respecto al anterior, en donde su objetivo fue no solo mejorar el proceso de armonización técnica internacional; sino que además fue el hecho de fomentar una participación más global, agregando a países no pertenecientes al bloque europeo como: Japón, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

El propósito de este acuerdo fue impulsar contactos bilaterales de intercambio y experiencias sobre los reglamentos técnicos mundiales.

---

<sup>162</sup> La CEPE se creó en 1947 a través de la ONU (Organización Mundial de las Naciones Unidas); su objetivo principal ha sido promover la integración económica europea; a través de los campos económicos, comerciales y de transportes, entre otros, con el propósito de intercambiar y facilitar su cooperación internacional de manera tanto interna como externa. Para mayor información, consultar el sitio: <http://www.unece.org/about/about.htm> Información recuperada el día 24/Febrero/2011

<sup>163</sup> La armonización técnica internacional se refiere a los requisitos o reglamentos técnicos para los vehículos. Estos requisitos se aplican en todo el mundo y son: reducir costos, mejorar las economías de escala, incrementar oportunidades de exportación, mejorar la seguridad y el medio ambiente, entre otros aspectos. Para la UE ha sido importante los aspectos de calidad de combustibles (para optimizar el rendimiento de los vehículos) y los derechos de propiedad intelectual (para evitar la duplicación de procedimientos administrativos). Para mayor información consultar los sitios: <http://www.acea.be> y [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm). Información recuperada el día 24/Febrero/2011

Actualmente, La CEPE<sup>164</sup> menciona que la UE ha tenido 3 objetivos fundamentales en los que se sustenta su sector automotriz:

**Reforzar la competitividad de la industria automovilística:** Se refiere a la identificación y evaluación de políticas encaminadas a elevar la competitividad de la industria automotriz.

**Completar, adaptar y simplificar el marco regulador del mercado interno:** Se refiere a la aprobación de vehículos en un estado miembro, para posteriormente ser distribuido a lo largo del bloque económico.

**Promover la globalización del mercado regulador técnico a través de la CEPE:** Se refiere al aspecto de armonización técnica como un aspecto fundamental en el fortalecimiento de la competitividad automotriz de la UE).

En el logro de estos objetivos, la UE elaboró en el año 2005, el Proyecto Cars 21<sup>165</sup> para impulsar la competitividad y el empleo de su sector automotriz. El objetivo principal de este proyecto ha sido Formular recomendaciones para el mediano y largo plazo en el mercado regulatorio de la industria europea del automóvil.

A 6 años de su creación, La UE ha considerado que este proyecto ha mejorado su competitividad global, pero por otro lado y dada la crisis financiera internacional de 2008, ha requerido prestar mayor atención al aspecto del empleo ante una posible reducción de puestos de trabajo en dicho sector.

---

<sup>164</sup> La Comisión Europea considera que la UE es el principal productor de vehículos en el mundo como bloque económico. Para mayor información consultar el sitio oficial europeo: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_es.htm). Información recuperada el día 25/Febrero/2011

<sup>165</sup> El Proyecto Cars21 ha sido visto como una política pública orientada a la competitividad para hacer frente a la crisis mundial del sector. De acuerdo con este proyecto es necesario, tomar en cuenta los siguientes factores: *facilitar la financiación comunitaria de innovación, mejora del acceso a la liquidez, promoción de planes de renovación de flota de automóviles y la lucha contra el costo social en la reestructuración*. Estos aspectos comprenden el Plan Europeo de Recuperación Económica y de la Comunicación. Información consultada en el sitio: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/index_en.htm) Recuperado el día 25/Febrero/2011



En el desarrollo de su industria automotriz, fue a partir del año 2010 cuando el proyecto cars21 comenzó a constituirse en tres niveles:

***Un grupo de alto nivel:*** Representado por ministros, directores generales y presidentes de asociaciones, comisarios europeos de industria, transporte y medio ambiente entre otros)

***El grupo Sherpa:*** Se refiere a un grupo responsable y capacitado en la preparación del grupo de alto nivel);

***Los grupos de trabajo:*** Compuesto por expertos en áreas como investigación y desarrollo e innovación, infraestructura, comercio y armonización internacional, entre otros aspectos).

Desde mi punto de vista, considero que la UE se ha caracterizado por contar con una industria automotriz con varias ventajas competitivas, tales como: un sector conformado por 27 economías desarrolladas, mano de obra calificada, fabricantes con reconocimiento mundial en el sector terminal.

En la parte correspondiente a las autopartes, destacan; los sistemas de transporte inteligentes, el caucho o neumáticos, así como el papel que desempeñan los centros de investigación en la fabricación de automóviles. (Véase las Tablas No. 13, 14 y 15 de los anexos 2.A, 2.B. y 2.C).

#### **4.4. Análisis y Evaluación del sector automotriz en el TLCUEM.**

##### **4.4.1 Resultados obtenidos entre México y la UE en la industria automotriz.**

En la identificación competitiva de México en su relación con la UE, se encontró que es su cercanía geográfica que tiene con E.U. como el aspecto más importante que ha motivado al bloque europeo por invertir en el país; ya que sirve de plataforma para acceder al mercado norteamericano.

La industria automotriz ha representado uno de los principales productos de exportación de México a la UE con un 8% de su comercio exterior en la industria terminal, en tanto en la industria de autopartes ha representado un 1.05%.

Dentro de este contexto, el acceso al mercado comunitario a través de la eliminación total de los aranceles, no hubiera sido posible sin los esquemas de cooperación vigor del TLCUEM comenzaron a llevarse a cabo:

##### ***El Programa Integral de Apoyo a la Pequeña y Mediana Empresa(PIAPYME):***

Consistió en impulsar el fortalecimiento del sector automotriz entre las pequeñas y medianas empresas, que permitiera obtener una mayor facilitación comercial para México. El programa concluyó en el año de 2009.

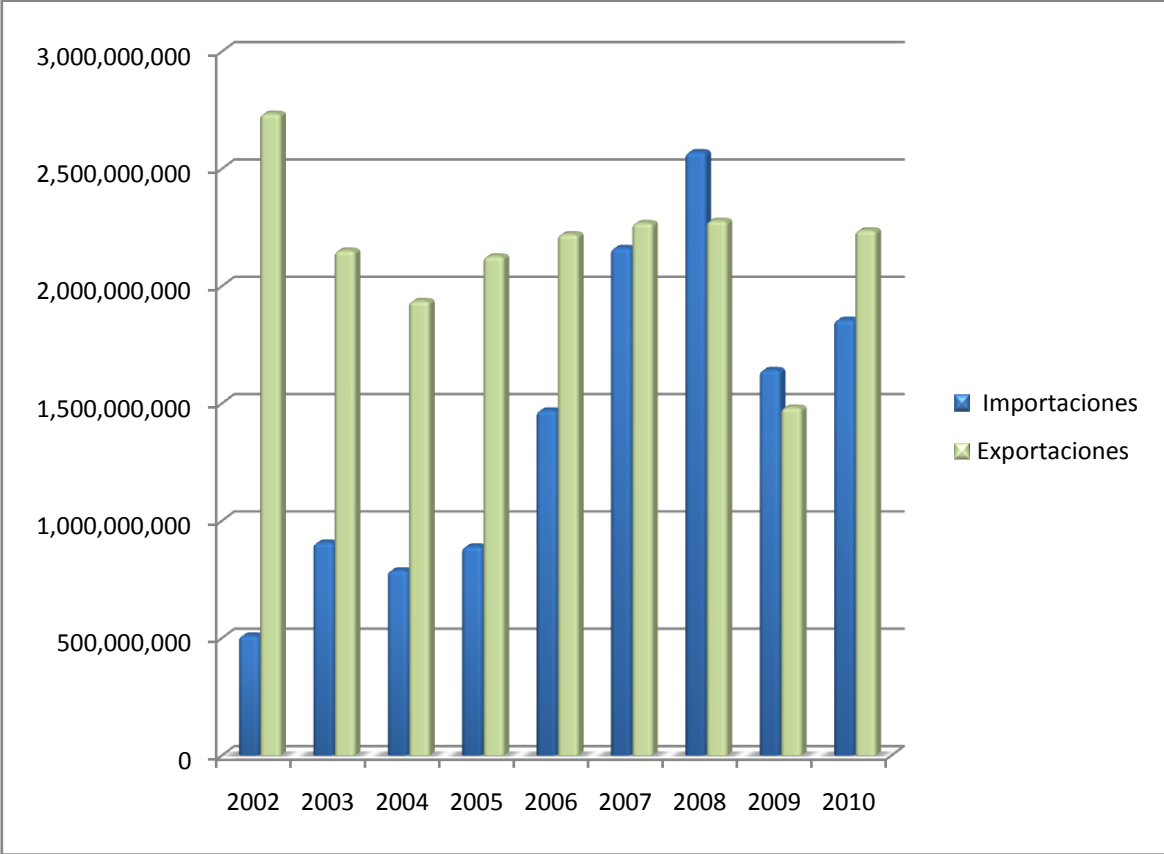
***El Proyecto de Facilitación del TLCUEM (PROTLCUEM)<sup>166</sup>:*** Su objetivo principal ha sido coordinar las relaciones de trabajo entre el Gobierno de México y la Comisión Europea en materia de cooperación económica, mediante una interrelación adecuada entre las dependencias, organismos y entidades gubernamentales encargadas de administrar el acuerdo comercial entre México y la UE. Su ejecución terminará en el año 2011.

---

<sup>166</sup> Para mayor información consultar el sitio: <http://www.protlcuem.gob.mx/swb/es/Protlcuem>. Recuperado el día 28/Marzo/2011

Con base en los anteriores programas, el proceso histórico de la competitividad del comercio exterior a partir de la entrada del TLCUEM, se muestra en la siguiente Gráfica No.2:

**Gráfica No.2**  
**Tendencia general del sector automotriz en el TLCUEM.**  
**Período: 2002-2010.**  
**(Valor en Euros).**



**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de la Comisión Europea.

Con el apoyo de la gráfica anterior, se obtuvieron los siguientes resultados:

Las exportaciones europeas han sido mayores que sus importaciones y, por tanto México no ha podido consolidarse en su relación comercial en el sector automotriz.

De manera general, el saldo de la balanza comercial entre los años 2000 y 2010 fue deficitario para México. Los importes fueron de Usd\$-9,257.3 millones de dólares a –Usd\$18,179 millones de dólares respectivamente.

De manera específica, el saldo de la balanza comercial en el sector automotriz a 10 años de entrada en vigor del TLCUEM, presenta un saldo deficitario para México de €-381,336,940 euros (Véase Tabla No.15 del Anexo 3).

***Con respecto a la identificación del sector de autopartes del TLCUEM:***

El sector de autopartes se han consolidado 40 compañías europeas instaladas en el país y, esto ha generado una industria atractiva ante la presencia de grandes proveedores globales.

Las principales empresas europeas de autopartes son provenientes de Suecia, Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Suiza y Países Bajos.

La mayoría de las empresas se dedican a la fabricación de partes y accesorios para vehículos como: Vidrios, asientos, neumáticos, componentes electrónicos, sistemas de suspensión, sistema de carrocerías y suministro de piezas, entre otros. (Véase el Cuadro No.3 del anexo 4).

***Con respecto a la identificación del sector terminal del TLCUEM:***

En el sector terminal existe una gran variedad de empresas europeas que comercializan sus productos en el país.

Con respecto a los vehículos ligeros, destaca la fabricación de automóviles y del lado de los vehículos comerciales, se encuentra la fabricación de camiones, autobuses y tractocamiones. (Véase los Cuadros No.4 y 5 del anexo 5).

La Actual configuración en la localización de las plantas europeas instaladas en México son: Volkswagen(Puebla), Mercedes Benz (Saltillo, Coahuila; García, Nuevo León, y Santiago Tianguistengo, Estado de México), Scania (Tultitlán), MAN(Querétaro); y Volvo(Querétaro).

Acorde con los últimos datos proporcionados por la AMIA y AMDA, la importancia de las empresas europeas en el mercado interno se observa en la siguiente Tabla No.9:

**Tabla No.9**  
**Ventas al Público de Vehículos Ligeros y Comerciales de marcas de la UE en México.**  
**Período: 2005-2010.**  
**(En unidades).**

Marca	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Audi	3,912	4,205	4,900	5,238	4,870	5,490
Bentley	0	18	27	18	9	8
BMW	6,267	7,087	7,832	6,900	5529	5,732
Fiat	0	1,040	3,300	3,204	3,508	2,502
Jaguar	416	332	199	237	159	96
Land Rover	716	774	909	726	432	499
Mazda	771	7,495	16,604	21,997	18,914	25,116
Mercedes Benz	4,548	4,988	5,700	5,528	4,701	5,163
Mercedes Benz Vans	2,405	1,464	2,070	1,690	638	1,042
Mini	1,902	1,806	2,070	2,015	1,786	2,093
Peugeot	16,963	16,068	13,587	9,516	7,244	6,194
Porsche	513	632	773	755	535	440
Renault	24,086	20,274	18,613	16,060	11,500	18,046
Seat	21,089	19,899	15,669	13,066	15,584	13,380
Smart	522	597	554	787	678	936
Volkswagen	149,081	135,027	133,240	119,400	97,506	110,332
Volvo	3,554	2,717	2,721	1,837	935	1,293
<b>TOTAL DE VENTAS NACIONALES</b>	<b>1,129,042</b>	<b>1,130,667</b>	<b>1,093,293</b>	<b>1,025,520</b>	<b>754,918</b>	<b>820,406</b>

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de AMIA y AMDA.

Con base en el cuadro anterior, los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Se aprecia el dinamismo que han tenido las principales marcas europeas con respecto al total de ventas nacionales de vehículos ligeros y comerciales vendidos en el país.

Hace 5 años, Volkswagen representaba el 13.20%, Renault el 2.13% y Seat el 1.87% dentro de su participación en las ventas nacionales de vehículos al público. Estas tres empresas eran las líderes de marcas europeas en México, pues en conjunto representaron el 17.2%.

5 años después, Volkswagen se consolidó como la mejor marca europea, solo superado por Nissan y General Motors. La empresa alemán representó el 13.45%, Mazda desbancó a Renault al colocarse con un 3.06% y Renault pasó al tercer lugar con 2.20%

Con respecto a la venta de marcas europeas a distribuidores de vehículos ligeros y comerciales, se obtuvieron los siguientes resultados de los últimos 5 años, acorde con la siguiente Tabla No.10:

**Tabla No.10**  
**Venta a Distribuidores de Vehículos Ligeros y Comerciales de marcas de la UE en México.**  
**Período: 2005-2010.**  
**(En unidades).**

Marca	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Audi	3,911	4,451	4,900	5,452	4,559	5,416
Bentley	0	24	27	19	11	3
BMW	6,580	6,897	7,832	6,859	5,431	5,534
Fiat	0	1,447	3,300	3,165	3,169	2,614
Jaguar	346	280	199	265	106	76
Land Rover	592	729	909	727	331	446
Mazda	1,312	7,827	16,604	22,589	18,049	25,501
Mercedes Benz	4,739	4,898	5,638	5,743	4,546	5,206
Mercedez Benz Vans	2,542	1,324	2,017	1,700	620	1,052
Mini	1877	1,768	2,070	2,089	1,710	2,124
Peugeot	16,966	15,474	13,587	8,871	6,818	6,113
Porshe	475	676	773	859	465	413
Renault	23,433	20,175	18,613	14,884	10,414	19,486
Seat	20,533	19,498	15,669	12,590	15,753	14,251
Smart	450	589	554	749	679	990
Volkswagen	145,145	136,388	133,240	117,785	100,819	110,993
Volvo	3,678	2,708	2,721	1,823	608	1,262
<b>TOTAL DE VENTAS NACIONALES</b>	<b>1,126,873</b>	<b>1,150,989</b>	<b>1,093,293</b>	<b>1,018,711</b>	<b>723,423</b>	<b>834,024</b>

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de AMIA y AMDA.

En la identificación de datos de la tabla anterior, se detectaron los siguientes resultados:

Volkswagen, Renault y Seat fueron en el año 2005, las marcas europeas más participativas dentro del mercado interno del total de ventas a distribuidores, al tener un 12.88%, 2.17% y 1.82%, respectivamente.

5 años más tarde, Volkswagen, Mazda y Renault se han consolidado con un 13.31%, 2.37% y 2.33% respectivamente. De esta manera, en el año 2010, las tres principales marcas europeas representaron el 18.01% de las ventas totales a distribuidores.

#### 4.4.2 Resultados obtenidos acorde con las fracciones arancelarias del TLCUEM.

Dentro de la revisión de las distintas fuentes de investigación, se encontró que la página oficial europea de Eurostat, fue quien reunió los datos más precisos y específicos sobre el estudio de la evolución de la comercio exterior en el sector automotriz entre México y la UE a través de la Nomenclatura NC<sup>167</sup>.

Es importante mencionar que dentro de la estructura del Sistema Armonizado en la clasificación de los productos por parte de la UE<sup>168</sup>, el estudio sobre el sector automotriz se encontró en la Sección XVII, capítulo 87 relacionado con los vehículos automóviles o de material rodante, tranvía; y las partes y sus accesorios. Este capítulo se encuentra dividido de las partidas arancelarias 8701 a la 8716<sup>169</sup>, mismas que se encuentran subdivididas en subpartidas, para llegar a su vez a las fracciones correspondientes.

Con base en los datos de Eurostat, se encontraron 19 fracciones arancelarias completas, acorde con la delimitación temporal del problema de investigación. Los datos analizados son vistos desde la UE, ya que fue en su sitio oficial donde se detectaron las estadísticas correspondientes.

---

<sup>167</sup> La Nomenclatura NC (Nomenclatura Combinada) es una nomenclatura estadística utilizada por la UE para explicar la estructura del Sistema de Armonización de manera específica dentro del Comercio Exterior del Bloque Europeo. Fue en esta nomenclatura donde se encontraron los datos correspondientes al sector automotriz y la participación tanto de las importaciones como de las exportaciones entre los países europeos y México. Información consultada en: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> Recuperado el día 10/Abril/2011

<sup>168</sup> Las En el Sistema Armonizado que presenta el Eurostat se encuentran la información de manera general y en la Nomenclatura NC la información específica. La información más detallada se encuentra en el sitio: <http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatur/index/> Recuperado el día 10/Abril/2011.

<sup>169</sup> Las partidas arancelarias que maneja el sistema de armonización de productos de la UE y, relacionadas con el TLCUEM para la industria automotriz son: **Partida 8701:** Tractores(excepto las carretillas tractor de la partida 8709); **Partida 8702:** Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, incluido el conductor. **Partida 8703:** Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluso camionetas y automóviles de carrera. **Partida 8704:** Vehículos automóviles para el transporte de mercancías. **Partida 8705:** Vehículos automóviles para usos especiales, distintos de los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías. **Partida 8706:** Chasis con motor para vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705. **Partida 8707:** Organismos (incluidas las cabinas), para los vehículos de motor de las partidas 8701 a 8705. **Partida 8708:** Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705. **Partida 8709:** Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación o manipulación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos. **Partida 8710:** Tanques y otros vehículos blindados de combate, incluso con su armamento, y las piezas de dichos vehículos. **Partida 8711:** Motocicletas(incluidos los ciclomotores) y velocípedos con motor auxiliar con o sin sidecar. **Partida 8712:** Bicicletas y de más ciclos. **Partida 8713:** Vehículos para inválidos. **Partida 8714:** Partes y accesorios de vehículos de las partidas 8711 a 8713. **Partida 8715:** Transporte de niños y sus partes. **Partida 8716:** Remolques y semirremolques, otros vehículos no automóviles y sus partes. Para mayor información, consultar el sitio: <http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatur/index/> Recuperado el día 10/Abril/2011



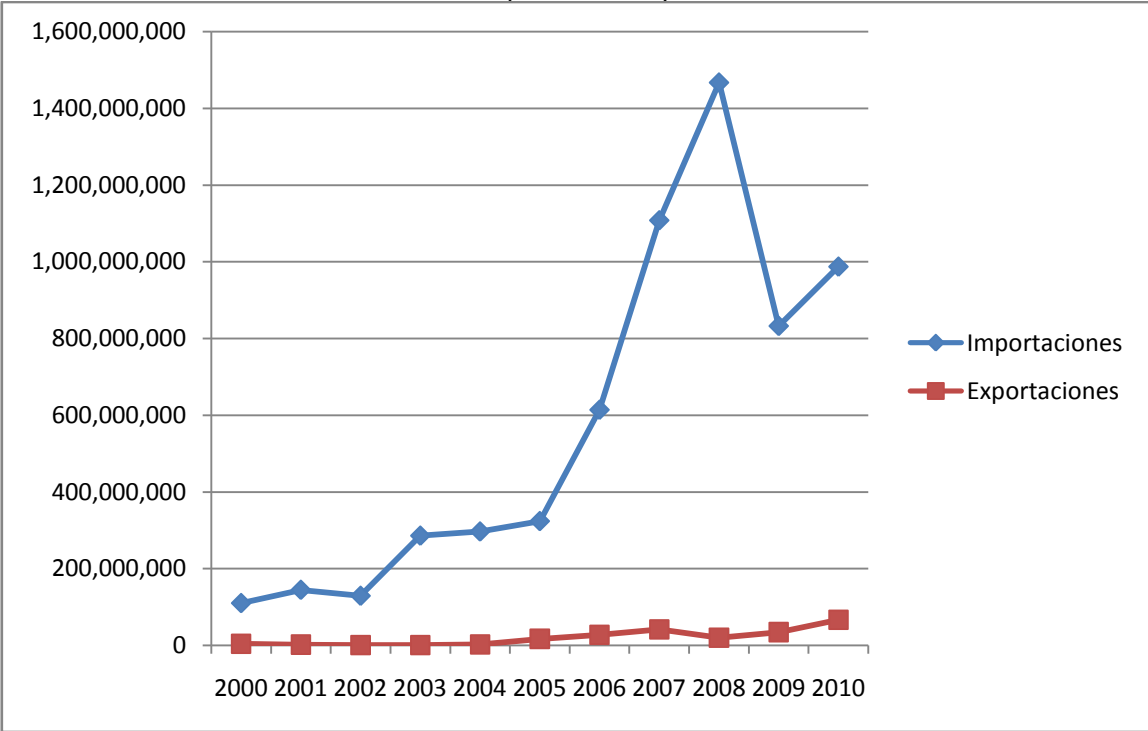
A continuación se muestra por cada sector, el resultado más importante y desfavorable para la industria mexicana en su relación con la UE:

**En el sector terminal del TLCUEM:**

Se identificaron 8 fracciones arancelarias, en la evaluación general que la investigación llevó a cabo.

La Fracción arancelaria 87033219 con respecto a automóviles y vehículos ligeros, fue la más favorable para el país con un saldo de balanza comercial de fracción de €920,586,734 euros, tal y como se observa en la siguiente gráfica No.3:

**Gráfica No.3**  
*Tendencia histórica TLCUEM: Fracción 87033219. Período: 2000-2010.*  
(Valor en Euros).



Fuente: Elaboración propia,2011 con base en datos de Eurostat.

En la gráfica anterior se identificó una tendencia de mayores importaciones europeas sobre sus exportaciones, impactando de manera considerable para el

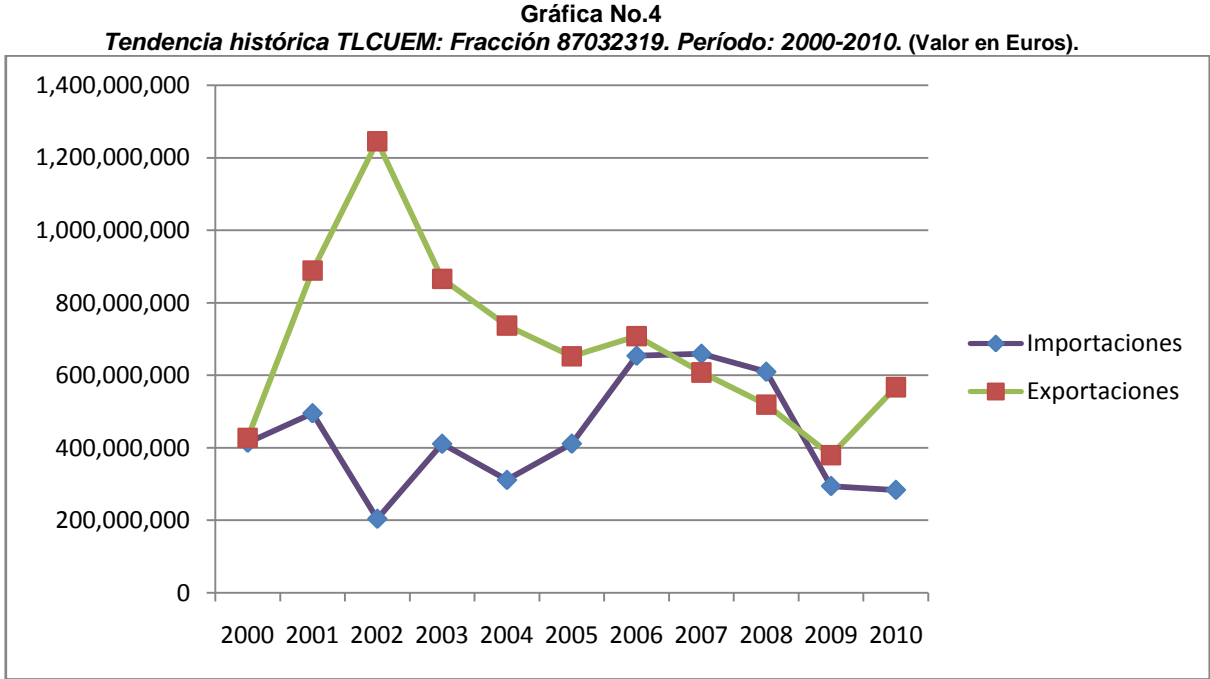
mercado mexicano. (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.20 del anexo 6.C).

Los países europeos que concentraron sus compras fueron Alemania, Reino Unido, Italia y Países Bajos. Destacando Alemania con una participación del 70.45% en el año 2000. En 2010, Alemania aumentó sus importaciones con un 73.45%.

Con respecto a las exportaciones europeas en 2000 tan sólo entre Alemania y Bélgica representó el 70.69%, 10 años después, ahora son Alemania y España con un 86.10% quienes dominan las ventas al mercado mexicano. (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.20 del anexo 6.C)

La Fracción arancelaria 87032319 con respecto automóviles y vehículos ligeros, fue la menos favorecida para México (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.16 del anexo 6.A).

En la siguiente Tabla No.4 se muestra la evolución de dicha fracción.



Fuente: Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

Con base en esta tendencia, el saldo de la balanza comercial de la fracción fue favorable para la UE con un saldo de €283,515,540 euros. El resultado es el reflejo de la recuperación de las exportaciones sobre el mercado mexicano.

Los países europeos que concentraron sus compras sobre este tipo de vehículos, fueron Alemania, Reino Unido, Italia y Países Bajos. Destacando Alemania con una participación del 70.45% en el año 2000. En 2010, Alemania aumentó sus importaciones con un 73.45%.

Las exportaciones europeas en 2000 tan sólo entre Alemania y Bélgica represento el 70.69%, 10 años después, ahora son Alemania y España con un 86.10% quienes dominan las ventas al mercado mexicano. (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.17 del anexo 6.A).

Las 6 fracciones arancelarias restantes presentan de manera muy similar la concentración de algunos países tanto en las importaciones como las exportaciones en su relación comercial con México en los últimos 10 años del sector terminal. Véase las Fracciones correspondientes: Fracción 87032210(Tablas 16 y 17 del anexo 6.A); Fracción 87032410(Tablas No.18 y 19 del anexo 6.B); Fracciones 87032490 y 87033219(Tablas No.20 y 21 del anexo 6.C); Fracción 87033290(Tablas No.22 y 23 del anexo 6.D); y la Fracción 87120030 (Tablas No.30 y 31 del anexo 6.H).

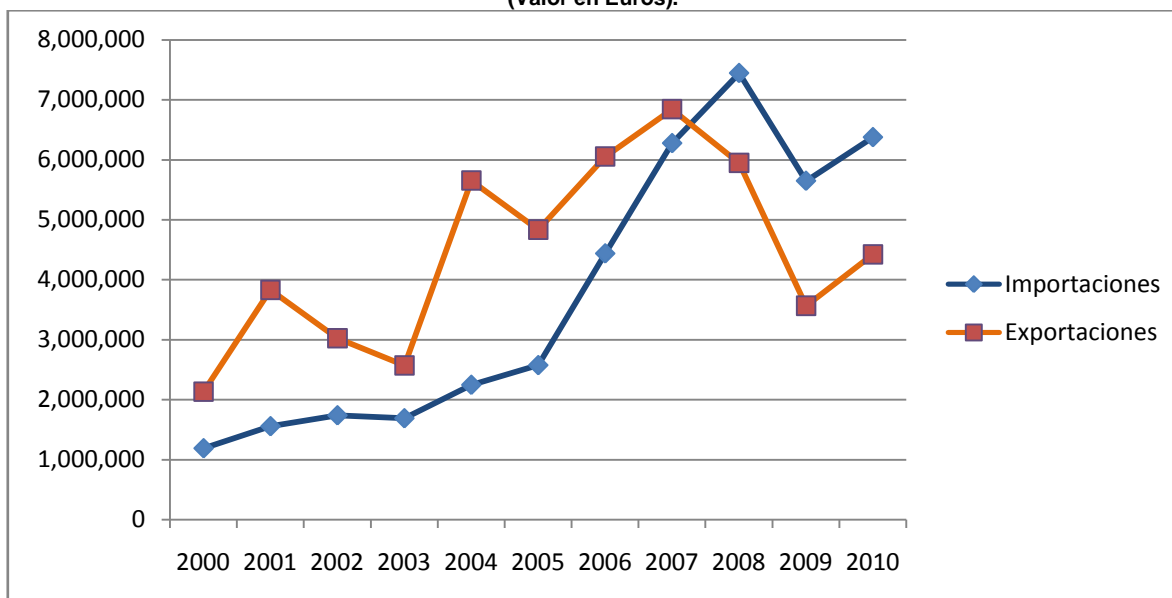
***En el sector de autopartes del TLCUEM:***

Se identificaron 11 fracciones arancelarias, en la evaluación general que la investigación llevó a cabo, se detectaron los siguientes resultados.

En la siguiente gráfica No.5 se identifica que para México fue la Fracción 87081090 sobre partes y accesorios de vehículos, como la única que se ha mantenido con un saldo de balanza comercial favorable de la fracción con

€1,954,716 euros. (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.24 del anexo 6.E).

**Gráfica No.5**  
**Tendencia histórica TLCUEM: Fracción 87081090. Período: 2000-2010.**  
(Valor en Euros).



**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

En la gráfica anterior se identificó que a partir de 2007, las importaciones europeas han sido mayores que sus exportaciones. La concentración de datos se dio de la siguiente forma:

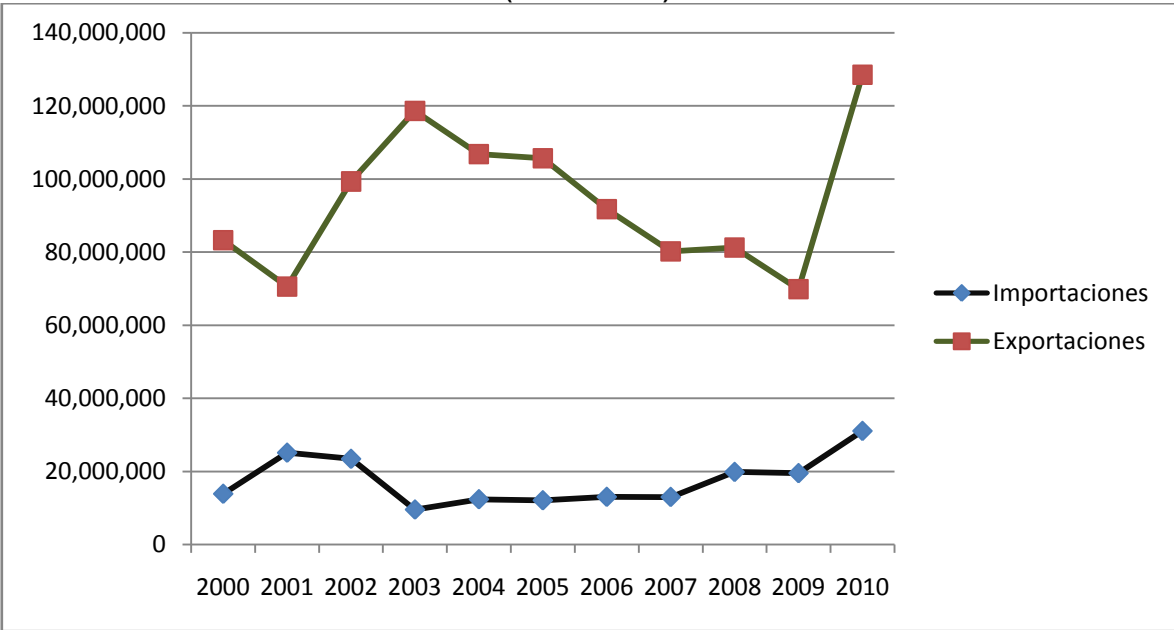
Las compras europeas hechas a México, han sido concentradas por Alemania, Reino Unido, Francia y Bélgica, de un 98.28% a 93.82% entre los años 2000 y 2010, lo que refleja la consolidación de estos socios comerciales para México en este rubro.

Por otro lado, las exportaciones también presentan un caso similar, pues en el año 2000 Alemania, España, Reino Unido e Italia vendieron el 94.33% del gran total de la fracción, 10 años después, los mismos países (excepto Italia) y junto con Francia, tuvieron una exportación en conjunto de 88.48%. (Véase la fracción correspondiente en la Tabla no.25 del anexo 6.E).

La Fracción 87082990 de partes y accesorios para vehículos, por otro lado, es la fracción menos competitiva para México, pues el saldo de su balanza comercial es favorable para la UE con €97,406,089 euros (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.26 del anexo 6.F).

En la siguiente gráfica No.6 se identifica esta tendencia histórica desfavorable de los últimos 10 años:

**Gráfica No.6**  
**Tendencia histórica TLCUEM: Fracción 87082990. Período: 2000-2010.**  
 (Valor en Euros).



**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

Con base en la gráfica anterior, se determinó la gran diferencia que a lo largo de 10 años ha existido con respecto a esta fracción relacionada con partes y accesorios de vehículos, las exportaciones europeas han tenido un papel contundente dentro del mercado mexicano. De manera específica estos resultados son:

Con la entrada en vigor del TLCUEM, países como Alemania, Italia, Reino Unido y Austria dominaban las compras de productos de partes y accesorios mexicanos con un 97.11% y solo el 2.89% correspondía al resto de la UE, al inicio del

TLCUEM. Sin embargo en el año 2010, Alemania concentró la mayor parte de las compras con un 67.48%.

Del lado de las exportaciones en el período de 10 años, México concentró principalmente sus compras a países como Alemania, Finlandia, España, República Checa, Austria, Estonia, Bélgica y Suecia, destacando las exportaciones alemanas con el 56.84% en el año 2000 a 78.63% en 2010. (Véase la fracción correspondiente en la Tabla No.27 del anexo 6.F).

Las 9 fracciones arancelarias restantes presentan de manera muy similar la concentración de algunos países tanto en las importaciones como las exportaciones en su relación comercial con México en los últimos 10 años del sector de autopartes. Véase las Fracciones correspondientes: Fracción 87081010(Tablas 22 y 23 del anexo 6.D); Fracción 87082190(Tablas No.24 y 25 del anexo 6.E); Fracción 87082910 (Tablas No.26 y 27 del anexo 6.F); Fracciones 87087050 y 87087099(Tablas No.28 y 29 del anexo 6.G); Fracciones 87141900 y 87149990 (Tablas No. 30 y 31 del anexo 6.H); Fracciones 87149990 y 8716800 (Tablas No.32 y 33 del anexo 6.I); y la Fracción 87169090(Tablas No.34 y 35 del anexo 6.J).

Desde mi punto de vista considero que la evaluación a 10 años de la firma del TLCUEM con base en los datos identificados tanto para el sector terminal como de autopartes ha generado un acuerdo comercial que no ha funcionado acorde con las expectativas que se tenían y, por tanto el PROTLCUEM como programa no impactó favorablemente para México, porque no se llevó en su momento, una evaluación periódica sobre la evolución de las fracciones arancelarias que permitieran identificar los rubros donde el gobierno mexicano tendría que establecer las acciones correspondientes. El resultado ha sido un desconocimiento por parte de la administración pública sobre la competitividad con el bloque europeo en dicho sector.

#### 4.5 Líneas de política económica en la detección de factores que afectan la falta de competitividad en el sector automotriz del TLCUEM

Las líneas de política económica propuestas por la investigación fueron detectadas con base en el empleo de los indicadores del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial.

En el cuadro No.2 se observa la identificación de los indicadores y factores más acordes para el diseño del objeto de estudio.

**Cuadro No.2**  
**Identificación de los Indicadores y factores del Sector Automotriz del TLCUEM.**

índice	Indicador global	Factores
Requisitos básicos	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de la Infraestructura</li> </ul>
Requisitos básicos	Entorno Macroeconómico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Política de Apertura Comercial.</li> </ul>
Potenciadores de la eficiencia	La eficiencia del mercado de bienes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Competencia doméstica y Competencia extranjera.</li> </ul>
Potenciadores de la eficiencia	Eficiencia del Mercado de Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empleo y Salarios.</li> </ul>
Potenciadores de la eficiencia	Desarrollo del mercado financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzas.</li> </ul>
Potenciadores de la eficiencia	Tecnología	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad en el uso de la tecnología.</li> </ul>
Potenciadores de la eficiencia	El Tamaño del mercado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mercado Potencial.</li> </ul>
Innovación y sofisticación	La sofisticación de mejoras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturaleza de ventajas competitivas.</li> </ul>
Innovación y sofisticación	Innovación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investigación y desarrollo.</li> </ul>

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Foro Económico Mundial, 2010

La tabla anterior, determinó que de los 12 pilares o indicadores globales de la competitividad que conforma el documento, solo se tomaron 9 acorde al objeto de estudio, con base en su análisis y adecuación, se determinaron 12 factores. Así mismo los índices que conforman estos indicadores, están relacionados con el tipo de economías orientadas a los factores básicos, de eficiencia e innovación. La forma de evaluación es de 1 como mínimo y 7 como máximo.

A continuación se evalúan cada uno de estos lineamientos mediante los cuadros competitivos correspondientes al año 2010 por el informe global anteriormente. Esto es muy importante porque nos ubica en la posición que tiene el país con respecto a sus socios comerciales de la UE. Con base en esta información, la investigación evaluó el comportamiento específico del sector automotriz a partir de la entrada en vigor del TLCUEM.

#### **4.5.1 Indicador global sobre la Infraestructura. Factor: Desarrollo de la Infraestructura.**

El nivel de calidad que cada país ofrece sobre diversos servicios como el transporte o la energía, entre otros está relacionado con la infraestructura y, es considerado de vital importancia para tener una competitividad adecuada.

Con base en el indicador global de la infraestructura, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con el Desarrollo de la Infraestructura.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- La falta de desarrollo en infraestructura en el país se ha ubicado en el lugar No.75 a nivel mundial, solo superando a 2 países del mercado europeo: Bulgaria y Rumanía. (Véase la Tabla No.36 del anexo 7.A).



- A 10 años de entrada en vigor del TLCUEM, solo se han establecido 40 empresas de autopartes sobre diversas partes y accesorios y, 7 plantas del bloque europeo correspondientes al sector terminal. La concentración en ambos casos provienen de países como Alemania, Francia y Reino Unido.

#### **4.5.2 Indicador global sobre el entorno macroeconómico. Factores: Política de apertura comercial.**

Una política económica está relacionada con las condiciones económicas que un país debe mantenerse para ser competitivo dentro del ámbito de su comercio exterior.

Con base en el indicador global sobre el entorno macroeconómico, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con la política de apertura comercial.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- A nivel mundial, México ocupa el lugar No.28, superando a 19 países europeos, entre ellos: España, Francia, Portugal y el Reino Unido, pero por debajo de países como Luxemburgo, Suecia o Finlandia. El resultado indica una política exterior basado en el libre mercado como parte de las negociaciones comerciales alrededor del mundo. (Véase la Tabla No.37 del anexo 7.A).
- Con respecto al sector automotriz, los intereses europeos por negociar con México han sido los bajos costos de mano de obra y la disponibilidad de recursos naturales a lo largo del país.
- El principal destino de las exportaciones mexicanas a la UE se concentra en Alemania con un 94.3%

- Dada la crisis financiera internacional de 2008, las exportaciones mexicanas cayeron en un 40.8%
- Actualmente, El nivel de confianza del consumidor por la adquisición de nuevos productos duraderos ha repercutido en el mercado interno de automóviles y, por tanto en las principales marcas europeas como Volkswagen o Seat.

#### **4.5.3 Eficiencia del Mercado de bienes. Factor: Competencia doméstica y competencia extranjera.**

La eficiencia de mercado de bienes dentro del TLCUEM, se refiere a la relación existente entre la competencia doméstica y la competencia extranjera dentro del mercado de un país.

Con base en el indicador global sobre la eficiencia del mercado de bienes, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con la competencia doméstica y la competencia extranjera.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- A nivel mundial, el grado de competitividad interno-externo coloca al país en el lugar No 96 resultado que refleja la falta de políticas públicas orientadas a la competitividad. En tanto la UE se encuentra en una situación privilegiada, al tener a 12 países bien posicionados: Luxemburgo, Suecia, Países Bajos, Irlanda, Dinamarca, Bélgica, Suecia, Austria, Chipre, Alemania, Reino Unido y Finlandia. (Véase la Tabla No.38 del anexo 7.A).
- A 10 años de entrada en vigor del TLCUEM, las marcas más importantes de vehículos ligeros y comerciales han sido: Volkswagen, Mazda, Renault y

Seat con una participación en el mercado interno del 13.45%. Sin embargo la empresa japonesa Nissan y las 3 americanas: General Motors, Ford y Chrysler siguen manteniendo el control nacional con un 62.22% en conjunto. En este rubro es importante mencionar que el resto de las 13 marcas europeas que comercializan en el país no han podido consolidarse de manera contundente.

- Con respecto a la competencia extranjera, la participación mexicana en el mercado europeo de automóviles se ha concentrado con un 9.2% con respecto de a un 76.4% del TLCAN y un 14.4% con el resto del mundo.

#### **4.5.4 Indicador global sobre la eficiencia del mercado de trabajo. Factor: Empleos y salarios.**

Dentro de los lineamientos más importantes que debe seguir el gobierno mexicano dentro de sus políticas económicas destaca el correspondiente a la eficiencia del mercado de trabajo orientado a la relación entre la flexibilidad y el uso eficiente del trabajo en cualquier sector económico.

Con base en el indicador global sobre la eficiencia del mercado de trabajo, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con los empleos y salarios.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- México es más competitivo que Grecia pero menos competitivo que el resto de los 26 países del bloque europeo. Un dato importante a considerar es la gran competitividad a nivel mundial sobre el mercado de trabajo que tienen países como Dinamarca y el Reino Unido, gracias a que cuentan con una mano de obra altamente calificada y, por tanto su participación ha sido

eficiente en los procesos productivos. (Véase la Tabla No. 39 del anexo 7.B).

- La industria automotriz nacional cuenta un total de 330,474 empleos, de los cuáles 14,055 corresponden a la planta europea de Volkswagen Puebla, resultado que refleja la importancia que ha tenido la empresa alemana dentro del proceso histórico del sector en el país.
- Como desventaja competitiva del país en el sector, la mano de obra sigue siendo barata, y los salarios dependen de las zonas geográficas donde se desarrolle el proceso productivo. Los salarios van desde los \$54.47 pesos a los \$55.84 pesos diarios.

#### **4.5.5 Indicador global sobre el desarrollo del mercado financiero. Factor: Inversión Extranjera Directa.**

Las finanzas son muy importantes dentro de la orientación de las políticas económicas; ya que están relacionados con la eficiencia, la confiabilidad y la confianza de los servicios financieros.

Con base en el indicador global sobre el desarrollo del mercado financiero, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con la inversión extranjera directa.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- A nivel mundial México término en el lugar No.96 con respecto al desarrollo de su mercado financiero, sólo superando a países como Irlanda e Italia. Sin embargo, la crisis financiera internacional de 2008 no fue ningún impedimento para que la UE obtuviera calificaciones óptimas en países como: Finlandia, Luxemburgo, Malta, Suecia, Chipre y Francia. Resultado

que refleja la importancia que le da el bloque europeo al crecimiento de sus economías. (Véase la Tabla No.40 del anexo 7.B).

- Acorde con la Dirección General de Inversión Extranjera (DGIE) la IED de la UE hacia México paso de Usd\$3,239.4 millones de dólares a Usd\$11,533.7 millones de dólares entre los años 2000 y 2010 en el sector manufacturero, de los cuales el 5.8% se destino al sector automotriz. Este porcentaje no ha sido suficiente con relación al fortalecimiento del mercado interno del país.
- Los principales países que invierten en el sector automotriz en el país son: España, Alemania, Reino Unido, Países Bajos, Francia e Italia. Destacando que el último dato correspondiente al año 2010 fueron los Países Bajos quienes establecieron flujos de inversión de Usd\$6,956 millones de dólares, seguidos por España Usd\$960 y el Reino unido con Usd\$41 millones de dólares respectivamente. El resultado es la concentración en unos cuantos países del bloque europeo y el desinterés de otros por invertir en México.

#### **4.5.6 Indicador global sobre la tecnología. Factor: Disponibilidad del uso de la tecnología.**

Dentro de la competitividad internacional, el uso y la disponibilidad de tecnologías son parte esencial para que los países puedan ser más competitivos.

Con base en el indicador global sobre la tecnología, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con el uso de la tecnología.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- Con una evaluación del 3.55, México terminó el 2010 en la posición No.71 a nivel mundial, resultado insuficiente en comparación de los 27 países

integrantes de la UE, lo que demuestra su desventaja competitiva en dicho indicador. Es importante mencionar que los 3 principales países mejor evaluados fueron: Suecia, Luxemburgo y Países Bajos, mientras que el peor calificado fue Rumanía con 3.82 y lugar No. 58. (Véase la Tabla No.41 del anexo 7.B).

- El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) ha reconocido que pese a que ha ido aumentando gradualmente el número de investigadores en el país a 18 mil integrantes adscritos al Sistema Nacional de Investigadores, México se ha rezagado en cuanto al desarrollo tecnológico como consecuencia del poco crecimiento económico que se ha reflejado en los últimos años.
- De manera más específica, desde la entrada en vigor del TLCUEM, una de las condiciones importantes para el desarrollo del sector automotor que se establecieron, fue el hecho de que los exportadores de la UE no están obligados a tener una plataforma manufacturera en México para poder vender vehículos en el país y, será exclusivamente de las plantas europeas quienes diseñen sus programas orientados al uso de la tecnología en la colocación de sus productos, toda vez que a diferencia de México, cuentan con economías altamente competitivas y por tanto, con mejor desarrollo de su tecnología, gracias a proyectos como el Car21 que ha tenido una evaluación constante.
- Actualmente y, a diferencia de México, el uso de la tecnología de la UE está orientada al mejoramiento de su industria a través del fortalecimiento de su Consejo Europeo para la Industria Automotriz de Investigación y Desarrollo (EUCAR)<sup>170</sup>, referente al mejoramiento en la producción de vehículos más

---

<sup>170</sup> EUCAR es una asociación industrial propiedad de sus miembros y por tanto funge como organismo europeo de colaboración para el transporte del automóvil y de carretera. EUCAR reconoce la importancia del trabajo de investigación financiado en parte a través de instituciones nacionales en la UE y a través de los programas de la Comisión Europea en la que los fabricantes de automóviles han jugado un papel fundamental. Para mayor información sobre este organismo, ver sitio: <http://www.eucar.be> consultado el 16/Mayo/2010

limpios, reduciendo su impacto ambiental y el mejoramiento de las exigencias futuras de la industria automotriz internacional. Además EUCAR se ha preocupado por ofrecer diseño de automóviles de clase mundial y la generación de empleos en el sector.

#### **4.5.7 Indicador global sobre el tamaño del mercado. Factor: tamaño del mercado.**

El tamaño de mercado es uno de los puntos clave por el cual los gobiernos promueven la captación de inversión extranjera; ya que muestra la relación entre el tamaño de su mercado interno y la relación en el tamaño de sus relaciones exteriores de mercado.

Con base en el indicador global sobre el tamaño del mercado, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con el tamaño del mercado.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- Acorde con el tamaño de su mercado para la introducción de bienes y servicios, evaluado con un 5.54. El país obtuvo en el año 2010, la mejor posición en los indicadores propuestos, reflejando una mayor ventaja competitiva con respecto a 23 países del bloque europeo, solo superado por Alemania, Reino Unido, Francia e Italia. Este resultado es importante, porque demuestra el interés que tuvo la UE en ver al mercado mexicano a través de una posición geográfica de gran estrategia en la colocación de sus productos; como ya se menciono anteriormente. (Véase la Tabla No.42 del anexo 7.C).

- Acorde con los datos proporcionados por el INEGI y el Eurostat<sup>171</sup>, en el año 2000, con la entrada en vigor del TLCUEM, México tenía una población de 97,483,412 y la UE de 482,767,512 millones de habitantes. 10 años después el mercado creció entre 112,356,538 millones de mexicanos y 501,105,661 habitantes entre los 27 países que conforman el bloque europeo.
- Pese a estos datos y a la posición importante que ocupó México en el indicador del tamaño de mercado en 2010, los resultados han sido negativos para el tamaño del mercado mexicano en el sector automotor; ya que no ha impactado favorablemente en la población; por el contrario; tal y como se analizó en el entorno macroeconómico la crisis financiera internacional y los niveles de confianza a partir de 2008, han generado que la mayoría de las personas no tengan el poder adquisitivo para la compra de un vehículo nuevo.

#### **4.5.8 Indicador global sobre la sofisticación de mejoras. Factor: La naturaleza de las ventajas competitivas.**

La sofisticación de mejoras es de vital importancia dentro de las políticas económicas, en el marco del comercio internacional, porque identifica el papel que ha tenido la naturaleza de las ventajas competitivas; es decir, sí un país es competitivo o no.

Con base en el indicador global sobre la sofisticación de mejoras, la investigación detecto que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con la naturaleza de las ventajas competitivas.

---

<sup>171</sup> Para mayor información consultar los sitios: <http://www.inegi.gob.mx> y <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> Recuperado el 17/Mayo/2011



Se obtuvieron los siguientes resultados:

- A nivel mundial, México ha sido más competitivo con relación a países como: Hungría, Grecia, Letonia, Rumanía y Bulgaria. Sin embargo, con respecto a la participación de sus socios comerciales de la UE, destacan 7 países europeos, cuyo nivel alto de competitividad no sólo se establece en el TLCUEM, sino a nivel global; estas naciones fueron: Suecia, Alemania, Países Bajos, Austria, Dinamarca, Reino Unido, Finlandia, Bélgica y Francia. (Véase la Tabla No.43 del anexo 7.C).
- La investigación determinó que las principales ventajas competitivas para el país en el sector automotriz con respecto a la UE son: su localización geográfica y la mano de obra barata. Mientras que sus desventajas competitivas en el sector están relacionadas con la falta de políticas públicas orientadas a mejorar el sector; ya que a diferencia de la UE, no existe una coordinación en la implementación de acciones que fomenten el desarrollo al mediano y largo plazo de la industria.

#### **4.5.9 Indicador global sobre la innovación. Factor: Investigación y Desarrollo.**

La innovación hace referencia a la colaboración entre la investigación y el desarrollo; así como a la calidad de las instituciones en la investigación científica. Dentro de la competitividad internacional es uno de los lineamientos más importantes que deben de tomar en cuenta los países.

Con base en el indicador global sobre la innovación, la investigación detectó que el factor relacionado con la falta de competitividad en el TLCUEM en el sector automotriz, está relacionado con la investigación y Desarrollo.

Se obtuvieron los siguientes resultados:

- Países como Finlandia, Suecia, Alemania, Dinamarca, Países Bajos, Reino Unido y Bélgica se encontraron posicionadas en 2010, dentro de las 15 economías más competitivas relacionadas con este indicador, demostrando su compromiso en el desarrollo de la ciencia y tecnología. México se encuentra rezagado con menos del promedio global con 3.01 y terminando en la posición No. 78, superando a Grecia, Eslovaquia, Rumanía y Bulgaria, con respecto a sus socios comerciales de la UE. (Véase la Tabla No.44 del anexo 7.C).
- A 10 años del TLCUEM, se ha observado la desventaja competitiva que tiene México sobre la UE con respecto al desarrollo de la tecnología a través de fomentar la investigación y el desarrollo de la industria automotriz. Por un lado, la ACEA<sup>172</sup> menciona que la UE destina en promedio cada año €20,000 millones de euros, lo que representa un 1.75% de su PIB mientras México solo invierte el 0.37% de su PIB acorde con datos del Banco Mundial<sup>173</sup>.
- Si bien ProMéxico<sup>174</sup> ha enfatizado que cada año en el país se gradúan cerca de 90,000 estudiantes de ingeniería y tecnología, el resultado con respecto al objeto de estudio en estos 10 años no ha sido positivo. En cambio La UE ha tenido una relación estrecha entre las instituciones públicas, las instituciones privadas, los centros de investigación y el gobierno, orientado en su conjunto al logro de un proceso estratégico y de largo plazo, conscientes de qué para mantenerse como el mayor productor de vehículos como bloque económico deben seguir impulsando programas que promuevan su competitividad

---

<sup>172</sup> Información consultada en el sitio: <http://www.ace.be> Recuperado el día 20/Mayo/2011

<sup>173</sup> Información consultada en: <http://www.bancomundial.org> Recuperado el día 20/Mayo/2011

<sup>174</sup> Información consultada en: <http://www.promexico.gob.mx> Recuperado el día 21/Mayo/2011

#### **4.6 Consideraciones del Impacto de la política de apertura comercial con la UE en el sector automotriz mexicano.**

Con base en el análisis, identificación y evaluación de los resultados obtenidos sobre la competitividad del comercio exterior entre México y la UE, es evidente la falta de una política pública que promueva una mejor relación comercial en el sector automotriz del país.

El Plan Nacional de Desarrollo menciona los compromisos que el gobierno mexicano debe cumplir en el fortalecimiento de su comercio exterior a través del fomento a sus exportaciones, a la inversión y al desarrollo de un mercado cada vez más competitivo, entre otros aspectos. Sin embargo, como todo documento oficial, no nos dice ¿Cómo lo va a lograr? ¿Qué necesita para llevarlo a cabo? y ¿Cuáles son los resultados obtenidos en un sexenio anterior?

Si bien es cierto que el tema de política económica orientado al comercio exterior es complejo, debido a la diversidad de escenarios donde se puede llevar a cabo su ejecución, acorde con los sectores de estudio a identificar; es también evidente la forma en cómo a través de los años, nuestro país no ha podido ser competitivo ni antes de la política de apertura comercial ni mucho menos después.

El resultado del escenario desfavorable para el país ha sido su marcada dependencia económica con los E.U. quienes tanto gobierno como empresas transnacionales jamás permitirán que el país sea competitivo y se desarrolle de manera eficiente, por el contrario para ellos lo mejor es que México siga siendo manipulado por los principales organismos financieros internacionales a merced del capitalismo liberal y, el empobrecimiento del país con base en una inadecuada distribución de la riqueza.

De manera específica, la política de apertura comercial entre nuestro país y la UE en el sector automotriz, no ha impactado de manera positiva en la sociedad

mexicana. Desde la firma del TLCUEM ya se sabía que nuestro país estaba muy distante de los procesos productivos y tecnológicos de países europeos como Alemania, Francia e Italia en dicho sector.

El gobierno mexicano se aventuro a la firma comercial, sin tener una visión a largo plazo y sin contar con un programa que permitiera dar evaluación a los resultados esperados, quizá por el boom que para México significó a partir de la década de los 90's firmar, firmar y firmar acuerdos comerciales con la idea falsa de tener un país prospero y bien posicionado en el escenario internacional.

En la identificación de los factores relacionados con la falta de competitividad que a 10 años de entrada en vigor del TLCUEM, se ha demostrado que rubros tan importantes sobre los que se sustenta la competitividad, tales como: Innovación, tecnología y sofisticación de mejoras, entre otros; nuestro país no cuenta en este momento con la capacidad suficiente para frenar esta situación desfavorable con el bloque europeo.

Además, la difícil situación por la que atraviesa el país en los aspectos sociales, relacionados principalmente con la inseguridad pública, ha hecho que el bloque europeo reconsidere su participación de seguir invirtiendo en México en dicho sector, dado a que no están las garantías adecuadas que la UE exige a los países con lo que tiene relaciones comerciales.

Por todo lo anteriormente expuesto, la investigación propone una propuesta de política pública que permita mejorar las condiciones comerciales en las que se desenvuelve el sector automotriz entre los integrantes del TLCUEM.

## **CAPÍTULO V PROPUESTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD ENTRE MEXICO Y LA UE EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL SECTOR AUTOMOTRIZ**

Con base en los resultados obtenidos en el análisis, identificación y evaluación de la competitividad del sector automotriz entre México y la UE a partir de la entrada en vigor de su acuerdo comercial y, con el apoyo del modelo de competitividad sistémica a través del nivel internacional, se establece una propuesta de política pública.

La Etapa desarrollada acorde con el objeto de estudio, es la etapa de formulación.

### **5.1 Etapa de Identificación.**

Acorde con el planteamiento del problema identificado en el capítulo correspondiente a la metodología de la investigación, se considera como un asunto público, debido a la necesidad de buscar acciones que permitan mejorar la competitividad del sector automotriz entre el país y el bloque europeo.

La investigación propone para esta etapa, el establecimiento de un consenso que permita establecer la política pública, para lograrlo se debe tener en cuenta 2 escenarios:

**Escenario Nacional:** A través de foros y congresos, conocer las necesidades del gobierno, asociaciones, empresas y sociedad en general sobre el sector automotriz y su relación con la UE.

**Escenario Internacional:** A través de las Cumbres UE-México y de las Reuniones de la Comisión Parlamentaria Mixta UE-México, promover un foro de discusión y participación entre las autoridades correspondientes tanto mexicanas como europeas orientadas a evaluar de manera constante y permanente el desempeño del sector automotriz en el TLCUEM.

Se propone que los resultados que se den sobre estos foros deben ser dados a conocer a la opinión pública a través de las instituciones correspondientes.

## **5.2 Etapa de Formulación.**

La investigación propone 5 objetivos, cada una con una meta a seguir en un período determinado y, las acciones que deberán llevarse a cabo para su cumplimiento. Todas ellas contenidas en líneas orientadas en la conformación del diseño de la presente política pública.

Con respecto al mejoramiento de las relaciones comerciales entre México y la UE para ser más competitivo, la Investigación propone el siguiente objetivo, su meta y acción para llevarlo a cabo, en el Cuadro No.3:

**Cuadro No.3**  
***Propuesta orientada a la Política de Apertura Comercial.***

<p><b>Objetivo 1:</b> Consolidar el proceso de apertura comercial en el sector automotriz entre México y la UE.</p> <p><b>Meta:</b> Fortalecer las relaciones comerciales del sector automotor a largo y mediano plazo.</p> <p><b>Acción:</b> Se propone impulsar una política económica más competitiva orientada al comercio exterior del TLCUEM.</p>
---

*Fuente:* Elaboración propia, 2011

El cuadro anterior refleja la necesidad, que con base en evaluación de datos obtenidos del sector automotriz nacional con la UE, no somos competitivos y, entonces: ¿Por qué aparecemos en la catorceava posición de las economías más prosperas del mundo? La respuesta es evidente, porqué mediante la política

económica dependiente y las fuerzas del mercado del modelo neoliberal, el país solo ha sido utilizado para promover el libre comercio pero sin obtener beneficio de él, sino a costa de terceros.

Ante este panorama, ¿Cómo emprender acciones que fomenten una política orientada al comercio exterior del TLCUEM que garantice escenarios competitivos? La respuesta es compleja, dado los resultados obtenidos en el capítulo anterior y, ante el desarrollo de economías más desarrolladas y mejor organizadas como las europeas.

Hemos observado como la tendencia actual de la industria automotriz mundial ha cambiado considerablemente, no se trata de una cuestión solamente de liderazgo por producción de vehículos o de fabricación de partes y piezas de automóviles, ahora es una cuestión más profunda que requiere de un nivel macro y micro, como se detectó en la parte correspondiente al marco teórico, pero en conjunto es una serie de condiciones propicias que los países deben tener para aspirar hacer más competitivos.

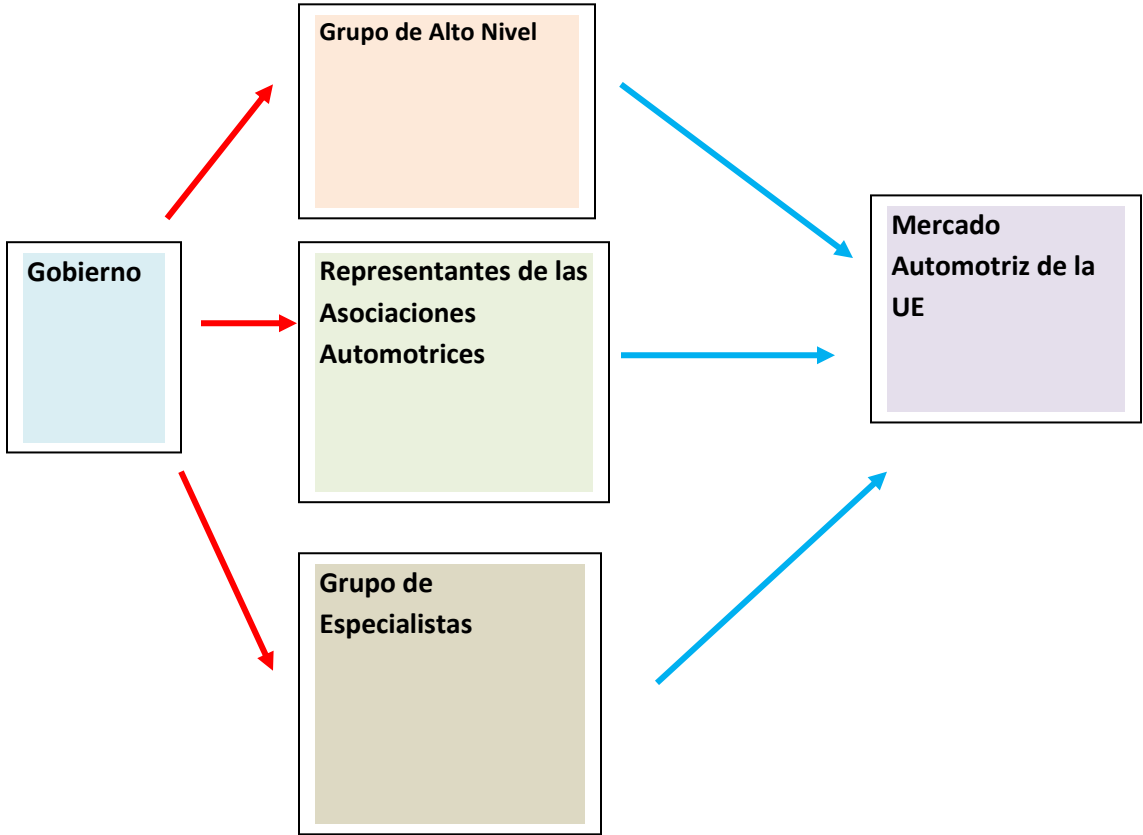
Y la pregunta entonces, sigue siendo la misma para la Administración Pública Federal, para las asociaciones automotrices nacionales y para la misma población, algunos de ellos trabajadores del sector y otros, estudiantes, investigadores o consumidores de bienes duraderos. ¿Cómo lograr una política económica más competitiva en el sector automotriz?

El escenario identificado a 10 años del TLCUEM no ha sido prospero como se esperaba y, no coincide con los argumentos oficiales sobre un mercado competitivo mexicano, ya que antes de esta investigación no había estudios que identificaran los factores relacionados con su falta de competitividad.

Ante este panorama, la investigación propone los siguientes pasos para iniciar el proceso de una política económica orientada a la apertura comercial más competitiva con el mercado europeo:

1.-Elaboración de un Comité especializado en el sector automotriz entre México y la UE, tal y como se propone en el siguiente Diagrama No.7:

**Diagrama No.7**  
**Comité propuesto para el fortalecimiento del sector automotriz México-UE.**



*Fuente:* Elaboración propia,2011

Con base en el diagrama anterior, Se propone este comité donde la participación de cada uno de sus componentes, será el siguiente:



**Gobierno:** Será el responsable directo en la implementación de la política pública propuesta en esta investigación y, está relacionado con todas las esferas que tienen participación directa.

**Grupos de Alto Nivel:** La investigación propone que sean los principales secretarios de Industria, Transporte, Medio Ambiente y Economía entre otros sectores, así como los directores de empresas, sindicatos y todas las organizaciones involucradas en el sector automotriz mexicano.

**Representantes de las Asociaciones Automotrices:** La investigación propone que esté compuesta por las principales asociaciones automotrices tanto del rubro terminal como de autopartes, tales como AMIA, AMDA, INA, ANPACT, etc.

**Grupo de Especialistas:** La investigación propone que exista un grupo multidisciplinario de especialistas en diversas áreas y, orientadas principalmente al comercio exterior del sector automotriz.

Los especialistas deben de venir de los 3 grupos anteriormente mencionados. Destacando el papel de los administradores públicos como los guías recomendados en el seguimiento de la política pública que se propone.

Quienes deseen integrar el grupo de especialistas deberán aprobar los exámenes y requisitos correspondientes que establezca la Secretaría de la Función Pública, con el propósito de identificar al personal adecuado en las diferentes áreas del conocimiento que permita el trabajo en equipo y el logro de resultados en tiempo y forma.

En términos generales, considero que la presente propuesta del comité debe orientar sus esfuerzos en promover un marco regulatorio que fomente el desarrollo del sector automotriz con el bloque europeo a través de la coordinación, recomendando al gobierno que todas las partes participantes cuenten con un

documento donde se especifique claramente las tareas que cada uno de ellos deben de llevar a cabo.

Estos documentos deberán ser revisados y aprobados por los representantes del Comité, posteriormente presentados al Ejecutivo Federal, donde se propone que se tomen las decisiones pertinentes y, será responsabilidad del Gobierno elaborar un documento final sobre las impresiones del comité acerca del sector automotriz en el TLCUEM, con el fin de que sea analizado dentro de la próxima Cumbre UE-México o alguna reunión con el bloque europeo sobre asuntos comerciales.

## 2.-Consideraciones sobre aspectos competitivos.

Sobre la orientación de una política de apertura comercial del sector automotriz más específica en la relación del TLCUEM, se proponen mejorar los siguientes aspectos:

- Dar seguimiento a la finalización del PROTLECUEM, para identificar los logros finales que se obtuvieron de este programa, lo que debe continuar y lo que debe descartarse, orientados a trabajos futuros.
- El comité propuesto deberá llevar a cabo una revisión exhaustiva del documento del TLCUEM con respecto al sector industrial, con el propósito de proponer las alternativas que actualicen el documento con base en las necesidades actuales de un sector automotriz más modernizado.
- Dar seguimiento a nivel micro al reciente Programa de Competitividad e Innovación México-UE (PROCEI), mismo que se oficializó en marzo de 2011, pero que arrancara operaciones hasta 2012 con una duración de 54 meses.

Este proyecto estará dirigido a las empresas pymes con el objetivo de tener un mayor mercado de exportación a la UE a través de la certificación,

innovación, transferencia tecnológica y sistema de inteligencia comercial. La investigación propone evaluar si después de su implementación se logra fortalecer las relaciones comerciales del TLCUEM.

Con base en estas consideraciones, considero que es posible fortalecer las relaciones comerciales del país con la UE si se aprueba el comité propuesto, pero mientras se siga teniendo una fuerte dependencia con los E.U., los resultados reales tendrán que esperar más tiempo.

Con base en el diagnóstico, se detectó que entre los factores que debe mejorar México para ser más competitivo en su relación con el bloque europeo, está determinado por la disponibilidad de tecnología, la innovación y el empleo que de ello se derive.

En el siguiente Cuadro No.4 se propone el objetivo, meta y acción más acorde en la búsqueda de una solución viable.

**Cuadro No.4**  
**Propuesta orientada a la Tecnología, Innovación y Empleo.**

**Objetivo 2:** Impulsar la investigación y desarrollo como parte fundamental de la competitividad en el TLCUEM.

**Meta:** Coordinar la relación entre Gobierno-Empresas-Universidades al mediano plazo.

**Acción:** Se propone mejorar las relaciones entre los actores participantes del sector automotriz con base en la innovación y el empleo.

*Fuente:* Elaboración propia, 2011.

Con base en este objetivo, meta y acción, La investigación busca crear especialistas en estudios orientados al sector automotriz con la finalidad de tener una mano de obra calificada a altura de los investigadores europeos.

¿Cómo lograrlo? A través del cumplimiento de cada uno de las instancias involucradas:

***Por parte de las Universidades y Centros de Investigación:*** Actualmente en nuestro país existen pocas instituciones de nivel superior relacionadas con este sector, destacando el I.P.N. por contar recientemente con la carrera de Ingeniería en Sistemas Automotrices.

El plan de estudios abarca áreas de Manufactura, Diseño y Procesos entre otros, en un período de 9 semestres, sin embargo el área administrativa está muy limitado, ya que solo abarca aspectos básicos del proceso administrativo.

Ante este panorama, se propone al mediano plazo crear materias optativas en los dos últimos semestres relacionados con aspectos de comercio exterior, donde el estudiante pueda tener una visión más clara sobre las características del proceso automotriz mundial y su relación con el país, identificando la participación de la industria en diferentes escenarios como el mercado europeo.

Mediante esta propuesta integral para este tipo de ingeniería, que no solo abarque las cuestiones técnicas propias de la carrera sino también las herramientas adecuadas que requiere el estudiante para identificar el contexto internacional donde se desenvuelve este tipo de industria, se busca que a largo plazo puedan implementarse en el país estudios de posgrado correspondientes, en una relación entre universidad-gobierno que fomenten programas de calidad reconocidos e impulsados por el CONACYT .

**Por parte de las Empresas:** Para lograr que las empresas europeas puedan llevar a cabo el cumplimiento del Cuadro No.4, se establecen dos escenarios:

1.-Tanto en el sector terminal como de autopartes, se propone que las empresas europeas instaladas en el país, programen cursos especializados para el desarrollo de sus empleados mexicanos que en la mayoría de los casos se enfocan en el área de ventas o diseño.

Por tanto, la investigación propone que los cursos deben abarcar temáticas como:

- Control de calidad.
- Manufactura de componentes:
- Áreas de planeación.
- Normatividad.
- Actualización en sistemas informáticos, entre otros.

Sugiero también que como parte integral hacia una mano de obra altamente calificada, los empleados mexicanos con mejores resultados acorde con su área, puedan ser enviados a cursos de entrenamiento en las plantas matrices en países como Alemania, Francia o Italia.

El resultado de este intercambio, permitirá a los trabajadores tener acceso al uso de la tecnología, una visión más crítica a través de la especialización y un nivel competitivo más adecuado con el escenario automotor mundial.

2.-Se proponen convenios entre empresas y universidades-centros de investigación, mediante convenios directos.

Este escenario es ideal en la creación de bolsas de trabajo a través del reflejo de lo que buscan las empresas y la adaptación de los planes de estudio que las universidades deben actualizar.

En el logro de esta relación, se trata que los recién egresados tengan acceso a una especie de servicio social, donde empresas como Volkswagen o Mercedes Benz logren interesarse en sus servicios como principiantes.

El convenio que la investigación propone debe abarcar los siguientes aspectos:

- El período del convenio será de 6 meses.
- Las empresas europeas se tienen que comprometer a brindar las herramientas adecuadas para una capacitación óptima.
- Los egresados tendrán la obligación de apegarse a las políticas establecidas por las empresas con base en la disciplina, organización y la aplicación de sus conocimientos.
- Posible ayuda económica por parte de las plantas europeas que así lo consideren necesario.
- Una vez detectado el talento interesado por la empresa, está debe informar a la universidad para efectos estadísticos y seguimiento al egresado.

Considero que este tipo de convenios favorece de gran forma a instituciones como el I.P.N. dado su reconocimiento a nivel mundial, específicamente en la formación de ingenieros en todas sus carreras y, sería una gran oportunidad no sólo para ayudar a la inserción de los egresados en el mercado laboral, sino también en promover relaciones más estrechas entre este tipo de instituciones y las empresas europeas, donde los alumnos en curso tengan el acceso a visitar las plantas automotrices, conocer sus procesos y, tener la oportunidad de relacionar teoría-práctica fundamental para su desarrollo profesional integral.

**Por parte del Gobierno:** La forma en cómo logrará el gobierno el cumplimiento del Cuadro No.4 propuesto, será a través de crear las condiciones para que empresas, universidades y centros de investigación relacionados con la industria automotriz puedan trabajar de manera eficiente.

¿Y cómo lograr estas condiciones? Mediante una medida al gasto público en el próximo sexenio, que consistirá en que el gobierno se comprometa a invertir más en desarrollo e investigación, con un porcentaje más alto en el P.I.B.

Es necesario que esto suceda y por tanto, es un deber de las asociaciones mexicanas de la industria automotriz, universidades y empresas insistir en el gobierno que sí no hay innovación y acceso a las nuevas tecnologías no se puede aspirar a un país competitivo.

La implementación que lleve a cabo el gobierno federal en la asignación de recursos sobre los factores anteriormente mencionados será primordial para tratar de ser más competitivo en su relación con la UE.

Por otro lado, el Modelo de Competitividad Sistémica menciona que los gobiernos deben de crear las condiciones necesarias para atraer la IED, destacando que la infraestructura juega un papel importante como punto clave para se pueda dar la inversión de manera específica.

A continuación en el siguiente Cuadro No.5 La investigación propone el objetivo, meta y acción pertinentes para atraer la IED europea al sector automotriz mexicano.

**Cuadro No.5**  
***Propuesta orientada a la IED con respecto a la Infraestructura.***

**Objetivo 3:** Atraer la Inversión Extranjera Directa del bloque europeo para el fortalecimiento de la infraestructura automotriz del país.

**Meta:** Contar con una más infraestructura automotriz más competitiva al mediano y largo plazo.

**Acción:** Se propone Mejorar las condiciones de infraestructura

*Fuente:* Elaboración propia, 2011

Con base en el cuadro, nos preguntaríamos ¿Cómo llevarlo a cabo?. La respuesta en primer lugar obedecería a una visión al mediano y largo plazo, que la concentración de la IED no se quede solamente en países como Alemania, Francia, Países Bajos o España entre otros, sino que el gobierno mediante la SE, S.R.E. y, en representación del bloque europeo de la Delegación de la Unión Europea en el país, participen en foros de consenso.

El XXIV Congreso Mundial de carreteras a celebrarse en México en 2011 donde se tocaran temas sobre el futuro del transporte y el desarrollo de las carreteras, es el marco ideal para captar la atención de los países del bloque europeo para atraer la inversión.

Paralelamente a este evento, se propone al gobierno mexicano crear un foro sobre el desarrollo de infraestructura para el país en la industria automotriz con el bloque europeo.



Este foro sería la base para que el gobierno mexicano en conjunto con el bloque europeo elabore un plan al mediano y largo plazo, en donde se comprometan a los siguientes aspectos:

- Alta inversión en los clusters automotrices en el país, como resultado de concentraciones geográficas de empresas e instituciones que actúen en determinados campos.
- Coordinación y gestión de apoyos.
- Desarrollo de nuevos diseños y proyectos.
- Desarrollo de piezas y componentes electrónicos.
- Inversión en centros de investigación y desarrollo.

¿Cómo lograrlo? A través de una evaluación periódica, cuyos resultados se den a conocer en las cumbres o reuniones parlamentarias relacionados con el TLCUEM, la finalidad es que se cumplan con las condiciones de innovación, tecnología e Inversión necesarias que garanticen la creación y desarrollo de las plantas europeas existentes, fomentar el empleo, mejorar salarios con base en su desarrollo y, fortalecer las negociaciones entre ambas partes.

Para el logro de estos puntos, deberá existir una negociación por parte de los representantes de ambos socios comerciales, proponiendo las condiciones micro y macro estructurales propias de la competitividad internacional, por un lado México captará mayor inversión y por el otro lado, las empresas europeas podrán comercializar las marcas de vehículos, piezas y accesorios en un mercado interno con mayor presencia en el país.

En el año 2012 se prevé la inauguración de una nueva planta automotriz de Volkswagen en la Ciudad de Guanajuato que se contratara a más de 300 técnicos.

En futuros trabajos sobre el tema habrá que dar seguimiento al mismo para conocer si efectivamente la infraestructura por parte del mercado europeo en México se comenzó a consolidar de manera contundente o sí definitivamente la UE decidió invertir en otros mercados que le aparecen más atractivos como el coreano o chino, dada la estabilidad económica actual de estos países.

Con respecto a cuestiones de política fiscal en relación con el TLCUEM de la industria automotriz, la investigación propone en el siguiente Cuadro N0.6 el objetivo, meta y acción correspondiente.

**Cuadro No.6**  
***Propuesta orientada a cuestiones de política fiscal a nivel de competitividad internacional.***

**Objetivo 4:** Dar seguimiento a la política fiscal en el sector automotriz nacional en su relación con el TLCUEM.

**Meta:** Se propone crear sistema integral de información cuantitativa al mediano plazo y largo plazo, a fin de tener acceso oportuno a la información del sector.

**Acción:** Se propone dar seguimiento eficaz a las cuestiones fiscales, principalmente relacionadas con las barreras arancelarias, como parte de la competitividad del sector automotor entre México y la U.

*Fuente:* Elaboración propia, 2011.

Con base en el cuadro anterior y, en el Modelo de Competitividad Sistémica relacionado con la cuestión de política fiscal a nivel internacional, donde hace referencia a la participación de las fracciones arancelarias dentro de las negociaciones comerciales de los países, como en el caso de TLCUEM, la investigación propone llevar cabo los siguientes puntos:

1.-La puesta en marcha de una base estadística completa con la información contenida del resultado de las 280 fracciones arancelarias que componen el capítulo 87 del TLCUEM relacionados con el sector automotriz, cuyos responsables sean el gobierno mexicano y la UE a través de sus instituciones correspondientes.

En el Cuadro No.7 se propone como quedaría configurado la página de consulta tanto en las páginas oficiales de la UE como en el país:

**Formato No.1**  
***Propuesta de Base Estadística del TLCUEM: Sector automotriz.***

País Origen:\_\_\_\_\_ País Destino:\_\_\_\_\_

Idioma de consulta: Inglés/Español/Francés/Alemán

Fracción/Partida/Subpartida a consultar:\_\_\_\_\_

Desglose Fracción/Partida/Subpartida:\_\_\_\_\_

Búsqueda del Catalogo:\_\_\_\_\_

Búsqueda por tipo de industria Terminal/Autopartes:\_\_\_\_\_

Unidad:\_\_\_\_\_

Período de Consulta Anual/Trimestral/Mensual/:\_\_\_\_\_

Período de interés:\_\_\_\_\_

Consulta de tendencia histórica: Si/No

Observaciones:\_\_\_\_\_

Período	Importaciones	Exportaciones	Valor Porcentual	Variación Porcentual

*Fuente:* Elaboración propia, 2011

La explicación de cada uno de los elementos para estudiantes, investigadores, administradores públicos, empresarios y público en general, sería de la siguiente forma:

***País de origen:*** Se refiere al país en donde estamos llevando a cabo la consulta.

***País destino:*** Se refiere al país europeo (para el caso de México) donde queremos consultar la información.

***Idioma de consulta:*** Se seleccionara el idioma en la que queremos revisar la información.

***Fracción/Partida/Subpartida a consultar:*** Poner el dato correspondiente de consulta.

***Desglose Fracción/Partida/Subpartida:*** Una vez seleccionado el dato correspondiente, aparecerá de manera automática la nota de que lo estamos consultando.

***Búsqueda del Catalogo:*** En caso de no saber el número de Fracción/Partida/Subpartida, se pondrá sobre la línea el número 87 que corresponderá al sector y automáticamente nos dará la información para llenar el campo que nos marca pendiente.

***Búsqueda por tipo de industria Terminal/Autopartes:*** Es opcional y sólo servirá para aquellos que concretamente buscan datos ya sea por la industria terminal o de autopartes y, tengan pleno conocimiento de las fracciones del catalogo.

***Unidad:*** Expresa las unidades en moneda Pesos/Euros/Dólares; en unidades/piezas o en Kilogramos, dependiendo la forma en cómo queremos que aparezcan los datos.

**Período de Consulta Anual/Trimestral/Mensual/:** Representa el modo en cómo veamos en sistema la información correspondiente.

**Período de interés:** Se seleccionarían los años de estudios.

**Consulta de tendencia histórica: Si/No:** Es opcional, solo se aplicaría si se quiere revisar mediante una gráfica la tendencia histórica del período de estudio seleccionado.

**Observaciones:** Esta sección se brindara de manera automática en casos excepcionales por ejemplo, que algunos países europeos no contaran definitivamente con la información, sí existiera alguna abreviatura a considerar o alguna nota relacionada con los datos mostrados al lector.

Con la base de datos propuesta anteriormente, es posible llevar a cabo un seguimiento adecuado para evitar un comportamiento anticompetitivo (Dumping) referente a actividades de dudosa honestidad tanto por parte de vendedores, fabricantes y todos los actores involucrados en el comercio exterior del TLCUEM.

Es importante mencionar que en el desarrollo de esta propuesta de base de datos, será El gobierno mexicano y europeo quienes de manera conjunta y con base en un convenio fijaran el monto destinado que consideren pertinente para la aplicación del mismo.

De igual manera ambos gobiernos establecerán el sitio indicado en cada uno de ellos, donde el lector podrá hacer uso de la información.

Considero que la implementación sobre la propuesta de la base de datos será muy útil, principalmente para los estudiantes e investigadores relacionados con el sector automotriz del TLCUEM, porque tendrán más fácil acceso a la información y

podrá compararse a la que relativamente existe de manera incompleta en el sitio de Eurostat.

En Eurostat, se dispone de una base bastante compleja, principalmente en la utilización de datos, manejos de cuadro y, en varios aspectos la información se presenta en un idioma y en la revisión de otros puntos, se encuentra en otro idioma diferente, lo cual hace difícil su interpretación y, el tiempo dedicado en su análisis es bastante considerable.

Por tanto, la presente acción no sólo estará dirigida al público mexicano, sino también al público europeo y, cualquier investigador que requiera datos relacionados con el objeto de estudio de la investigación, bajo un formato entendible para todos, en los idiomas principales y la actualización permanente de la base estadística.

## 2.-La puesta en marcha sobre la eliminación del pago de tenencia vehicular.

Aunque el modelo de competitividad sistémica no hace referencia a nivel micro sobre la política fiscal, me parece muy importante el tema referido sobre la eliminación de la tenencia en el país que entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2012 y su relación con la adquisición de automóviles europeos.

Tomando en cuenta, que dentro del valor de cada vehículo, se encuentra actualmente un 22% por el Impuesto al Valor Agregado, el Impuesto sobre Automóviles Nuevos y el Pago de Tenencia. Con la eliminación de este último beneficiaría a las familias mexicanas cuyos ingresos limitados les cuesta adquirir un automóvil, siempre y cuando los gobiernos locales acaten totalmente las disposiciones federales.

Se propone a empresas comercializadoras en el país como Volkswagen, Seat, Renault o Mazda entre otras, a establecer mecanismos referentes con los bancos

correspondientes para garantizar a los consumidores mejores condiciones sobre la formas de crédito correspondiente acorde a sus necesidades.

Algunos de estos mecanismos con los cuales se lograrían son:

- Los clientes que adquieran vehículos europeos tengan la flexibilización de no pagar obligatoriamente sí así lo desean el pago del seguro por concepto del tiempo en el que dure el crédito correspondiente, buscando otras alternativas.
- Garantizar que el seguro automotriz del desempleo se siga aplicando, principalmente a las personas que por alguna razón se queden sin trabajo y no puedan seguir dando sus aportaciones, se les brinde un plazo propuesto por las agencias automotrices europeas y los bancos, sin afectación de intereses moratorios.

Con base en estos mecanismos propuestos, la investigación hace hincapié en la importancia que debe tener una mejor competitividad del comercio exterior entre México y la UE a través de un impacto favorable en la sociedad, en la que los clientes puedan obtener este tipo de beneficios.

Considero que el aspecto social es parte esencial en la elaboración de políticas públicas, no hay ningún sentido de implementarlas, sino se garantiza que este rubro sea positivo. Por tanto, la finalidad de esta acción, estará orientado a captar una mayor atención de los consumidores en la adquisición de vehículos europeos que permitan fortalecer el mercado interno del país con respecto al dominio de las empresas americanas.

Con respecto a las políticas ambientales, se observó en la parte del diagnóstico que UE era altamente competitivo en este rubro, para que nuestro país pueda

estar de cierto modo a un nivel adecuado, la investigación propone el siguiente objetivo, meta y acción en el siguiente Cuadro No.7:

**Cuadro No.7**  
***Propuesta orientada a políticas ambientales en el sector automotriz.***

**Objetivo 5:** Promover una competitividad orientada a las necesidades actuales del sector mundial sobre el uso de vehículos más limpios y eficientes, como factor clave competitivo con la UE.

**Meta:** Fomentar mecanismos que impulsen la producción de mejoras ambientales en la producción del sector, esperando resultados a largo plazo.

**Acción:** Se propone establecer acciones ambientales para el mejoramiento del sector

*Fuente:* Elaboración propia, 2011.

La acción emprendida para lograr el objetivo y la meta formulada, se llevará a cabo con base en los planteamientos establecidos de la pasada Conferencia de la COP16 en Cancún, México en el año 2010; donde se abordaron temas sobre el problema relacionado con el cambio climático y, por otro lado ante los nuevos requerimientos de una industria automotriz más limpia, considerado como una de las ventajas competitivas que caracterizan a un país en dicho sector.

La investigación propone al gobierno mexicano las siguientes acciones específicas que garanticen una mejor relación comercial con la UE en este rubro:

- Identificación en la revisión de cantidad-calidad de los combustibles.
- Estudios sobre el impacto de la calidad del aire.
- Reducción de emisiones de CO2.
- Evaluación permanente en el uso eficiente de recursos.



¿Cómo lograrlo? A través de la implementación de los siguientes mecanismos:

1.-Implementando un programa sobre educación vial que contenga los siguientes aspectos:

\*Orientar a los consumidores a comprar vehículos adecuados a sus necesidades tomando en cuenta el ahorro de combustible, mediante el desarrollo de información oportuna a través de los medios en que se considere pertinente.

\*Concientizar a los automovilistas sobre el apego a las reglas de tránsito, sugiero que como requisito obligatorio para obtener la licencia de manejo, deben de aprobar un examen adicional sobre cuestiones de tránsito y el respeto al medio ambiente, como parte de una cultura más integral.

\*El gobierno fijará el monto destinado que considere pertinente para la aplicación del programa.

2.-Implementando un programa de monitoreo a las empresas de la UE instaladas en el país, cubriendo los siguientes aspectos:

\*Exigir a las empresas europeas del sector, la aplicación logística que promueva una reducción del desperdicio innecesario con el propósito de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.

\*Colaboración de especialistas relacionados con estudios de la calidad del aire y desarrollo sustentable que puedan dar informes periódicos sobre la situación del medio ambiente en su impacto con la industria automotriz.

\*Como requisito esencial en la instalación de nuevas plantas europeas en el país, solicitar a los fabricantes de automóviles el compromiso a las inversiones en infraestructura vial y desarrollo de combustibles.

\*El gobierno fijará el monto destinado que considere pertinente para la aplicación del programa.

### **5.3 Etapa de Implementación.**

Esta etapa solo se menciona de manera referencial. Una vez aprobado la formulación de propuesta establecido en la investigación, será decisión del gobierno federal la asignación de recursos para el logro de los objetivos, metas y acciones planteadas.

En la asignación de estos recursos por parte del gasto público federal será acorde a los lineamientos que establezca la ley en consenso con los requerimientos propios de instituciones como AMIA, AMDA ,INA y ANPACT, entre otros.

### **5.4 Etapa de Evaluación.**

Esta etapa solo se menciona de manera referencial. Una vez implementado por la Administración Pública Federal, se recomienda hacer una evaluación al mediano y largo plazo, considerando los siguientes puntos:

- Evaluación de la propuesta implementada por parte del gobierno en un período no menor de 3 años y no mayor de 5 años, con el propósito de realizar las observaciones correspondientes, verificando por un lado los resultados esperados y modificando aquellos en donde no hubo impacto.
- Evaluación por parte de instituciones relacionadas con el sector automotriz tanto de México como la UE a fin de conocer el nuevo escenario del mercado automotriz del TLCUEM y, en conjunto con empresas, universidades y centros de investigación.

## CONCLUSIONES

La industria automotriz es uno de los sectores económicos más importantes del mundo, porque representa el resultado del esfuerzo conjunto entre empresarios, asociaciones, empleados, clientes y gobiernos a través de la modernización de la industria. Sin embargo, cuando no existe una política económica adecuada y orientada al comercio exterior que promueva su desarrollo, el esfuerzo de los actores participantes anteriormente mencionados no se ve reflejado en términos competitivos dentro del escenario mundial.

Por tanto, Fue importante identificar los antecedentes de la competitividad del comercio exterior en las últimas 3 décadas, debido a que se concluye que no son los países quienes asumen el liderazgo del mercado mundial, sino que en realidad son las empresas transnacionales quienes son las que fijan las pautas de oferta y demanda del mercado.

Dentro de este escenario, considero que más allá de la conformación de bloques comerciales, se está llevando a cabo el desplazamiento de los estados-nación a los estados-región como resultado del papel de las transnacionales, el proceso mismo de la globalización y de sus políticas neoliberales. En un escenario supuestamente competitivo, la realidad es que los estados están perdiendo soberanía y los más afectados siguen siendo los habitantes con menos recursos.

¿Dónde está esa supuesta competitividad internacional que promueve el desarrollo de los países? ¿Por qué seguimos a merced del sistema capitalista? ¿Se habla de competitividad, pero quienes tienen acceso a ello?.

Estas interrogantes surgen como resultado de la mala distribución de la riqueza de las naciones, el papel hegemónico de los E.U. la falta de oportunidades para la sociedad, misma que sigue estando condicionado por la Economía Capitalista, a quien dado sus intereses, le conviene por un lado que la mayor parte de la población siga siendo pobre, que no tenga acceso a la tecnología, la educación y

al empleo, entre otros puntos y, por consiguiente no aspire hacer competitivo. Por otro lado el modelo neoliberal prefiere que países como México no desarrollen competitividad y tampoco se preocupe por establecer acciones que promuevan su política de apertura comercial, que siga siendo dependiente de su economía e influenciado por los principales organismos internacionales.

Con respecto al sector automotriz a nivel mundial, se identificó que la forma evolutiva de su proceso obedeció a la mejora continua en los procesos de su producción a través de una industria orientada a la modernidad.

Considero que en los últimos años, su competitividad internacional a nivel países no está determinado por la nación que produzca más, sino por aquella que es capaz de identificar, promover y poner en marcha sus ventajas competitivas, mismas que les permita crear las condiciones necesarias en la captación de inversión extranjera para el fortalecimiento de su mercado interno y, la colocación de productos en el mercado externo.

Con respecto al sector automotriz a nivel nacional, se determinó que el resultado de las últimas 3 décadas ha sido contrastante, por un lado en el mercado de las exportaciones se ha colocado como uno de los principales productores de vehículos, pero por el otro, su mercado interno se ha debilitado ante la falta de políticas económicas orientadas a impulsar su desarrollo. El resultado de estas problemáticas se debe a la falta de acciones contundentes que desde la década de los años 80's se hizo evidente ante la falta de experiencia del gobierno federal por tomar las decisiones más adecuadas sobre su política económica.

En su relación con el mundo, considero que las influencias que otros países han tenido con el país fueron primordiales para el nacimiento y desarrollo del sector automotriz nacional, destacando al mercado europeo, como parte fundamental en el desarrollo del objeto de estudio de la investigación. Su influencia de este mercado consistió en la necesidad de establecer nuevas plantas en el país, contar

con técnicas de producción más modernas y, la visión exportadora hacia Europa, a pesar que desde un principio y previo a la firma del TLCUEM se sabía que en el rubro tecnológico México no estaba en condiciones de competir con la UE.

La forma en cómo se identificó y determinó del marco conceptual sobre la competitividad del comercio exterior, consistió en una revisión de los principales estudios, conceptualizaciones y características propias de la competitividad internacional, dando como resultado que los términos de ventajas absolutas, ventajas comparativas y ventajas competitivas son la base central en el estudio sobre el tema.

De manera específica, la identificación de los principales estudios sobre el sector automotriz, nos permitió conocer la estructura de dicho sector en el país, identificando que no existen estudios previos sobre políticas públicas y la política económica orientada al comercio exterior no ha respondido a las necesidades de la industria, esto fue el motivo de la investigación a desarrollar el objeto de estudio correspondiente.

En la revisión del marco normativo, se detectó la falta de actualización de algunos documentos jurídicos, el último decreto automotriz de 2003 es desde mi punto de vista como desactualizado, porque no corresponde al escenario actual donde se está desarrollando el sector automotriz nacional. Falta desarrollar un documento jurídico que trate de aspectos más específicos sobre la forma en cómo se debe desarrollar el sector automotriz dentro del escenario competitivo internacional.

Con base en el marco contextual y teórico, la investigación estuvo orientada a realizar el respectivo diagnóstico con relación a la competitividad del sector automotriz entre México y la UE, con la finalidad de responder a la siguiente pregunta de investigación: ¿Para qué identificar el papel del TLCUEM en este sector?, La respuesta fue el resultado de las siguientes acciones realizadas por la investigación:

Se identificó la poca participación del mercado europeo (a excepción de Volkswagen) en el mercado interno mexicano en comparación con sus principales competidores americanos.

Se detectó que a falta de estudios relacionados con el tema, la información cuantitativa es dispersa y falta orden en la información. Por tanto, una aportación primordial de la investigación, fue llevar a cabo la concentración y creación de cuadros comparativos estadísticos, que no existían previamente en ningún tipo de estudios relacionados con la investigación

Se identificó con base en la evaluación de las fracciones arancelarias del TLCUEM, una fuerte concentración de países como Alemania y Francia tanto en el mercado interno como externo del país en el sector automotriz.

La evaluación de los factores consistió en la identificación tanto de datos cualitativos como cuantitativos que ayudo a desarrollar la problemática correspondiente. Se utilizó el Indicador Global de Competitividad del Foro Económico Mundial para la evaluación de cada factor. Sin embargo, no estoy de acuerdo con la forma en que la institución internacional evalúa cada uno de los aspectos, debería tener una escala del 0 al 10, ser más rígido en la evaluación, dar a conocer en que se baso para dar tal puntuación. Considero que le falta al documento mayor precisión, aunque de todos los indicadores identificados, fue el más completo y actualizado para el desarrollo de la investigación.

Los resultados de esta evolución dieron como resultado que las ventajas competitivas de México con respecto a la UE son: mano de obra barata y posición geográfica, mientras para la UE son mano de obra altamente calificada, tecnología, innovación e Infraestructura, entre otros rubros.

Con base en el diagnóstico correspondiente, se formuló una propuesta de política pública, acorde con:

Cubrir las necesidades de los factores mencionados en la parte del diagnóstico a través de 5 objetivos, con metas al mediano y largo plazo, y la propuesta de acciones para llevarse a cabo. Siendo la primera vez que se formula una propuesta de política pública con respecto al objeto de estudio.

Las aportaciones más importantes de la propuesta desde mi punto de vista, fueron las acciones orientadas a la creación de un comité para el desarrollo de la competitividad de México con la UE, la creación de una base de datos estadísticos y el fomento de programas de estudio actualizados para la investigación y desarrollo, que contribuya al mejoramiento del uso de la tecnología, la investigación y desarrollo, el empleo, y el interés por parte de los países europeos por invertir en el país en el fortalecimiento de la infraestructura.

Uno de los aspectos que más me llamó la atención, fueron las políticas ambientales que no existían en la relación de la competitividad del sector automotriz mexicano. Ahora que ya se conoce su importancia, se espera que el gobierno federal pueda darle forma a la propuesta y tomar las decisiones más adecuadas, para que pueda competir en los próximos años de manera más eficiente con la UE. Considero que en esta parte, es fundamental la contratación de especialistas con mucho conocimiento en el área, ya que es un tema relativamente nuevo para el sector automotriz nacional.

Ahora bien, respondiendo a la pregunta central sobre el planteamiento del problema de la investigación y con base en la propuesta formulada, considero que el tipo de política pública competitiva que debe implementarse en México con relación a los bienes exportables al mediano y largo plazo, debe ser aquella que esté orientada a identificar primero los factores que afectan la falta de competitividad del país en su relación comercial y, segundo cubrir totalmente cada una de las etapas que componen el proceso de la propuesta, a fin de dar respuesta a la forma en cómo se abordarían las desventajas competitivas para

que en el tiempo establecido, se determine el avance favorable en cada una de ellas.

Con base en la hipótesis de trabajo establecida en la parte correspondiente de la metodología de la investigación y en los resultados identificados y evaluados, se determinó que el TLCUEM no ha sido rentable en el sector automotriz, porque no se han implementado y formulado acciones reales que promuevan el desarrollo de la industria, de aquí la importancia de dar seguimiento a la formulación de propuesta pública establecida en la investigación, esperando que en futuras investigaciones de la Administración Pública se sigan fomentando este tipo de estudios indispensables para dar respuesta a las necesidades no sólo de esta industria, sino de cualquier actividad económica.

También considero que los retos próximos de la competitividad del comercio exterior en el sector automotriz del TLCUEM, estarán condicionados por una serie de factores, dentro de los cuáles destaca, la actual situación financiera internacional que ha afectado a países como E.U. y, como parte de la dependencia económica se tendrán que analizar en estudios posteriores los efectos que impacten en la industria automotriz mexicana.

Por otro lado, los efectos que puedan generarse en los próximos meses sobre el aumento de la gasolina y el diesel reflejados en el mercado interno y externo, en su participación con la UE y, aunque Grecia e Irlanda no son de los principales socios comerciales del sector para México, la situación financiera y económica de estos países, pueden ser factores importantes para que la UE disminuya la inversión en el país como parte de atender primero a sus estados miembros o en su caso ante la falta de garantías de estabilidad social en el país, el bloque europeo decida definitivamente dirigirse a otros mercados internacionales de la industria automotriz.



## RECOMENDACIONES

- Se recomienda a las Universidades que imparten la Maestría en Administración Pública, brindar una mayor importancia en la impartición de la materia de políticas públicas de manera teórico-práctica a fin que los alumnos y futuros investigadores cuenten con las herramientas necesarias que les permita realizar estudios de investigación acordes con el tema.
- Se recomienda al INA mayor vinculación con el sector académico del país, debido a que es de las pocas asociaciones automotrices que no comparte información de gran interés como el sector de autopartes, indispensable para complementar el análisis con el sector terminal. Esto ha representado una gran dificultad para el investigador en la identificación y evaluación de datos estadísticos.
- Se recomienda a las principales asociaciones automotrices del país reunirse por lo menos una vez al año para la formación de foros de consulta relacionados con la participación del sector automotriz nacional en las relaciones comerciales del país con el mundo. Es muy importante este dato, porque permitirá a los investigadores tener una visión más amplia de la participación del mercado mexicano en el contexto internacional y no limitarse solamente al TLCAN.
- Se recomienda al gobierno federal la revisión y actualización en su caso, del actual decreto automotriz, debido a que no corresponde con los resultados obtenidos de la industria automotriz nacional y no ha sido beneficiada en su relación con sus acuerdos comerciales, como en el caso específico con la UE.

- Se recomienda en futuros trabajos de investigación, se actualicen datos y seguimiento a la formulación de propuesta de política pública establecida en la investigación a fin de que si se lleva a cabo la implementación sea continuamente evaluada con el propósito de lograr cambios reales y satisfactorios en las relaciones comerciales del sector en el TLCUEM.
- Se deben generar convenios entre Gobierno-Universidades-Centros de Investigación-Asociaciones-Empresas en el sector automotriz en la relación comercial México-UE, con la finalidad de fortalecer trabajos futuros sobre el objeto de estudio de la investigación, impulsar la carrera de ingeniero automotriz y, garantizar un escenario de profesionistas más competitivos acorde con las exigencias del mercado mundial automotor en la especialización tanto de la industria terminal como de autopartes.
- Se invita a las autoridades correspondientes a llevar a cabo la implementación de la propuesta de base estadística recomendada en el capítulo de correspondiente de la investigación. El diseño final corresponderá a los expertos en el área. Sin embargo, es importante su elaboración, dado a que ha sido uno de los problemas más comunes para los investigadores localizar datos estadísticos completos del sector automotriz en el TLCUEM.
- En caso de llevarse a cabo la implementación de la presente propuesta de política pública, se recomienda al gobierno formar adecuadamente al grupo multidisciplinario capaz de llevar a la práctica y, de manera adecuada la propuesta. Se recomienda profesionistas en las siguientes áreas: Ingeniería, Química, Economía, Derecho, Finanzas, Contaduría, Mercadotecnia, Relaciones Internacionales, Comercio Exterior y Administración Pública, entre otros.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros:

- Acevedo M. Jorge A. Comp. Gitli, Eduardo. *Estudio sobre el sector externo mexicano*. Edición Primavera. México, D.F. 1990.
- Argüelles, Antonio y Gómez Mandujano, Antonio. *La competencia de la industria mexicana frente a la concurrencia internacional*. México, 1994.
- Arteaga García, Arnulfo. *Integración Productiva y Relaciones Laborales en la Industria Automotriz en México*. Ed. Plaza y Valdés Editores, México, 2003.
- Ávila Álvarez, Antonio María; Castillo Urrutia, Juan Antonio y Díaz Mier, Miguel Ángel. *Política comercial exterior de la Unión Europea*. Ed. Pirámide. España, 1999.
- Ballesteros Román, Alfonso J. *Comercio exterior teoría y práctica*. Ed. Universidad de Murcia. 2ª Ed; España, 2001.
- Batres Soto, Roberto y García Calderón, Luis. *Competitividad y desarrollo internacional, cómo lograrlo en México*. Ed. Mc Graw Hill, México, 2006.
- Berumen, Sergio A. *Economía Internacional*. Ed. CECSA. México, 2002.
- Berumen, Sergio A. y Palacios Sommer, Octavio. *Competitividad, clusters e innovación*. Ed. Trillas, México, 2009.
- Blanco Mendoza, Herminio. *Las negociaciones comerciales de México con el mundo*. Ed. FCE, México, 1994.
- Calderon S., Jorge A. y Manchón C., L. Federico. Comp. Guerra Borges, Alfredo. *Fin de época. De la integración tradicional al regionalismo estratégico*. Ed. Siglo XXI. España, 2009.
- Clavijo, Fernando y Casar, José I. *La industria mexicana en el mercado mundial. Volumen II*. Ed. FCE. México, 1994.
- Dávila Gómez, Roberto y Navarrete, Jorge Eduardo. *El comercio exterior de México*. Ed. Siglo XXI, México, 1982.

- De Icaza, Carlos A. y Rivera Banuet, José. *El orden mundial emergente. México en el siglo XXI*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. México, 1994.
- Eaton David W. *México y la globalización. Hacia un nuevo amanecer*. Ed. Trillas, México, 2001.
- Escaith, Hubert y Quenan, Carlos. *Emergencia del uso del euro y sus implicaciones para América Latina y el Caribe*. Ed. CEPAL/UNCTAD. Serie macroeconomía del desarrollo. Santiago de Chile, Enero 2003.
- Estay, Jaime y Sotomayor, Héctor. *América Latina y México ante la Unión Europea*. Ed. UAM-Xochimilco. México, 1992.
- Fea Guglielmetti, Ugo. *Competitividad es calidad total*. Ed. Alfaomega. 2ª Ed; México, 1995.
- Félix Arese, Héctor. *Comercio y Marketing Internacional. Modelo para el diseño estratégico*. Grupo Editorial Norma. Argentina, 1999.
- Galindo Martín, Miguel Angel. *Diccionario de Economía aplicada. Política Económica, Economía Mundial y Estructura Económica*. Ed. Del Economista. Madrid, España. 2008.
- Galindo Martin, Miguel Ángel. *Política Económica, Economía Mundial y Estructura Económica. Diccionario de Economía y Empresa*. Editorial del Economista. Madrid, España, 2008.
- García Fonser, Cándido. *Elementos de comercio exterior*. Ed. Trillas. México, 2004.
- Gélinier, Octave; y Pateyron, Emmanuel. *La nueva economía del siglo XXI*. Ed. PAIDOS. Buenos Aires, Argentina. 2001.
- Giddens, Anthony. *Un mundo desbocado*. Ed. Taurus. España, 2000.
- González Gómez, Marco Antonio. *Las relaciones internacionales de México con el mundo. Memoria Tomo IV*. Ed. Senado de la República LIV Legislatura. México, 1990.
- Guzmán, Alenka y Abortes, Jaime. *La competitividad internacional: reflexiones sobre las ventajas competitivas en los países industrializados y*

*semiindustrializados*. En Revista Política y Cultura. UAM-Xochimilco. Núm. 3, México, D.F. Invierno de 1993.

- Hernández Laos, Enrique. *La competitividad industrial en México*. Ed. UAM-Iztapalapa; Plaza y Valdez Editores. México, 2000.
- Herrera Ramos, J. Mario; y Covarrubias, Aguirre Patricia. Comp. Bailey, John. *Impactos del TLC en México y Estados Unidos*. Ed. FLACSO. México, 2003.
- Juárez Núñez, Humberto y Lara Rivero, Arturo. Comp. Bueno Castellanos, Carmen. *El auto global desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*. Ed. CONACYT, UNAM, Universidad Iberoamericana, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, 2005.
- Lajous Vargas, Roberto. *Los retos de la política exterior de México en el siglo XXI*. Ed. Instituto Matías Romero-SER. México, 2000.
- Lerma Kirchner, Alejandro. *Comercio Internacional. Metodología para la formulación de estudios de competitividad empresarial. Guía de estudio*. Ediciones contables, administrativas y fiscales, S.A. de C.V. 3ª Ed; México, 2004.
- Lischitf, Edgardo. *El complejo automotor en México y América Latina*. Ed. UAM Azcapotzalco, México, 1985.
- Mares, David R. *La irrupción del mercado internacional en México*. Ed. Colegio de México. México, 2007.
- Mariñez Navarro, Freddy y Garza Cantú, Vidal. *Política pública y democracia en América Latina. Del análisis a la implementación*. Ed. Miguel Ángel Porrúa y el Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Monterrey, México, D.F. 2009.
- Micheli, Jordy. Comp. Gitli, Eduardo. *Estudio sobre el sector externo mexicano*. Edición Primavera. México, D.F. 1990.
- Montiel, Yolanda. *Proceso de trabajo, acción sindical y nuevas tecnologías en Volkswagen de México*. Ediciones de la Casa Chata, Centro de

Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. México, D.F. 1991.

- Orozco Alvarado, Javier Comp. Calva, José Luis. *México en el mundo. Inserción eficiente*. Ed. Cámara de Diputados, LX Legislatura, Miguel Ángel Porrúa y UNAM, México, 2007.
- Ortiz Wadgymer, Arturo. *Introducción al comercio exterior*. Ed. Nuestro Tiempo. 2ª Ed; México, 1990.
- Osorio Arcila. Cristóbal. *Diccionario de Comercio Internacional*. Ed. Ecoediciones. 3ª Ed; Santa Fe de Bogota, Colombia, 2006.
- Parsons, Wayne. *Políticas Públicas. Una introducción a la teoría y práctica del análisis de políticas públicas*. Ed. FLACSO. México. 2007.
- Piñón Antillón, Rosa María. *De la Comunidad a la Unión Europea. (Del Acta Única a Maastricht)*. Ed. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. México, 1994.
- Piñones Vázquez, Silvia y López Bracho, Miguel Ángel. comp. Lara Flores, Sara María; y Chauvet, Michelle. *La sociedad mexicana rural frente al nuevo milenio. Vol. I. La inserción de la agricultura mexicana en la economía mundial*. Ed. UAM-Azcapotzalco, Universidad Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH); Plaza y Valdés Editores. México, 1996.
- Porter, Michael E. *Estrategia Competitiva. Técnicas para el Análisis de los Sectores Industriales y de la Competencia*. Ed. CECSA. México, 2000.
- Porter, Michael E. *La ventaja competitiva de las naciones*. Ed. Javier Vergara Editor. Argentina, 1991.
- Porter, Michel E. *Ser Competitivo*. Ed. Deusto y Planeta de Agostini Profesional y Formación, S.L. España, 2003.
- Pugel, Thomas A. *Economía internacional*. Ed. Mc Graw Hill. 12ª Ed; España, 2004.
- Reyes Corchado, María del Carmen. *Formas de integración económica: Globalización y Regionalización*. Ed. Limusa. México, 2008.

- Rodríguez, Ennio; Doryan, Eduardo; Weisleder, Saúl; Herrero, Fernando; y Salazar, José Manuel. *De cara al nuevo milenio*. Ed. Universidad Estatal a Distancia (EUED). San José, Costa Rica, 1989.
- Rosell, Mauricio y Aguirre Pedro. *La Unión Europea. Evolución y perspectivas. Lecciones y oportunidades para México*. Ed. Diana. México, 1994.
- Roy, Joaquín; Chanona, Alejandro y Domínguez, Roberto. *La Unión Europea y el TLCAN*. Ed. UNAM. México, 2004.
- Rubio, Luis. *¿Cómo va a afectar a México el Tratado de Libre Comercio?* Ed. FCE, México, 1992.
- Salazar Silva, Carlos y Ramírez Domínguez, José L. *Regionalismo Abierto, Gran visión del Pacífico Mexicano*. Ed. Foro Académico del Pacífico Mexicano y Senado de la República, Comité Mexicano del Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico, Gobierno del estado de Colima y Universidad de Colima. Colima, México, 2003.
- Salvatore, Dominick. *Microeconomía*. Ed. Mc Graw Hill. 3ª Ed; México, 1992.
- Scheel Mayenberger, Carlos. *Competencia en arenas globales. Un enfoque metodológico para lograr alta competitividad*. Ed. Trillas, México, 2000.
- Sepúlveda L. César. *Diccionario de Términos Económicos*. Ed. Universitaria S.A. 11ª Ed; Santiago de Chile, 2004.
- Shaiken, Harley y Herzenberg, Stephen. *Automatización y producción global: producción de motores de automóvil en México, E.U.A. y Canadá*. Ed. Facultad de Economía, UNAM. México, 1989.
- Tugores Ques, Juan. *Economía internacional*. Ed. Mc Graw Hill. 6ª Ed; España, 2006.
- Ulrich, Beck. *¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización*. Ed. Paidós. España.
- Velázquez Flores, Rafael. Comp. Roy, Joaquín. *Las relaciones exteriores de la Unión Europea*. Ed. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM; Plaza y Valdés Editores. México, 2001

- Villalobos Torres, Lourdes Rocío. *Fundamentos de Comercio Internacional*, Universidad Anáhuac. México, 2005.
- Villarreal Dávila, Rosendo. *Análisis de los efectos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en la economía mexicana: Una visión sectorial a cinco años de distancia. Tomo I. Ed. Senado de la República, LVII Legislatura.* México, D.F. 2000.
- Villarreal René y Ramos de Villarreal, Rocío; *México competitivo 2020. Un modelo de competitividad sistémica para el desarrollo.* Ed. Océano, México, 2002.
- Zabludovsky k. Jaime y Gómez Lora, Sergio. *La ventana europea: retos de la negociación del Tratado de Libre Comercio de México con la Unión Europea.* Editorial Banco Interamericano de Desarrollo. Buenos Aires, Argentina. 2004.

#### **Revistas:**

- Dussel, Enrique Peters. *Hacia una política de competitividad en México.* En Revista de ECONOMÍA UNAM, Vol. 3, Núm.9, México, 2006.
- Dussel Peters, Enrique. *La inversión extranjera en México.* Ed. CEPAL/UNCTAD. Serie Desarrollo Productivo No.80. Santiago de Chile, Octubre de 2000.
- Llambí Insua, Luis. *La competitividad de los territorios subnacionales: fundamentos teóricos para el crecimiento rural .*En Revista de Comercio Exterior, Bancomext. Vol.59, Núm.11, México, Noviembre de 2009.
- Morales González, María Antonia; y Pech Vázquez, José Luis. *Competitividad y estrategia: el enfoque de las competencias esenciales y en el enfoque pasado en los recursos.* En Revista de Contaduría y Administración. Instituto Tecnológico de Mérida. Núm. 197, Mérida, Yucatán, abril-junio de 2000.
- Mortimore, Michael; Bonifaz, José Luis; y Duarte de Oliveira, Jorge Leonardo. *La competitividad internacional: Un Canálisis de las experiencias*



*de Asia en desarrollo y América Latina*. Ed. CEPAL/UNCTAD. Serie desarrollo productivo. 40. Santiago de Chile, Marzo 1997.

- Puyana, Alicia. *El camino mexicano hacia el regionalismo abierto: Los acuerdos de libre comercio de México con América del Norte y Europa*. Editorial Cepal. Serie comercio internacional. No.35. Santiago de Chile, Diciembre de 2003.
- Romo Murillo, David; y Abdel Musk. *Sobre el concepto de competitividad*. En Revista de Comercio Exterior. Bancomext. Vol. 55, Núm. 3, México, Marzo de 2005.
- Rozo, Carlos A. *El Tratado de Libre Comercio entre la Unión Europea y México: Flujos comerciales y de capital*. En Revista de Comercio Exterior, Bancomext. Vol. 54, Núm. 3, México, Marzo de 2004.

#### **Documentos Oficiales:**

- Acuerdo que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles. 12-15/Dic/2010 en Portal de Secretaría de Economía.
- Agenda de la Administración Pública Federal. Ediciones Fiscales ISEF., 20ª Ed; México, 2009.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial SISTA. México, 2009.
- Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles. 10-11/Dic/2011 en Portal de Secretaría de Economía.
- Ley del Comercio Exterior. 09/Oct/2010 en Portal de Cámara de Diputados.
- Ley Federal de Competencia Económica. 25/Oct/2010 en Portal de la Secretaría de Economía.

## **Páginas Web:**

[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/index_en.htm)  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_es.htm)  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm)  
<http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatur/index/>  
[http://eeas.europa.eu/delegations/mexico/eu\\_mexico](http://eeas.europa.eu/delegations/mexico/eu_mexico)  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>  
<http://mim.promexico.gob.mx>  
<http://www.acea.be>  
<http://www.amia.com.mx>  
<http://www.bancomundial.org>  
<http://www.banxico.org.mx>  
[http://www.cef.gob.mx/publicaciones/historico/estudios/2009/estudios\\_2009.htm](http://www.cef.gob.mx/publicaciones/historico/estudios/2009/estudios_2009.htm)  
<http://www.cfc.gob.mx>  
<http://www.conaycit.mx>  
<http://www.diputados.gob.mx>  
<http://www.ec.europa.eu>  
<http://www.economia.gob.mx>  
<http://www.economia-bruselas.gob.mx/>  
<http://www.economiasnci.gob.mx>  
<http://www.eucar.be>  
<http://www.exporthelp.europa.eu/>  
[http://www.imco.org.mx/temas/relaciones\\_internacionales\\_comercio\\_internacional/tlc\\_union\\_europea\\_2008](http://www.imco.org.mx/temas/relaciones_internacionales_comercio_internacional/tlc_union_europea_2008)  
<http://www.inegi.gob.mx>  
<http://www.oica.net>  
<http://www.procei.mx>  
<http://www.protlcuem.gob.mx/swb/es/Protlcuem>  
<http://www.unece.org/about/about.htm>  
<http://www.unece.org/about/about.htm>  
<http://www.weforum.org>

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

- Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación. (AAECPyC).
- Acuerdo General sobre Aranceles de Aduanas y Comercio. (GATT).
- Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionados con el Comercio. (AI).
- Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles. (ACEA).
- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles A.C. (AMDA).
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. (AMIA).
- Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones A.C. (ANPACT).
- Banco Mundial. (BM).
- Benelux. (Bélgica, Holanda y Luxemburgo).
- Cámara Nacional de la Industria de la Transformación. (CANACINTRA).
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (CEPAL).
- Comisión Económica para Europa. (CEPE).
- Comisión Federal de Competencia. (CFC).
- Comisión Intersectorial de la Industria Automotriz. (CIIA).
- Competitive Analysis Nations. (CAN).
- Comunidad de la Energía Atómica. (EURATOM).
- Comunidad Económica Europea. (CEE).
- Comunidad Europea del Carbón y del Acero. (ACEA).
- Comunidad Europea. (CE).
- Consejo Europeo para la Industria Automotriz de Investigación y Desarrollo. (EUCAR).
- Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. (CONACYT).
- Declaración Conjunta sobre Comercio. (DC).
- Dirección General de la Inversión Extranjera. (DGIE).
- Estadísticas del Comercio Exterior de Bienes de las Naciones Unidas. (COMTRADE).

- Fondo Monetario Internacional. (FMI).
- Industria Nacional de Autopartes, A.C. (INA).
- Informe de la Comisión de Productividad del Massachussets Institute of Technology. (MIT).
- Instituto Mexicano para la Competitividad. (IMCO).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (INEGI).
- Inversión Extranjera Directa. (IED).
- Nomenclatura Combinada de la UE. (NC).
- Organización de las Naciones Unidas. (ONU).
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles. (OICA).
- Organización Mundial de Comercio. (OMC).
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (OCDE).
- Producto Interno Bruto (PIB).
- Programa de Competitividad e Innovación México-UE (PROCEI)
- Programa de Importación Temporal Para Producir Artículos de Exportación. (PITEX).
- Programa Integral de Apoyo a la Pequeña y Mediana Empresa. (PYAPIME).
- Programas de Promoción Sectorial. (PROSEC).
- Proyecto de Facilitación del Tratado de Libre Comercio entre México y la UE. (PROTLCUEM).
- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. (SECOFI).
- Secretaría de Economía. (SE).
- Sistema Monetario Europeo. (SME).
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. (TLCAN).
- Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea. (TLCUEM).
- Unidad de Cuenta Europea Común. (ECU).
- Unión Europea. (UE).
- World Economic Forum. (WEF).

## GLOSARIO

**ACUERDO COMERCIAL:** Pacto o negociación entre dos o más países con el objeto de armonizar intereses en materia de comercio e incrementar los intercambios entre las partes firmantes.

**ADMINISTRACIÓN PÚBLICA:** Conjunto ordenado y sistematizado de instituciones gubernamentales que aplican políticas, normas, técnicas, sistemas y procedimientos a través de los cuales se racionalizan los recursos para producir bienes y servicios que demanda la sociedad.

**APERTURA ECONÓMICA:** Proceso a través del cual la economía se ajusta a las nuevas realidades del mercado y sus relaciones asociales, así como a las transformaciones comerciales y tecnológicas mundiales.

**ARANCELES:** Son derechos o impuestos grabados a artículos transportados de la aduana de un país a la aduana de otro. Su objetivo fundamental es elevar el precio de la mercancía que se comercia, reduciendo así la posibilidad de competir con las mercancías nacionales similares.

**ARANCEL A LA IMPORTACIÓN:** Impuesto aplicado a los bienes importados por un país. Forman parte de la política comercial y tienen como objetivo incrementar el precios de los bienes extranjeros para favorecer la producción nacional, aunque también pueden tener una función recaudatoria para el estado. Pueden ser aranceles específicos, cuando se exige una cantidad fija por cada unidad del bien importado o aranceles ad valorem, cuando se cobra un porcentaje sobre el valor de la compra de los bienes importados.

**ARANCEL DE EXPORTACIÓN:** Gravamen que se impone a los bienes exportados de un país.

**ARISTA:** Línea desarrolladas durante la investigación, comprenden los aspectos metodológicos, sociales, académicos y económicos.

**ARMONIZACIÓN:** Significa adecuar las legislaciones nacionales entre sí, muy a menudo para eliminar obstáculos nacionales a la libre circulación de trabajadores, mercancías, servicios y capitales. En otras palabras significa, asegurarse que en cualquier ámbito particular en que los países tienen fijadas normas, se impongan obligaciones similares a los ciudadanos de todos ellos y obligaciones mínimas en cada país. También se aplica en la coordinación de las normas técnicas nacionales para que los productos y servicios puedan ser objeto de comercio libremente.

**AUTOMATIZACIÓN:** Sistemas mecanizados de producción tecnológicamente avanzados que se orientan a lograr el máximo de simplicidad y eficiencia. Los sistemas automatizados generan una información que sirve para realimentar el proceso y con la cual pueden en los procesos industriales. Los sistemas automatizadas generan información que sirve para realimentar el proceso y con la cual puede autorregularse, permitiendo que el trabajo realizado por una máquina constituya un insumo de otras que lo continúan.

**AUTOMOVIL:** Vehículo que consta generalmente de cuatro ruedas, un interior diseñado para los viajeros, puertas y ventanillas, entre otros elementos. Funciona a partir del uso de energía, en la mayoría de los casos diferentes combustibles como gas o gasolina.

**BALANZA COMERCIAL:** Parte de la Balanza de Pagos que registra sólo las transacciones de bienes de un país con el resto del mundo durante un período determinado. Cuando el valor de las importaciones excede al valor de las

exportaciones, se dice que la balanza comercial está en déficit. Cuando la situación es la inversa, se dice que la balanza comercial tiene superávit.

**BARRERAS NO ARANCELARIAS:** Son un conjunto de exigencias administrativas desarrolladas por los gobiernos de cada país, para limitar las importaciones de mercancías. Las principales barreras no arancelarias son: las licencias o permisos, los controles de cambio, los depósitos previos, las restricciones cuantitativas o cuotas y los certificados de origen.

**BIENES:** Artículos materiales o inmateriales que requiere una entidad para el desarrollo de sus actividades y cumplimiento de sus fines. Desde el punto de vista productivo, son aquellos cuya utilidad consiste en producir otros bienes, permitiendo organizar procesos productivos que resultan en la creación de mercancías.

**CADENA PRODUCTIVA:** Es el conjunto de actividades económicas integradas en términos de mercado, tecnología y capital.

**CALIDAD:** Es la totalidad de rasgos y características de un producto o servicio que se sustenta en su habilidad para satisfacer las necesidades establecidas, por lo que significa el cumplimiento de los estándares y el hacerlo bien desde la primera vez.

**CALIDAD TOTAL:** Es un valor percibido por los clientes tanto externos como internos que ven satisfechas sus expectativas en relación a los productos, servicios y personal de una organización; es decir, cuando se avanza hacia el camino de la excelencia.

**CHASIS:** Estructura donde se ajustan las suspensiones y carrocería de un vehículo; ya que tiene que soportar al motor y al sistema de transmisión

**CILINDRADA DE UN MOTOR:** Es el volumen comprendido entre el punto muerto superior y el punto muerto inferior expresados en milímetros de un pistón como parte del motor de un vehículo. Es decir, es la forma de expresar el tamaño de un motor de un vehículo.

**CILINDRO:** Esta relacionado con la cilindrada de un motor, añadiendo que se lleva a cabo el proceso de combustión.

**COMBUSTIÓN:** Auto inflamación de gasolina en el interior del cilindro de un motor de vehículo originada por la alta temperatura del aire en compresión.

**COMPETENCIA IMPERFECTA:** Se refiere a una situación del mercado en la que muchos vendedores, cada uno con una cuota de mercado relativamente pequeña, compiten por el patrocinio del consumidor. Es decir, tienen cierto control del mercado, pero dicho control no es absoluto.

**COMPETENCIA INTERNACIONAL:** Es la relación que existe en una economía entre las empresas y los estados, quienes buscan permanentemente estrategias que sean sostenibles a largo plazo, algunos factores son: la internacionalización de sus recursos humanos, la incorporación de nuevas tecnologías y telecomunicaciones, etc.

**COMPETENCIA PERFECTA:** Es el tipo de competencia donde existe una forma de organización del mercado en la cual hay un gran número de vendedores y compradores de la mercancía, por lo que las acciones de un individuo no pueden afectar el precio de la mercancía. Además tanto los consumidores, propietarios de los recursos y las empresas presentes en el mercado tienen conocimiento perfecto de los precios y de los costos actuales y futuros.

**COMPRA:** Adquisición de algo por medio de un precio.



**CONSUMIDOR:** Persona física o moral que adquiere, realiza o disfruta como destinatario final bienes, productos o servicios.

**CONSUMIDOR FINAL:** El usuario de bienes o servicios con fines de satisfacer necesidades personales o domésticas, no para intercambiar o usarlos en operaciones comerciales, institucionales o industriales.

**CONSUMIDOR INDUSTRIAL:** El que adquiere materias primas o componentes para utilizarlas o ensamblarlos en un proceso de transformación o producción.

**COSTO:** Es el gasto económico que representa la fabricación de un producto o la prestación de un servicio. Al determinar el costo de producción, se puede establecer el precio de venta al público del bien en cuestión.

**COYUNTURA:** Es la situación resultante de un curso simultáneo de acontecimientos: económicos, políticos, financieros o sociales, para prever las posibles evaluaciones.

**DECRETO:** Es un tipo de acto administrativo emanado habitualmente por el poder ejecutivo y, posee un contenido normativo reglamentario.

**DEMANDA:** Se define como la cantidad, calidad de bienes y servicios que pueden ser adquiridos en los diferentes precios del mercado por un consumidor o por el conjunto de consumidores, en un momento determinado.

**ECONOMÍAS DE ESCALA:** Consiste en reducir el costo promedio total de producir un producto cuando una empresa expande el tamaño de sus plantas en el largo plazo.

**ÉMBOLO:** Es llamado también como el motor de arranque o pequeño pero potente motor eléctrico de gran consumo, el cual es alimentado con la corriente

proveniente del acumulador o batería y, está diseñado para transformar esa energía eléctrica en potencia mecánica que será utilizada para hacer arrancar el motor del vehículo.

**EMISIONES DE CO2:** Son las emisiones de dióxido de carbono, acompañadas de diversas emisiones de humo, hollín, metales pesados y otros contaminantes que afectan la mayoría de los organismos vivos.

**EMPRESA:** Es una unidad económico-social, integrada por elementos humanos, materiales y técnicos, cuyo objetivo es obtener utilidades a través de su participación en el mercado de bienes y servicios, mediante el uso de los factores productivos: tierra, trabajo y capital.

**ESTRATEGIA:** Conjunto de técnicas planeadas para conseguir un fin.

**ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA:** Se refiere a una de las formas de la división social del trabajo en las distintas ramas de la industria, en la que un individuo aprende a dominar por completo una parte del proceso productivo.

**EUROSTAT:** Es el sitio oficial de la Unión Europea referente a las principales estadísticas que componen tanto su comercio interno como externo.

**EXPORTACION:** Venta de mercancías a un país extranjero.

**FACTOR:** Elemento o circunstancia que contribuye, junto con otras cosas, a producir un resultado.

**FRACCIÓN ARANCELARIA:** Dentro del Sistema Armonizado Internacional, es la clave que identifica a un bien o servicio específico en la tarifa arancelaria de importación o exportación.

**GASOLINA:** Es una mezcla de hidrocarburos derivada del petróleo que se utiliza como combustible en motores de combustión interna con encendido de chispa o por compresión.

**HIPÓTESIS:** Es una proposición condicional que generalmente se tiene de una observación ocasional del mundo real.

**IMPORTACION:** Entrada en un país de materias o productos obtenidos, elaborados o fabricados en el extranjero.

**INDICADOR:** Dato o información que sirve para conocer un hecho.

**INDICE GLOBAL:** Es el instrumento que mide la habilidad de un país con respecto a los niveles de prosperidad de un país. Dentro del análisis de la competitividad internacional el más común es utilizado por el Foro Económico Mundial.

**INDUSTRIA:** Actividad económica y técnica que se desarrolla para obtener, transformar o transportar uno o varios productos naturales.

**INFRAESTRUCTURA:** Conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo de una actividad.

**INNOVACIÓN:** Es la creación o modificación de un producto y, su introducción al mercado

**INSUMO:** Conjunto de bienes que se utilizan para producir otros bienes.

**INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA:** Es la colocación de capitales a largo plazo en algún país extranjero, para la creación de empresas en los sectores económicos de un país.

**MANO DE OBRA:** Se refiere al costo total que representan los recursos humanos de una empresa, incluidos los salarios y todo tipo de impuestos que van ligados con cada trabajador.

**MANUFACTURA:** Proceso de fabricación de un producto que se realiza con la manos o con ayuda de máquinas.

**MARCA:** Nombre, término, símbolo o diseño, o combinación de éstos, que identifica los productos o servicios de un vendedor o grupo de vendedores y que los distingue de sus competidores.

**MERCADO:** Es el lugar o conjunto de lugares donde los compradores y vendedores compran y venden bienes, servicios y recursos.

**MODELO:** Es toda representación simplificada de la realidad, donde se conservan aquellos elementos considerados importantes y descartando todo lo demás.

**MOTOR:** Es la parte de una máquina capaz de transformar cualquier tipo de energía.

**MOTOR DE COMBUSTIÓN DE ÉMBOLO:** Conocido también como motor de explosión, se refiere a la mezcla de aire y gas combustible, contenida dentro de un cilindro provisto de un émbolo, mismo que se inflama por medio de una chispa, produciéndose una explosión y como consecuencia se deriva una elevada temperatura que provoca la dilatación de los gases producidos por la combustión del carburante, esto da como resultado que se mueva un máquina o un vehículo, como los automóviles.

**MOTOR DIESEL:** Es un motor térmico de combustión interna alternativo en el cual el encendido del combustible se logra por la temperatura elevada que produce la compresión del aire en el interior del cilindro.

**MOTOR SEMI-DIESEL:** Es un motor que tiene una función intermedia entre los de explosión y diesel en cuanto a su relación de compresión y forma de realizar el encendido para la combustión de la mezcla y, por tanto, es diseñado con el fin de obtener un motor ligero y económico pero suficientemente robusto en trabajos duros como la agricultura o la navegación fluvial.

**NIVEL DE CONFIANZA DEL CONSUMIDOR:** Se refiere a la situación económica de los consumidores relacionado con la posible adquisición de un bien o servicio.

**NOMENCLATURA ARANCELARIA O ADUANERA:** Clasificación metódica de las mercancías por categorías, concebida para seguir los movimientos comerciales con el exterior.

**OFERTA:** Es la cantidad de un producto, que los productores estarían dispuestos a producir y ofrecer a los compradores, en un momento dado, en un cierto lugar y a una serie de precios determinados.

**PARTIDA ARANCELARIA:** Unidades en que se divide la Nomenclatura del Sistema Armonizado en donde se clasifican grupos de mercancías y que se identifican por 4 dígitos.

**PISTÓN:** Es uno de los elementos básicos del motor de combustión interna, se trata de un émbolo que se ajusta al interior de las paredes del cilindro mediante arcos llamados también segmentos o anillos, al mismo tiempo que soportan grandes temperaturas y presiones.

**PYME:** Son consideradas como pequeñas y medianas empresas y, son consideradas como agentes con culturas, intereses y un espíritu emprendedor específico; cuya venta anual en valores no excede un determinado tope y el número de personas que la conforma no excede un determinado límite, se dedican

a la producción y prestación de servicios para satisfacer las necesidades de la sociedad.

**PRODUCTIVIDAD:** Es la relación entre la producción obtenida por un sistema productivo y los recursos utilizados para obtener dicha producción, por lo que evalúa la capacidad de un sistema para elaborar los productos que son requeridos y a la vez el grado en que aprovechan los recursos utilizados.

**PRODUCTO INTERNO BRUTO:** Es la suma monetaria de todos los bienes y servicios producidos en una economía, generalmente en un período de un año.

**SUBPARTIDA ARANCELARIA:** Subgrupos en que se dividen las mercancías de una partida, se identifican por tener 6 dígitos en la Nomenclatura del Sistema Armonizado.

**TECNOLOGÍA:** Es el conjunto de conocimientos técnicos, ordenados científicamente, que permiten diseñar y crear bienes y servicios que facilitan la adaptación al medio ambiente y la satisfacción de necesidades al consumidor. Es importante mencionar que la actividad tecnológica influye en el progreso social y económico de los países del mundo.

**TEORÍA:** Una hipótesis que ha sido comprobada satisfactoriamente.

**VENTA:** Es el contrato a través del cual se transfiere una cosa propia a dominio ajeno por el precio pactado. Así la venta de productos o servicios constituye la base de las operaciones de las empresas.

## ANEXOS

### ANEXO 1 El sector automotriz en el mundo.

**Tabla No.11**  
**Producción Mundial de Automóviles por Países (Top-15) y Total Mundial. 2000-2010.**  
(En millones de unidades)

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
China	2,069,069	2,334,440	3,286,804	4,443,686	5,234,496	5,708,421	7,188,708	8,882,456	9,299,180	13,790,994	18,264,667
Japón	10,140,796	9,777,191	10,257,315	10,286,218	10,511,518	10,799,659	11,484,233	11,596,327	11,575,644	7,934,516	9,625,940
E.U.A.	12,799,857	11,424,689	12,279,582	12,114,971	11,989,387	11,946,653	11,263,986	10,780,729	8,693,541	5,708,852	7,761,443
Alemania	5,526,615	5,691,677	5,469,309	5,506,629	5,569,954	5,757,710	5,819,614	6,213,460	6,045,730	5,209,857	5,905,985
Corea del Sur	3,114,998	2,946,329	3,147,584	3,177,870	3,469,464	5,708,421	3,840,102	4,086,308	3,826,682	3,512,926	4,271,941
Brasil	1,681,517	1,817,237	1,791,530	1,827,791	2,317,227	2,530,840	2,611,034	2,977,150	3,215,976	3,182,617	3,648,358
India	801,360	814,611	894,796	1,161,523	1,511,157	1,638,674	2,019,808	2,253,729	3,332,328	2,632,694	3,536,783
España	3,032,874	2,849,888	2,855,239	3,029,826	3,012,174	2,752,500	2,777,435	2,889,703	2,541,644	2,170,078	2,387,900
México	1,935,527	1,841,008	1,804,670	1,575,447	1,577,159	1,684,238	2,045,518	2,095,245	2,167,944	1,561,052	2,345,124
Francia	3,348,361	3,628,418	3,601,870	3,620,066	3,665,990	3,549,008	3,169,219	3,015,854	2,568,978	2,047,658	2,227,742
Canadá	2,961,636	2,532,742	2,629,437	2,552,862	2,711,536	2,687,892	2,572,292	2,578,790	2,082,241	1,490,632	2,071,026
Tailandia	411,721	459,418	584,951	742,062	927,981	1,122,712	1,194,426	1,287,346	1,393,742	999,378	1,644,513
Irán	277,985	323,216	452,075	582,099	788,658	817,200	904,500	997,240	1,051,430	1,395,421	1,599,454
Rusia	1,205,581	1,250,682	1,219,750	1,278,792	1,386,127	1,354,504	1,508,358	1,660,120	1,790,301	722,431	1,403,244
Reino Unido	1,813,894	1,685,238	1,823,018	1,846,429	1,856,539	1,803,109	1,648,388	1,750,253	1,649,515	1,090,139	1,393,463
<b>Total Mundial</b>	<b>58,374,162</b>	<b>56,304,925</b>	<b>58,994,318</b>	<b>60,663,225</b>	<b>64,496,200</b>	<b>66,482,439</b>	<b>69,222,975</b>	<b>73,266,061</b>	<b>70,520,493</b>	<b>61,703,997</b>	<b>77,609,901</b>

**Fuente:** Elaboración Propia, 2011 con base en datos preliminares para el año 2010 de la OICA.

## ANEXO 2 La competitividad del sector automotriz en la UE.

### ANEXO 2.A

Tabla No.12

#### Competitividad del sector automotriz en los estados miembros de la Unión Europea. Parte I

País	Ventajas competitivas	Desventajas competitivas
<b>Alemania</b>	*Su industria se caracteriza por ser dinámica y diversa, con base en una alta concentración de proveedores de componentes en el apoyo a sectores como la electrónica, la ingeniería eléctrica, los plásticos y la producción de vidrio y la electrónica avanzada, entre otros.	*Acorde con datos del ACEA, no existen desventajas competitivas en el sector automotor de Alemania, por el contrario es un sector competitivo a nivel internacional.
<b>Austria</b>	*Su principal ventaja competitiva ha sido su reputación en la calidad de suministro de componentes de automoción, investigación y desarrollo.	*Dada su extensión geográfica de 41,290Km <sup>2</sup> es considerado como un pequeño mercado. *No cuenta con una marca de coches propia.
<b>Bélgica</b>	*La principal ventaja competitiva ha radicado en el fácil acceso a todos los principales mercados de ventas en Europa, dada su posición geográfica..	*Su centro de coordinación, equipos de fabricación, comercialización e investigación solo se concentra en Bruselas, por lo que hace falta promoverse a lo largo del país.
<b>Bulgaria</b>	*Dentro del sector automotriz existen pequeñas y medianas empresas que cuentan con una ingeniería sólida y personal cualificado orientado a la flexibilización de la industria.	*No ha habido ninguna producción nacional de automóviles de turismo desde 1996, cuando el Grupo Rover cerró su fábrica de automóviles.
<b>Chipre</b>	*Pertenece al Bloque Económico Europeo.	Información no disponible
<b>Dinamarca</b>	*Se especializa en la producción de sistemas de transporte inteligentes a través de sistemas de navegación, información del tráfico dinámico y servicios de localización, entre otros aspectos.	*Acorde con la ACEA, los coches no se han producido en Dinamarca desde los años 60's. (Esto fue a partir de la última línea de montaje Ford que dejó de funcionar a partir de esa década).
<b>Eslovaquia</b>	*Su principal ventaja competitiva es la mano de obra de bajo costo, misma que ha impulsado la apertura de plantas en el país por empresas como Volkswagen, PSA Peugeot y Kia Motors, entre otros.	*La industria automotriz eslovaca necesita atraer mayor inversión extranjera directa; ya que este mercado se ha visto desde la perspectiva de una inestabilidad política y económica.
<b>Eslovenia</b>	*Su industria automotora es tecnológicamente desarrollada, con base en principios de organización; tales como: una producción ajustada y una evaluación comparativa	*Necesita de una constante evaluación de sus centros de investigación.
<b>España</b>	*Su principal ventaja competitiva se ha localizado en la producción de vehículos industriales, pues representa el 80% de su producción en la exportación hacia los estados miembros de la Unión Europea.	*Falta promoción y cooperación en las actividades de desarrollo e investigación, ante la falta de más centros de investigación especializados en el país.

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de Eurostat, ACEA y Comisión Europea.



## ANEXO 2.B

**Tabla No.13**  
**Competitividad del sector automotriz en los estados miembros de la Unión Europea. Parte II**

País	Ventajas competitivas	Desventajas competitivas
<b>Estonia</b>	*Su industria automotriz está orientada hacia la fabricación especializada de componentes	*No existe una producción de vehículos de motor en Estonia.
<b>Finlandia</b>	*Se considera a la industria finés como productiva y variada, pues además de vehículos y camiones se producen remolques, vehículos militares; así como también de componentes como neumáticos y vidrios.	*Existe una fuerte dependencia de la economía nacional sobre las industrias del transporte.
<b>Francia</b>	*Su competitividad ha estado basada en las actividades de investigación y desarrollo. Fabricantes como Michelin, Valeo y Visteon, entre otros; operan las unidades de investigación y centros técnicos en todo el país.	*Acorde con la ACEA, Francia no cuenta con desventajas competitivas pues es una industria que se ha caracterizado por fomentar los avances tecnológicos en la industria europea a través de la historia.
<b>Grecia</b>	*Su mercado se vio impulsado por los Juegos Olímpicos de Atenas 2004, dada la demanda de autopartes, accesorios y servicio a los distribuidores; así como también a la demanda de consumidores por automóviles.	*Faltan empresas de producción de vehículos para pasajeros que impulsen la competitividad del país de la talla del Grupo Theoharaki (misma que cesó su producción en 1995).
<b>Hungría</b>	*La educación profesional húngara en el sector automotriz ha sido sólido en la formación de ingenieros altamente especializados.	*Existe un alto optimismo en las oportunidades de crecimiento de la industria automotriz en el país; Sin embargo, es necesario prevea los escenarios ante posibles crisis financieras internacionales o en la misma Unión Europea.
<b>Irlanda</b>	*Su industria es competitiva porque cuenta con una fuerza laboral altamente educada, sistemas avanzados de fabricación e investigación Nacional.	*Aumento de costos han llevado al cierre de plantas con baja tecnología en la industria.
<b>Italia</b>	*El país cuenta con centros de investigación de excelencia a nivel mundial , entre otros, como el Centro Ricerche Fiat(IRC) en actividades de investigación sobre motores, vehículos y sistemas electrónicos, entre otros; y el Elasis, especializado en las metodologías de diseño y aplicación de productos altamente innovadores.	*Acorde con la ACEA, Italia no cuenta con desventajas competitivas; sino por el contrario, menciona que el sector automotriz es parte de la identidad nacional del país
<b>Letonia</b>	*Es reconocido en Europa por su fuerte crecimiento económico; ya que tan solo en el año 2006 tuvo una tasa de crecimiento anual del 51.5%, esto trajo como consecuencia un desarrollo en el mercado del automóvil.	*Sólo cuenta con un productor de vehículos que es el Alkomtran; además de que su industria es relativamente nueva, ya que su asociación nacional fue creada en 1994 y como país independiente en 1990.
<b>Lituania</b>	*Promueve la utilización de vehículos más seguros y menos contaminantes.	*La industria automotriz de este país es relativamente nueva; ya que su asociación nacional fue fundada en 1994.

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de Eurostat, ACEA y Comisión Europea.

## ANEXO 2.C

**Tabla No.14**  
**Competitividad del sector automotriz en los estados miembros de la Unión Europea. Parte III**

País	Ventajas competitivas	Desventajas competitivas
<b>Luxemburgo</b>	*Pertenece al Bloque Económico Europeo.	Información no disponible
<b>Malta</b>	*Pertenece al Bloque Económico Europeo.	Información no disponible
<b>Países Bajos</b>	*Tiene una posición estratégica en el desarrollo tecnológico de los automóviles a través de institutos de investigación, mismos que estudian aspectos de eficiencia energética, medio ambiente sano, sistemas de integración y técnicas de simulación; entre otros aspectos.	*Se ha considerado a la industria automotriz holandesa relativamente pequeña si se caracteriza por la presencia de una importante variedad de fabricantes y proveedores como DAF, Spyker y Donkervoort.
<b>Polonia</b>	*Sus ventajas competitivas son: bajos costos de mano de obra, un gran mercado interno y disponibilidad de personal calificado.	*A diferencia de otros países europeos que están consolidados en su investigación y desarrollo.
<b>Portugal</b>	*Sus ventajas competitivas se han centrado por un lado, en la creación del Centro para la excelencia e Innovación en la Industria Automotriz, en el desarrollo de competencias estratégicas, tecnológicas y financieras.	*Los principales proveedores mundiales (Como: Visteon, Delphi Automotive y Robert Bosch, entre otros); prácticamente se centran solo en ciudades como Oporto, Braga y Setúbal. Por tanto se requiere de una mejor distribución a lo largo del país.
<b>Reino Unido</b>	*Su industria es amplia y variada. *Sus políticas públicas han fortalecido la cooperación entre las universidades y su industria.	*Acorde con datos del ACEA, no existen desventajas competitivas en el sector automotor del Reino Unido, por el contrario es un sector competitivo a nivel internacional.
<b>República Checa</b>	*La principal ventaja competitiva del país ha sido la excelencia en su investigación y desarrollo, esto ha sido debido a proyectos tecnológicamente exigentes en áreas de manufacturas, servicios de apoyo empresarial y actividades de investigación.	*El papel de los proveedores ha sido relativo; ya que se encuentra en crecimiento. No obstante que el contenido local de piezas en los coches de fabricación checa ha sido alta; ya que el 80% del volumen de las piezas son suministras a empresas como Toyota o PSA Peugeot.
<b>Rumanía</b>	*Su industria se ha caracterizado por su posicionamiento en Europa Central y Oriental, por lo que su ventaja competitiva radica en su localización geográfica como principal estrategia, en la capitalización de inversión extranjera.	*El sector automotor rumano ha crecido a partir del año 2001, por lo que no cuenta con una experiencia tan basta como Reino Unido, España, Francia o Italia, entre otros.
<b>Suecia</b>	*La industria automotriz sueca ha estado orientada hacia la exportación. *Ha tenido una fuerte posición en telemática, componentes electrónicos y sistemas que se integran en los vehículos.	*Se ha caracterizado la industria automotriz sueca por una fuerte dependencia a través de la fuente de empleo, con aproximadamente 140,000 personas empleados en el sector.

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con datos de Eurostat, ACEA y Comisión Europea.

**ANEXO 3 El comportamiento histórico de la competitividad del sector  
automotriz en el TLCUEM: 2002-210.**

**Tabla No.15**  
**El Sector Automotriz entre la UE y México. Período: 2002-2010.**  
**(Valor en Euros).**

<b>Año</b>	<b>Importaciones (Valor en Euros)</b>	<b>Exportaciones (Valor en Euros)</b>
2002	510,372,610	2,734,654,190
2003	906,426,210	2,150,794,890
2004	788,193,330	1,935,962,730
2005	890,074,470	2,126,658,980
2006	1,469,880,510	2,220,689,120
2007	2,162,034,940	2,268,386,900
2008	2,570,269,190	2,278,304,980
2009	1,642,032,650	1,482,027,740
2010	1,856,067,160	2,237,404,100

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de la Comisión Europea.

## ANEXO 4 Las empresas europeas del sector de autopartes en México.

**Cuadro No.3**  
**Compañías Europeas de Autopartes Instaladas en México.**

Compañía	País de origen	Producto
AB SKF	Suecia	Cojinetes y moldes de caucho, entre otros.
Autoliv	Suecia	Bolsas de aire, cinturones, dirección y volantes, entre otros.
BASF Group	Alemania	Partes plásticas para autos.
Behr GmbH & Co. KG	Alemania	Enfriador de motor y aire acondicionado.
Benteler Automotive Corp.	Alemania	Chasis y mangament systems, entre otros.
Brose Fahrzeugteile	Alemania	Reguladores de vidrio y asientos ajustables, entre otros.
Continental AG	Alemania	Neumáticos.
Dupont Automotive Systems	Francia	Partes plásticas para autos.
Edscha AG	Alemania	Bisagras y control de manejo, entre otros.
Faurecia	Francia	Asientos, puertas y sistemas de escape, entre otros.
Freudenberg & Corp.	Alemania	Componentes de suspensión y sistema eléctrico fuel, entre otros.
GKN Pick Up	Reino Unido	Productos de velocidad constante, entre otros.
Grupo Antolin	España	Modulos de puertas y productos funcionales para asientos.
Hella KG Hueck & Corp.	Alemania	Iluminación, sistema y modulos electricos.
Hutchinson SA	Francia	Sistemas de sellado y transmisión, entre otros.
Inergy Automotive	Francia	Sistema fuel.
J.Eberspaecher	Alemania	Sistema de escape y silenciadores, entre otros.
J.L. French Automotive Castings	Francia	Aluminio
Kolbenschmidt Pierburg AC	Alemania	Pistones
Magneti Marelli S. P.A	Italia	Control de motor y sistema de suspensión e iluminación, entre otros.
Mahle GmbH	Alemania	Cojinetes y ensamble, entre otros.
Michelin Group	Francia	Neumáticos.
Pikington PLC	Reino Unido	Productos de vidrio y sistemas de barnizado.
Plastic Omnium	Francia	Tanques de combustible, entre otros.
Rieter Automotive Managment AG	Suiza	Sistema de administración térmica y vestidores interiores.
Robert Bosch	Alemania	Fuel injection, chasis, sistema de energía y carrocería, entre otros.
Royal Philips	Países Bajos	Semiconductores e iluminación, entre otros.
Saint-Gobain	Francia	Vidrios, cojinetes y asientos, entre otros.
Shafenacker International AG	Alemania	Sistemas de espejo, sistema de audio e iluminación.
Siemens VDO	Alemania	Sistema y componentes electrónicos y eléctricos.
Teksid, S.p.A	Italia	Aluminio, magnesio, metal y componentes de suspensión.
ThyssenKrupp AG	Alemania	Sistema de carrocería y dirección; y modulos de chasis, entre otros.
TI Automotive	Reino Unido	Frenos y aplicaciones de aire acondicionado, entre otros.
Tomkins PLC	Reino Unido	Productos de aire y sistemas.
Universal Automotive Industries Inc	Reino Unido	Suministro de piezas para recambios de automoción.
Valeo	Francia	Asientos, puertas, paquetes acústicos y sistemas de escape.
Webasto AG	Alemania	Sistema de enfriamiento y calentadores, entre otros.
Wilhelm Karmann GmbH	Alemania	Sistemas convertibles de la cruz
ZF Friedrichshafen AG	Alemania	Transmisión, componentes de suspensión y amortiguadores.
ZF Sachs AG	Alemania	Sistemas de suspensión, entre otros.

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de SE y Comisión Europea.

## ANEXO 5 Las empresas europeas del sector terminal automotriz en México.

**Cuadro No.4**  
**Industria Terminal de Vehículos Ligeros de la UE en México.**

Compañía	País de Origen	Producto
Volkswagen	Alemania	Fabricante de automóviles
Renault	Francia	Fabricante de automóviles y de carreras
Seat	España	Fabricante de automóviles
Audi	Alemania	Fabricante de automóviles
BMV	Alemania	Fabricante de automóviles y bicicletas
PSA Peugeot-Citröen	Francia	Fabricante de automóviles
Fiat	Italia	Fabricante de automóviles de turismo
Porsche	Alemania	Fabricante de automóviles deportivos
Land Rover	Reino Unido	Fabricante de automóviles de turismo
Jaguar	Reino Unido	Fabricante de automóviles deportivos
Bentley	Reino Unido	Fabricante de automóviles

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de AMIA y AMDA.

**Cuadro No.5**  
**Industria Terminal de Vehículos Comerciales y/o Pesados de la UE en México.**

Fabricante	País de Origen	Producto
Daimler AG(Mercedez Benz y Freightliner)	Alemania	Autobuses Foráneos, Camiones y Tractocamiones
Kenworth	Reino Unido	Camiones y Tractocamiones
MAN	Alemania	Autobuses y Tractocamiones Pesados
Scania	Suecia	Autobuses Foráneos, Camiones y Tractocamiones
Volkswagen	Alemania	Chassises y Camiones clase 5
Volvo	Suecia	Autobuses Foráneos, Camiones y Tractocamiones.

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de ANPACT, OICA y AMDA.

## ANEXO 6 FRACCIONES ARANCELARIAS Y PARTICIPACIÓN COMERCIAL DEL TLCUEM EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ: 2000-2010.

### ANEXO 6.A

**Tabla No.16**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87032210 y 87032319.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87032210:		Fracción: 87032319:	
	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incluidas camionetas y automóviles de carrera, con encendido por chispa motor de émbolo alternativo, de cilindrada superior a 1,000cm <sup>3</sup> pero <=1,500cm <sup>3</sup> , nuevos (excepto los de partida 8702 y los vehículos para el transporte de personas en la nieve y vehículos similares de subpartida 870310)		Los demás. Se refiere a los automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de las partida 8702), IVA incluido. Camionetas y automóviles de carrera, con encendido por chispa motor de émbolo alternativo, de cilindrada superior a 1,500 cm <sup>3</sup> pero <=3,000cm <sup>3</sup> (excepto la subpartida 870310 y la fracción 87032311)	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	122,480	121,774,340	413,651,868	427,239,169
2001	9,732,111	45,236,950	495,022,238	888,845,121
2002	23,797,233	74,709,997	204,094,399	1,244,860,696
2003	96,125,256	10,945,370	410,838,832	865,722,521
2004	50,888,160	38,287,084	311,212,388	736,811,048
2005	33,376,310	13,525,400	411,186,487	652,505,827
2006	48,433,852	23,514,284	653,518,239	708,080,175
2007	175,765,997	22,982,102	658,981,565	607,798,529
2008	263,171,205	17,559,879	609,424,206	518,866,665
2009	334,860,147	12,293,070	294,439,835	379,829,740
2010	327,248,593	24,271,355	283,758,188	567,273,728

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat

**Tabla No.17**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87032210 y 87032319.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87032210					
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)		
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010
Bélgica	45,619	Alemania 327,177,883	Reino Unido	64,298,323	España 10,652,774
Alemania	29,423	Bélgica 70,710	Alemania	56,686,056	Alemania 6,450,093
Francia	24,272		Bélgica	708,837	Polonia 4,915,159
Rep.Checa	23,166		España	38,639	Bélgica 2,030,000
			Resto UE	42,485	Resto UE 223,329
Fracción 87032319					
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)		
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010
Alemania	291,410,468	Alemania 240,446,642	Alemania	172,438,347	Alemania 284,614,027
Reino Unido	36,417,180	Reino Unido 16,298,203	Bélgica	129,188,341	España 203,788,880
Italia	23,766,224	Países Bajos 15,254,706	España	76,529,051	Reino Unido 30,372,790
Países Bajos	21,432,102	Bélgica 4,332,924	Reino Unido	32,647,721	Bélgica 18,865,597
Resto UE	40,625,884	Resto UE 7,426,109	Resto UE	16,435,709	Resto UE 29,632,434

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.B

**Tabla No.18**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87032390 y 87032410.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87032390:		Fracción 87032410:	
	Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para transporte de personas, incluidas camionetas y automóviles de carrera, con motor de émbolo alternativo de cilindrada superior a 1,500cm <sup>3</sup> pero <=3,000cm <sup>3</sup> , nuevos(excepto los vehículos para el transporte de personas en la nieve y otros vehículos especialmente diseñados de la subpartida 870310).		Automóviles de turismo y demás vehículos concebidos principalmente para transporte de personas, incluidas camionetas y automóviles de carrera, con encendido por chispa motor de émbolo alternativo de cilindrada superior a 3,000cm <sup>3</sup> ,nuevos(excepto los vehículos para el transporte de personas en la nieve y otros vehículos especialmente diseñados de la subpartida 870310).	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	1,559,404	384,077	631,072	54,882,002
2001	1,067,609	1,270,097	8,750,983	129,802,092
2002	1,129,885	2,745,147	979,182	148,013,047
2003	1,247,839	363,636	1,857,454	168,005,091
2004	2,103,921	643,438	6,254,784	160,224,573
2005	2,045,303	871,315	7,419,685	198,951,581
2006	2,742,796	171,682	13,478,858	226,561,325
2007	3,267,017	467,055	29,168,348	241,929,379
2008	3,419,051	848,589	16,161,151	267,540,876
2009	3,349,399	506,222	13,541,642	121,411,017
2010	2,347,245	1,086,477	17,355,155	113,456,824

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.19**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87032390 y 87032410.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87032390							
Importaciones (Valor en Euros)				Exportaciones (Valor en Euros)			
Año 2000		Año 2010		Año 2000		Año 2010	
Alemania	781,321	Polonia	873,605	Alemania	251,388	Alemania	805,832
España	285,672	España	703,663	Bélgica	49,896	Grecia	59,862
Francia	113,989	Alemania	507,368	Suecia	35,193	España	52,619
Reino Unido	67,923	Bélgica	88,077	Finlandia	24,007	Francia	42,449
Resto UE	310,499	Resto UE	174,532	Resto UE	23,593	Resto UE	125,715
Fracción 87032410							
Importaciones(Valor en Euros)				Exportaciones (Valor en Euros)			
Año 2000		Año 2010		Año 2000		Año 2010	
Alemania	578,937	Alemania	10,701,492	Alemania	36,825,928	Alemania	71,601,002
Suecia	37,987	Bélgica	2,283,113	Reino Unido	14,756,002	Reino Unido	17,130,270
Países Bajos	14,148	Suecia	1,924,449	Italia	2,603,700	Eslovaquia	6,863,127
		Países Bajos	1,137,992	España	621,285	Bélgica	6,054,090
		Resto UE	1,308,109	Resto UE	75,087	Resto UE	11,808,335

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.C

**Tabla No.20**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 870322490 y 87033219.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87032490:		Fracción 87033219:	
	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incluidas camionetas y automóviles de carrera, con encendido por chispa motor de émbolo alternativo de cilindrada superior a 3,000 cm <sup>3</sup> , usados (excepto los vehículos para el transporte de personas en la nieve y otros vehículos especialmente diseñados de la subpartida 870310)		Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas, incluidas camionetas, con encendido por comprensión de motor de émbolo de explosión o diesel o semi-motor diesel de una cilindrada superior a 1,500cm <sup>3</sup> pero <=2,500 cm <sup>3</sup> pero <=2,500 cm <sup>3</sup> , nuevos (excluido motor caravanas y los vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre la nieve y el uso especial vehículos de la subpartida 870310)	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	207,521	683,050	109,767,808	3,470,813
2001	438,052	1,098,707	144,345,097	1,564,966
2002	171,046	1,306,443	128,711,791	528,787
2003	979,181	3,019,695	285,521,793	466,118
2004	1,299,654	1,346,274	296,327,467	2,036,454
2005	910,203	186,695	323,469,921	16,475,489
2006	891,591	291,685	613,599,374	27,184,996
2007	592,897	1,263,826	1,107,455,765	41,334,470
2008	1,132,971	1,498,206	1,466,630,874	19,524,966
2009	1,132,090	588,913	832,162,745	34,022,482
2010	2,988,355	375,937	986,691,677	66,104,943

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.21**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87032490 y 87033219.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87032490					
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)		
Año 2000		Año 2010	Año 2000		Año 2010
Bélgica	110,102	Suecia	1,412,566	Italia	357,978
Reino Unido	32,846	Alemania	899,759	Alemania	162,378
Francia	24,392	España	265,487	Reino Unido	66,624
España	20,213	Polonia	127,647	Bélgica	57,978
Resto UE	19,968	Resto UE	282,896	Irlanda	38,092
Fracción 87033219					
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)		
Año 2000		Año 2010	Año 2000		Año 2010
Alemania	106,934,796	Alemania	936,292,561	Bélgica	3,220,010
Dinamarca	2,330,003	España	19,077,783	Italia	168,390
Eslovaquia	150,674	Bélgica	16,211,662	Francia	55,817
Hungría	105,531	Francia	4,202,446	Alemania	26,596
Resto UE	246,804				
				Alemania	57,243,020
				Reino Unido	7,300,278
				Francia	915,494
				España	621,881
				Polonia	24,270

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.



## ANEXO 6.D

**Tabla No.22**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87033290 y 87081010.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87033290:		Fracción 87081010:	
	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incluidas camionetas y automóviles de carrera, con encendido por compresión del motor de émbolo de explosión diesel o semi-motor diesel de una cilindrada superior a 1,500cm <sup>3</sup> , usados (excepto los vehículos para el transporte de personas en la nieve y sobre todo otros vehículos destinados de la subpartida 870310)		Partes y accesorios para para el montaje industrial de automóviles y otros vehículos de motor diseñados principalmente para el transporte de personas; vehículos para el transporte de mercancías con encendido de combustión interna con motores de pistón de compresión diesel o semi-motor diesel, de cilindrada <=2,800cm <sup>3</sup> ; y vehículos automotores de la partida 8705.	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	209,853	11,345	487,397	3,471,969
2001	145,643	33,359	1,283	583,346
2002	162,177	73,067	301,231	970,785
2003	212,643	15,052	420,720	1,313,250
2004	295,285	157,922	435,922	1,005,327
2005	207,331	206,404	1,186,437	3,304,220
2006	198,999	104,143	2,772,527	10,601,502
2007	145,343	134,859	2,157,030	5,074,592
2008	222,828	155,874	911,520	3,073,630
2009	678,513	65,850	468,078	625,115
2010	642,638	32,245	1,039,334	4,674,103

*Fuente:* Elaboración propia , 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.23**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87033290 y 87081010.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87033290						
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)			
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010	
Francia	111,268	Francia	346,131	Países Bajos	11,345	
Alemania	44,094	Polonia	124,683		España	21,685
Hungría	5,335	Alemania	88,915		Alemania	10,560
Rep. Checa	692	España	48,587			
		Resto UE	34,322			
Fracción 87081010						
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)			
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010	
Alemania	476,231	Alemania	1,039,334	Alemania	3,106,869	
Hungría	11,166			Reino unido	280,333	
				Italia	50,330	
				Francia	34,437	
					Italia	3,984,063
					Alemania	427,677
					Reino Unido	223,104
					Países Bajos	22,332
					Resto UE	16,927

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.E

**Tabla No.24**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87081090 y 87082190.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87081090: Otros. (Se refiere a las partes y accesorios para tractores; vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, automóviles y otros vehículos de motor concebidos principalmente para transporte de personas; vehículos automóviles para el transporte de mercancías y automóviles para usos especial(excepto los de la industria del montaje determinados vehículos de motor de la fracción 87081010)		Fracción 87082190: Otros. (Se refiere a las partes y accesorios de vehículos de motor de las partidas 8701 a 8705, con respecto a los cinturones de seguridad para los vehículos de motor(excepto los de la industria del montaje determinados vehículos de motor de la fracción 87082110)	
	Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)
2000	1,189,316	2,132,971	310,943	3,893,970
2001	1,556,285	3,828,786	340,279	4,407,358
2002	1,738,385	3,022,969	474,855	4,902,230
2003	1,689,062	2,570,670	440,673	3,355,296
2004	2,246,578	5,652,281	355,532	2,309,622
2005	2,574,577	4,835,103	491,263	3,398,094
2006	4,437,038	6,052,658	413,634	1,497,851
2007	6,275,995	6,842,177	924,747	1,685,352
2008	7,444,721	5,945,106	7,150,966	5,403,256
2009	5,647,775	3,565,210	1,612,366	2,804,272
2010	6,375,565	4,420,849	884,777	5,030,685

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.25**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87081090 y 87082190.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87081090							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010		
Alemania	1,026,204	Alemania	4,534,773	Alemania	1,070,517	Alemania	2,432,209
Reino Unido	70,003	Francia	1,227,735	España	501,366	Francia	758,882
Francia	39,966	Países Bajos	359,309	Reino Unido	292,647	Reino Unido	395,249
Bélgica	32,633	Bélgica	122,556	Italia	147,146	España	323,258
Resto UE	20,510	Resto UE	131,730	Resto UE	121,295	Resto UE	511,251
Fracción 87082190							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010		
Alemania	228,577	Alemania	319,153	Hungría	2,309,425	Alemania	3,942,964
Países Bajos	46,586	Polonia	208,001	España	731,452	Italia	283,213
Reino Unido	21,114	Francia	139,118	Alemania	550,173	Hungría	175,720
Suecia	6,423	Países Bajos	105,014	Reino Unido	246,748	Austria	155,217
Resto UE	8,243	Resto UE	113,488	Resto UE	56,172	Resto UE	473,571

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.F

**Tabla No.26**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87082910 y 87082990**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87082910:		Fracción 87082990:	
	Para la industria del montaje: de los motocultores de la subpartida 870110, los vehículos de la partida 8703, los vehículos de la partida 8704 con motor de encendido por compresión de émbolo de explosión (Diesel o Semi-motor Diesel), de cilindrada inferior o igual a los vehículos de la partida 8705, 2,500cm <sup>3</sup> o con una chispa de encendido del moto de émbolo de cilindrada superior a 2,800cm <sup>3</sup> . (Esta fracción se refiere a partes y accesorios de vehículos).		Otros. (Se refiere a las partes y accesorios para el montaje industrial de los cuerpos de: tractores, vehículos automóviles y vehículos concebidos principalmente para transporte de personas, automóviles y vehículos concebidos principalmente para transporte de personas de >= 10 personas, automóviles y vehículos concebidos principalmente para transporte de personas, vehículos automóviles para transporte de mercancías, especial de los vehículos de motor para uso. (Sin topes y sus partes, cinturones de seguridad sus partes y accesorios para la industria del montaje de vehículos automóviles de la fracción 87082910).	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	77,047,093	210,767,452	13,856,996	83,233,070
2001	25,824,335	142,199,048	25,094,462	70,535,848
2002	15,702,145	105,708,622	23,411,789	99,295,450
2003	12,652,752	100,043,038	9,549,805	118,597,169
2004	7,347,617	63,011,021	12,366,084	106,748,327
2005	2,100,450	77,759,948	12,075,873	105,620,870
2006	4,953,766	78,263,515	13,020,373	91,702,263
2007	4,405,807	87,903,529	12,993,289	80,188,685
2008	3,929,208	78,349,783	19,829,175	81,190,569
2009	1,996,989	24,356,531	19,499,451	69,853,460
2010	3,510,706	18,523,090	31,044,531	128,450,620

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.27**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87082910 y 87082990.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87082910							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
Año 2000		Año 2010	Año 2000		Año 2010		
Alemania	72,601,420	Alemania	2,496,466	Alemania	209,709,531	Alemania	11,989,952
Reino Unido	2,217,491	Suecia	400,423	Francia	299,564	Rep.Checa	3,020,055
Bélgica	2,079,857	Reino Unido	298,976	Suecia	226,531	Suecia	1,431,211
Rep. Checa	108,092	Rep.Checa	222,226	Austria	213,565	España	653,187
Resto UE	40,233	Resto UE	92,615	Resto UE	318,261	Resto UE	1,428,685
Fracción 87082990							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
Año 2000		Año 2010	Año 2000		Año 2010		
Alemania	4,670,761	Alemania	20,949,474	Alemania	47,305,637	Alemania	101,003,092
Italia	3,969,463	Reino Unido	2,007,150	Finlandia	11,181,156	Rep.Checa	8,463,792
Reino Unido	3,327,051	Suecia	1,481,934	España	9,150,010	Austria	6,997,470
Austria	1,489,546	Francia	1,358,453	Suecia	9,132,111	Bélgica	926,584
Resto UE	400,175	Resto UE	5,247,685	Resto UE	6,464,156	Estonia	221,986

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.G

**Tabla No.28**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87087050 y 87087099.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87087050:		Fracción 87087099:	
	Ruedas, sus partes y accesorios, para los tractores, vehículos automóviles para el transporte de 10 o más personas, automóviles de motor diseñados principalmente para el transporte de personas, automóviles y otros vehículos de motor diseñados principalmente para el transporte de personas, vehículos automóviles para el transporte de mercancías y especiales de los vehículos de motor para uso.		Los demás. Se refiere a las partes y accesorios de vehículos de motor, para los tractores, vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, automóviles y otros vehículos de motor diseñados principalmente para el transporte de personas, vehículos automóviles para el transporte de mercancías y de vehículos de motor para uso.(excepto los de la industria de montaje de vehículos de motor terminados de la fracción 87087010), los de centros y rueda de aluminio en forma de estrella, fundido en sola pieza de hierro o acero.	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	14,708	2,707,746	368,909	1,389,160
2001	1,230,027	12,907,955	143,998	1,521,935
2002	1,035,942	5,800,415	182,188	3,788,476
2003	629,915	3,374,661	599,031	1,771,417
2004	1,008,959	1,848,861	454,116	1,251,800
2005	3,955,405	7,655,095	577,498	1,001,257
2006	5,818,838	7,168,000	641,608	1,800,838
2007	5,449,718	8,821,345	1,144,916	2,186,915
2008	3,214,279	7,775,405	1,249,138	1,482,550
2009	1,992,554	2,951,132	813,761	2,296,271
2010	4,451,838	5,720,632	2,065,294	3,263,073

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.29**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87087050 y 87087099.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87087050							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
Año 2000		Año 2010	Año 2000		Año 2010		
Alemania	12,231	Alemania	3,209,401	Italia	1,531,250	Alemania	4,239,644
Reino Unido	2,471	Francia	1,081,488	Alemania	1,165,823	Hungría	740,265
Hungría	6	Italia	156,020	Suecia	9,521	Bélgica	263,349
		Reino Unido	1,859	Rep.Checa	1,152	Suecia	248,812
		Resto UE	3,070			Resto UE	228,562
Fracción 87087099							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
Año 2000		Año 2010	Año 2000		Año 2010		
Alemania	353,109	Italia	1,071,653	Italia	652,272	Alemania	2,562,603
España	3,511	Alemania	822,159	Alemania	316,533	Bélgica	208,762
Reino Unido	3,418	Francia	120,731	Reino Unido	277,669	Reino Unido	157,259
Austria	2,121	Dinamarca	16,144	Suecia	89,514	Francia	125,298
Resto UE	6,750	Resto UE	34,607	Resto UE	53,172	Resto UE	209,151

**Fuente:** Elaboración propia , 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.H

**Tabla No.30**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87120030 y 87141900.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87120030: Bicicletas.		Fracción 87141900: Otros. (Esta fracción de refiere a la parte y accesorios para motocicletas).	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	36,343	45,983	70,003	965,138
2001	125,611	130,431	39,621	541,661
2002	33,270	315,646	32,583	1,006,143
2003	23,298	101,441	113,869	1,201,440
2004	365,403	106,548	68,571	1,384,445
2005	1,137,306	151,652	89,589	2,538,180
2006	731,669	106,445	193,683	3,415,779
2007	1,309,277	954,115	239,856	2,146,302
2008	1,245,282	288,388	167,318	1,392,217
2009	353,173	148,737	100,978	1,311,981
2010	18,877	414,033	124,871	1,691,600

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.31**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87120030 y 87141900.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87120030							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010		
Italia	29,937	Polonia	18,697	Francia	42,253	Alemania	292,628
Alemania	5,579	Eslovaquia	180	Bélgica	1,502	Reino Unido	70,881
				España	902	España	41,702
				Italia	774	Italia	7,575
				Resto UE	552	Resto UE	1,247
Fracción 87141900							
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)				
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010		
Alemania	48,137	Bélgica	60,253	Italia	809,602	Alemania	614,523
Francia	10,556	Reino Unido	22,499	Alemania	75,684	Italia	501,137
Suecia	5,969	Austria	15,433	Francia	41,263	Reino Unido	255,117
Bélgica	2,311	Suecia	6,658	Suecia	26,878	Austria	111,543
Resto UE	3,030	Resto UE	20,098	Resto UE	11,711	Resto UE	209,280

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.I

**Tabla No.32**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracciones: 87149990 y 87168000.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	Fracción 87149990: Otros. (Esta fracción se refiere a la parte y accesorios de bicicletas; y de las partidas 8711 a 8713).		Fracción 87168000: Otros Vehículos. (Esta fracción se refiere a los vehículos empujados o tirado por la mano; y otros vehículos sin propulsión mecánica(excepto los remolques y semirremolques).	
	Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)	Importaciones (Valor en Euros)
2000	665,789	1,665,133	33,237	852,308
2001	313,958	1,228,947	2,626	1,007,731
2002	27,257	1,751,590	2,420	552,367
2003	47,242	1,336,346	2,250	1,000,907
2004	114,668	1,523,167	613	637,084
2005	131,894	1,356,870	21,835	431,954
2006	56,728	1,314,809	10,535	621,107
2007	52,269	1,005,032	42,360	1,300,813
2008	123,130	573,536	9,904	1,006,909
2009	230,480	375,164	16,920	565,978
2010	441,297	472,174	39,010	1,240,884

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.33**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracciones: 87149990 y 87168000.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87149990					
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)		
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010
Francia	302,839	Reino Unido 229,531	Italia	1,123,463	Italia 169,392
Alemania	178,775	Italia 80,041	Francia	323,060	Francia 167,145
Italia	92,717	Alemania 70,583	España	126,017	España 45,026
España	87,421	España 48,212	Rep.Checa	91,349	Reino Unido 34,516
Resto UE	4,037	Resto UE 12,930	Reino Unido	2,244	Resto UE 56,095
Fracción 87168000					
Importaciones (Valor en Euros)			Exportaciones (Valor en Euros)		
	Año 2000	Año 2010		Año 2000	Año 2010
Bélgica	27,805	Italia 18,081	Francia	332,641	Alemania 6 71,649
Alemania	2,440	España 12,495	España	332,142	España 223,633
Austria	1,507	Suecia 8,140	Alemania	179,587	Finlandia 205,087
Finlandia	1,485	Eslovaquia 294	Países Bajos	5,513	Países Bajos 40,657
			Italia	2,425	Resto UE 99,858

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 6.J

**Tabla No.34**  
**Evolución del Sector Automotriz entre la UE y México. Fracción: 87169090.**  
**Período de Estudio: 2000-2010.**  
**(Valor en Euros).**

Período de Estudio	<b>Fracción 87169090:</b> Las demás partes. (Esta fracción se refiere a las partes y piezas para remolques, semirremolques y otros vehículos sin propulsión mecánica(excepto chasis, carrocerías y ejes).	
Año	Importaciones (Valor en Euros)	Exportaciones (Valor en Euros)
2000	914,911	470,266
2001	795,703	526,731
2002	514,162	1,249,955
2003	268,866	1,086,093
2004	58,870	1,426,571
2005	23,595	1,038,288
2006	86,891	1,194,103
2007	471,628	1,240,516
2008	20,488	2,886,835
2009	656,253	906,367
2010	1,190,916	2,647,295

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

**Tabla No.35**  
**Comparativo entre el año 2000 y 2010, con respecto a la participación de países europeos en su relación con México, en el sector automotriz. Fracción: 87169090.**  
**(Valor en Euros).**

Fracción 87169090							
Importaciones (Valor en Euros)				Exportaciones (Valor en Euros)			
Año 2000		Año 2010		Año 2000		Año 2010	
Reino Unido	892,295	Reino Unido	566,168	Alemania	240,476	España	1,232,593
Hungría	22,513	Hungría	549,442	España	95,492	Alemania	684,207
Austria	103	Eslovaquia	42,346	Reino Unido	69,763	Francia	640,781
		Alemania	17,433	Italia	44,643	Italia	53,614
		Resto UE	15,527	Resto UE	19,892	Resto UE	36,100

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos de Eurostat.

## ANEXO 7 INDICADORES PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL TLCUEM.

### ANEXO 7.A

**Tabla No. 36**  
*Indicador global sobre la Infraestructura, en países socios del TLCUEM (2010).*

País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación
Alemania	2	6.43	Finlandia	17	5.59	Países Bajos	7	5.93
Austria	20	5.56	Francia	4	6.24	Polonia	72	3.76
Bélgica	21	5.53	Grecia	42	4.57	Portugal	24	5.30
Bulgaria	80	3.57	Hungría	51	4.36	Reino Unido	8	5.88
Chipre	26	5.10	Irlanda	38	4.8	Rep. Checa	39	4.78
Dinamarca	13	5.69	Italia	31	4.94	Rumanía	92	3.44
Eslovaquia	57	4.19	Letonia	55	4.26	Suecia	10	5.76
Eslovenia	36	4.83	Lituania	43	4.56	México	75	3.74
España	14	5.67	Luxemburgo	19	5.56			
Estonia	32	4.94	Malta	48	4.45			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

**Tabla No.37**  
*Indicador global sobre el Entorno Macroeconómico, en países socios del TLCUEM (2010).*

País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación
Alemania	23	5.32	Finlandia	15	5.58	Países Bajos	25	5.29
Austria	24	5.30	Francia	44	4.98	Polonia	61	4.70
Bélgica	72	4.56	Grecia	123	3.61	Portugal	96	4.26
Bulgaria	42	5.00	Hungría	69	4.59	Reino Unido	56	4.76
Chipre	67	4.60	Irlanda	95	4.26	Rep. Checa	48	4.90
Dinamarca	16	5.56	Italia	76	4.52	Rumanía	78	4.50
Eslovaquia	32	5.20	Letonia	84	4.47	Suecia	14	5.61
Eslovenia	34	5.19	Lituania	71	4.56	México	28	5.24
España	66	4.60	Luxemburgo	9	5.67			
Estonia	19	5.40	Malta	52	4.82			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

**Tabla No.38**  
*Indicador global sobre la eficiencia del mercado de bienes, en países socios del TLCUEM (2010).*

País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación
Alemania	21	4.97	Finlandia	24	4.92	Países Bajos	8	5.17
Austria	19	5.00	Francia	32	4.69	Polonia	45	4.38
Bélgica	16	5.08	Grecia	94	3.91	Portugal	52	4.32
Bulgaria	82	4.00	Hungría	67	4.16	Reino Unido	22	4.96
Chipre	20	4.97	Irlanda	14	5.09	Rep. Checa	35	4.58
Dinamarca	13	5.10	Italia	68	4.16	Rumanía	76	4.08
Eslovaquia	51	4.34	Letonia	72	4.13	Suecia	5	5.30
Eslovenia	39	4.52	Lituania	73	4.12	México	96	3.86
España	62	4.20	Luxemburgo	3	5.49			
Estonia	29	4.71	Malta	36	4.58			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.



## ANEXO 7.B

**Tabla No.39**

**Indicador global sobre la eficiencia del mercado de trabajo, en países socios del TLCUEM (2010).**

País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación
Alemania	70	4.40	Finlandia	22	4.85	Países Bajos	23	4.83
Austria	32	4.75	Francia	60	4.47	Polonia	53	4.58
Bélgica	43	4.64	Grecia	125	3.71	Portugal	117	3.85
Bulgaria	58	4.51	Hungría	62	4.46	Reino Unido	8	5.29
Chipre	42	4.64	Irlanda	20	4.87	Rep. Checa	33	4.75
Dinamarca	5	5.47	Italia	118	3.81	Rumanía	76	4.32
Eslovaquia	40	4.66	Letonia	52	4.58	Suecia	18	4.89
Eslovenia	80	4.26	Lituania	48	4.61	México	120	3.80
España	115	3.88	Luxemburgo	37	4.71			
Estonia	17	4.91	Malta	98	4.1			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

**Tabla No.40**

**Indicador global sobre el desarrollo del mercado financiero, en países socios del TLCUEM (2010).**

País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación
Alemania	36	4.62	Finlandia	4	5.38	Países Bajos	26	4.71
Austria	23	4.74	Francia	16	4.96	Polonia	32	4.66
Bélgica	34	4.64	Grecia	93	3.88	Portugal	59	4.26
Bulgaria	91	3.95	Hungría	68	4.16	Reino Unido	25	4.73
Chipre	15	5.01	Irlanda	98	3.79	Rep. Checa	48	4.49
Dinamarca	18	4.94	Italia	101	3.70	Rumanía	81	4.01
Eslovaquia	37	4.61	Letonia	86	3.98	Suecia	13	5.15
Eslovenia	77	4.02	Lituania	89	3.95	México	96	3.82
España	56	4.28	Luxemburgo	6	5.35			
Estonia	45	4.50	Malta	11	5.22			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

**Tabla No.41**

**Indicador global sobre la tecnología, en países socios del TLCUEM (2010).**

País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación	País	Posición	Calificación
Alemania	10	5.36	Finlandia	15	5.17	Países Bajos	3	5.99
Austria	18	5.09	Francia	12	5.28	Polonia	47	4.02
Bélgica	13	5.22	Grecia	46	4.06	Portugal	31	4.63
Bulgaria	48	4.01	Hungría	37	4.41	Reino Unido	8	5.58
Chipre	38	4.40	Irlanda	21	4.99	Rep. Checa	32	4.55
Dinamarca	6	5.62	Italia	43	4.12	Rumanía	58	3.82
Eslovaquia	34	4.48	Letonia	51	3.96	Suecia	1	6.12
Eslovenia	35	4.45	Lituania	33	4.51	México	71	3.55
España	30	4.64	Luxemburgo	2	6.11			
Estonia	24	4.94	Malta	29	4.85			

**Fuente:** Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

## ANEXO 7.C

**Tabla No.42**  
**Indicador global sobre el tamaño de mercado, en países socios del TLCUEM (2010).**

<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>	<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>	<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>
Alemania	5	6.01	Finlandia	56	4.15	Países Bajos	19	5.10
Austria	33	4.59	Francia	7	5.76	Polonia	21	5.08
Bélgica	27	4.77	Grecia	39	4.52	Portugal	45	4.34
Bulgaria	63	3.79	Hungría	49	4.27	Reino Unido	6	5.80
Chipre	104	2.82	Irlanda	54	4.2	Rep. Checa	42	4.47
Dinamarca	52	4.25	Italia	9	5.63	Rumanía	43	4.41
Eslovaquia	58	3.97	Letonia	95	3.04	Suecia	34	4.58
Eslovenia	78	3.45	Lituania	77	3.45	México	12	5.54
España	13	5.47	Luxemburgo	89	3.16			
Estonia	101	2.89	Malta	125	2.31			

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

**Tabla No.43**  
**Indicador global sobre la sofisticación de mejoras, en países socios del TLCUEM (2010).**

<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>	<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>	<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>
Alemania	3	5.82	Finlandia	10	5.29	Países Bajos	5	5.55
Austria	6	5.46	Francia	12	5.18	Polonia	50	4.20
Bélgica	11	5.24	Grecia	74	3.83	Portugal	51	4.19
Bulgaria	95	3.52	Hungría	69	3.87	Reino Unido	9	5.32
Chipre	33	4.47	Irlanda	20	4.85	Rep. Checa	34	4.47
Dinamarca	7	5.41	Italia	23	4.81	Rumanía	93	3.55
Eslovaquia	57	4.12	Letonia	80	3.73	Suecia	2	5.88
Eslovenia	36	4.42	Lituania	49	4.21	México	67	3.91
España	35	4.46	Luxemburgo	18	4.98			
Estonia	56	4.13	Malta	40	4.34			

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.

**Tabla No.44**  
**Indicador global sobre la innovación, en países socios del TLCUEM. (2010).**

<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>	<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>	<i>País</i>	<i>Posición</i>	<i>Calificación</i>
Alemania	8	5.19	Finlandia	3	5.56	Países Bajos	13	4.77
Austria	20	4.48	Francia	19	4.48	Polonia	54	3.31
Bélgica	15	4.59	Grecia	79	3	Portugal	32	3.77
Bulgaria	92	2.91	Hungría	41	3.55	Reino Unido	14	4.65
Chipre	38	3.66	Irlanda	22	4.25	Rep. Checa	27	3.92
Dinamarca	10	4.89	Italia	50	3.4	Rumanía	87	2.94
Eslovaquia	85	2.95	Letonia	77	3.02	Suecia	5	5.45
Eslovenia	34	3.73	Lituania	51	3.38	México	78	3.01
España	46	3.47	Luxemburgo	16	4.53			
Estonia	37	3.68	Malta	48	3.43			

*Fuente:* Elaboración propia, 2011 con base en datos del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, 2010-2011.