



# Apuntes de coyuntura

SECRETARÍA DE ECONOMÍA,  
SUBSECRETARÍA DE NEGOCIA-  
CIONES COMERCIALES  
INTERNACIONALES

## El TLCAN y el sector de equipo de transporte y autopartes

**A**l negociarse el TLCAN, el comercio de productos automovilísticos entre Canadá y Estados Unidos estaba ya liberado debido al acuerdo firmado en 1965 (Autopact), así como por el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y Canadá (CUSFTA, por sus siglas en inglés) firmado por ambos países en 1988.

De esta forma, la negociación en este sector se concentró en establecer un programa de desgravación arancelaria para las importaciones provenientes de Canadá y Estados Unidos por parte de México, así como la de las importaciones de estos países provenientes de México.

La estructura y cobertura de la negociación en este sector se concentró en la necesidad de que los marcos regulatorios de cada una de las tres partes se ajustara

a los compromisos adquiridos para la eliminación de restricciones a las importaciones y de los requisitos de desempeño.

El programa cubrió cuatro áreas fundamentales:

- a) La importación de autos usados por parte de Canadá y México.
- b) Las restricciones de balanza comercial y de valor agregado nacional contenidas en el Decreto Automotriz de México.
- c) Las restricciones a la importación de autobuses, camiones y tractocamiones por parte de México.
- d) Las disposiciones relativas al promedio de rendimiento de combustible (CAFE) exigidas en Estados Unidos.

---

*El desarrollo de la industria en México ha incidido sobre el fortalecimiento regional y la creación de aglomeraciones industriales. Más de la mitad de las exportaciones mexicanas de este sector provienen de entidades federativas ubicadas fuera de la franja fronteriza*

---

De esta forma, se negoció un programa de eliminación arancelaria que reconocía el estado de las industrias de los tres países. Se estableció la creación de un comité de normas automovilísticas que buscara la armonización entre las tres partes, con el fin de evitar que se conviertan en barreras al comercio, y una sección específica para la determinación de reglas de origen con el objeto de proporcionar transparencia, simplificación en su cálculo y mayor exactitud en los resultados.

Como puede notarse en la gráfica 1, los plazos de desgravación fueron asimétricos. Estados Unidos desgravó el total de sus importaciones a la entrada en vigor del TLCAN en 1994, mientras que México sólo lo hizo para 6.5% de sus importaciones. Canadá, por su parte, redujo aranceles de 9.2 a 4.6 por ciento de inmediato, reduciéndose a cero en un período de 10 años.

Hoy, a 10 años de la entrada en vigor del TLCAN, el programa de desgravación está cubierto. A partir del 1 de enero de 2004, cualquier particular puede importar un auto nuevo proveniente de Estados Unidos y Canadá, y las empresas armadoras no tienen que cumplir con el requisito de balanza comercial positiva.

Sin embargo, el libre comercio de automóviles en la región se alcanzará hasta el año 2018 cuando se incluya en su totalidad también el comercio de automóviles usados.

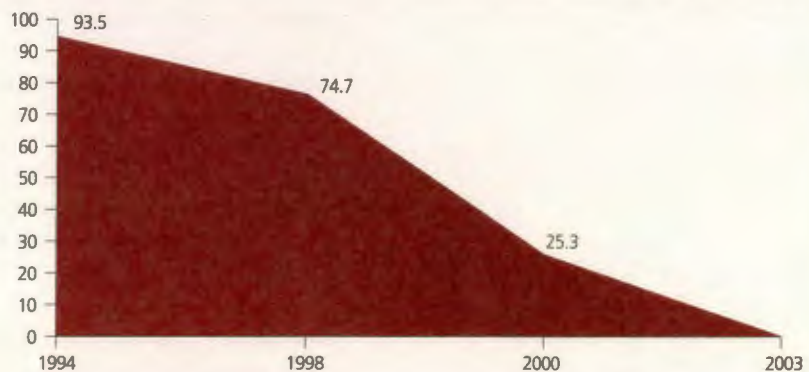
### Resultados

La industria de equipo de transporte y autopartes de América del Norte y la mexicana en especial, cumplieron 10 años de éxito el 1 de enero de 2004. El dinamismo y la innovación han sido características de esta industria, por lo que se ha constituido como un sector líder en el país con incrementos constantes en competitividad.

Sus formas de producción y organización han experimentado un proceso de transformación fundamental que obliga a los productores a reconsiderar de manera continua la estructura completa de la industria.

Los modelos de producción de esta industria se han vuelto más eficientes en México. Algunos cambios permiten evidenciar este desempeño: 1) en este tiempo se ha notado una mayor capacitación y especialización en los trabajadores; 2) mayor variedad de productos y fragmentación del mercado; 3) competencia con base en calidad y precios; 4) reducción de inventarios al mínimo,

G R Á F I C A 1  
**MÉXICO: DESGRAVACIÓN ARANCELARIA EN LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA, 1994-2003 (PORCENTAJES)**



Fuente: Secretaría de Economía.

**MÉXICO: PRINCIPALES COMPAÑIAS DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO, 2003**

Compañía	Ubicación
BMW	Toluca, Estado de México
Daimler-Chrysler	Toluca, Estado de México; Saltillo, Coahuila; Lago Alberto, Estado de México
Ford	Cuautitlán, Estado de México; Hermosillo, Sonora; Monterrey, Nuevo León
General Motors	Ramos Arispe, Coahuila; Silao, Guanajuato
Honda	El Salto, Durango
Mercedes Benz	Santiago, Estado de México
Nissan	Aguascalientes, Aguascalientes; Cuernavaca, Morelos
Volkswagen	Puebla, Puebla

Fuente: Secretaría de Economía.

para lo cual se han acortado las distancias entre productores y proveedores mediante la creación de aglomeraciones industriales, y 5) sistema de abastecimiento conocido como "justo a tiempo".

El desarrollo de la industria en México ha incidido sobre el fortalecimiento regional y la creación de aglomeraciones industriales. Más de la mitad de las exportaciones mexicanas de este sector provienen de entidades federativas ubicadas fuera de la franja fronteriza.

Las aglomeraciones de este sector en México son claro ejemplo de integración económica y desarrollo.

Por ejemplo, el corredor industrial del norte Saltillo-Ramos Arizpe-Monterrey es el lugar preferido de la industria metal-mecánica para la producción de automóviles, camiones y autopartes (por ejemplo, la empresa NemaK es el principal proveedor de Estados Unidos de cabezas y monoblocs de aluminio para vehículos).

El Bajío Aguascalientes-Guanajuato-San Luis Potosí es un polo de atracción y

**MÉXICO: PORCENTAJE DE LA PRODUCCIÓN ORIENTADA A LA EXPORTACIÓN, 1994-2003**



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

fomento para la industria automovilística especializado en la fabricación de camionetas, vehículos para pasajeros y fabricación de autopartes.

Puebla destaca por la expansión de su industria ensambladora de vehículos, fomentando el establecimiento de proveedores de autopartes en la zona (por ejemplo, la producción mundial del vehículo Beetle de la Volkswagen se realiza en esta ciudad).

En el cuadro 1 se muestra la ubicación de las principales compañías productoras de automóviles en México.

La producción total de autos en México creció 42.3% en el período 1994-2003 para superar el millón y medio de unidades durante 2003.

General Motors produjo más de 430 000 unidades durante 2003, 171% más que en el primer año de vigencia del TLCAN, en 1994. Daimler Chrysler produce 19% más que en 1994 al alcanzar 291 000 unidades en 2003. Nissan incrementó su producción en el mismo período en 42% y produjo arriba de 270 000 unidades en 2003.

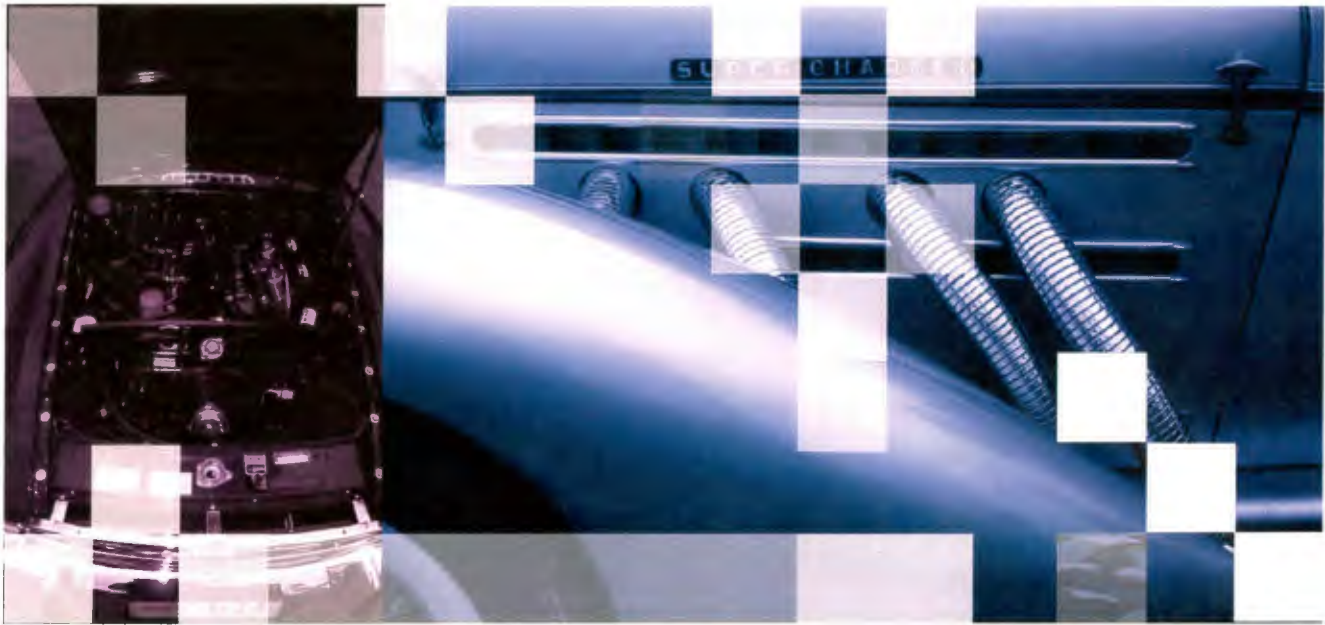
Honda y Renault, por su parte, no tenían presencia antes de la entrada en vigor del TLCAN, y ahora producen arriba de 34 000 unidades entre ambas.

La estructura de la industria en México cambió durante los últimos años. La gráfica 2 muestra que la importancia de las exportaciones sobre la producción se incrementó tras la entrada en vigor del Tratado.

Como se puede advertir, mientras en el primer año del TLCAN 52% de la producción se exportaba, esta cifra se incrementó a 84% en 1995, para establecerse en 75% durante 2002 y 2003. El monto alcanzado en 1995 obedece a dos razones: a) una contracción en la demanda interna propiciada por la crisis mexicana y la pérdida de poder adquisitivo del mercado nacional, y b) un incremento en la demanda exterior debido a la depreciación del tipo de cambio.

Sin embargo, a partir de 1997 este cambio en la estructura de la industria automovilística en México alcanza una mayor estabilidad en la economía mexicana. La razón de





exportaciones sobre la producción de la industria se estableció en 73%, y prácticamente se ha mantenido constante hasta la fecha. En otras palabras, hace 10 años se exportaba uno de cada dos autos producidos; hoy se exportan tres de cada cuatro unidades.

Este cambio en la estructura productiva se debe a la rápida integración del sector en el proceso de intercambio y producción de América del Norte.

En términos generales, los resultados del TLCAN se reflejan en las cifras de comercio y de inversión extranjera directa (IED).

De las exportaciones del sector 94% se dirige a Estados Unidos y Canadá, y la participación de las exportaciones mexicanas como porcentaje de las importaciones de Estados Unidos se ha duplicado al pasar de 7.1 en 1993, el año previo a la entrada en vigor del TLCAN, a 14.1 en 2003, 10 años después.

Una de las maneras más eficaces de medir la competitividad es mediante la participación de las exportaciones mexicanas en las importaciones estadounidenses del sector. En ese sentido, es notable que la industria de equipo de transporte y autopartes de

México se volvió más competitiva a raíz del TLCAN.

A 10 años del TLCAN México pasó de ser el cuarto proveedor al tercero, superando a Alemania, y sólo debajo de Canadá y Japón.

En materia de comercio, las exportaciones mexicanas en ese período fueron más dinámicas que las importaciones, al crecer 271% en 10 años.

Este dinamismo de las exportaciones propició que México se convirtiera en

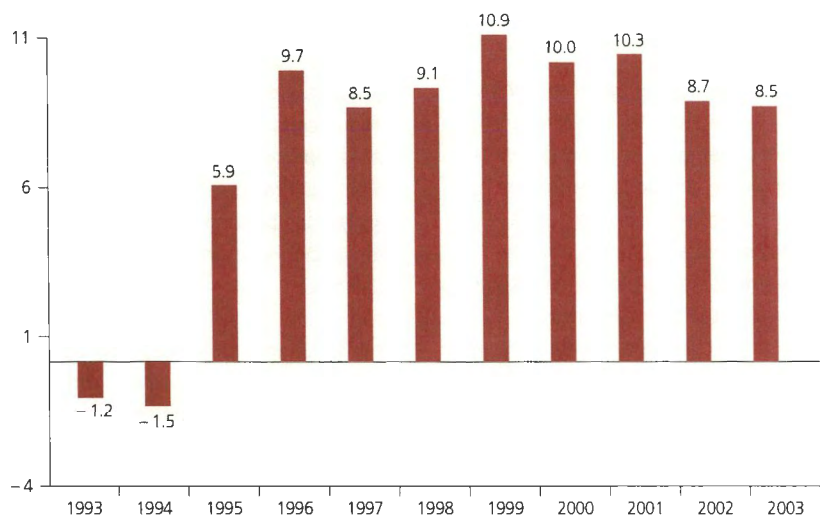
**G R Á F I C A 3**

**ESTADOS UNIDOS: IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA QUE PROVIENEN DE MÉXICO, 1993-2003 (PORCENTAJES)**



Fuente: Departamento de Comercio de Estados Unidos.

**MÉXICO: BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA DE EQUIPO DE TRANSPORTE Y AUTOPARTES, 1993-2003**



Fuente: Banco de México.

**MÉXICO: PARTICIPACIÓN EN LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED) DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA, ENERO DE 1999 A JUNIO DE 2003 (PORCENTAJES)**

Actividad	Participación en la IED
Accesorios para automóviles	54.0
Partes para frenos	1.3
Fabricación de automóviles	36.0
Partes para la transmisión	1.1
Partes para la suspensión	4.4
Ensamble de carrocerías y remolques	0.2
Motores y sus partes	3.0

Fuente: Secretaría de Economía.

exportador neto de estos productos y revirtiera el déficit comercial presente antes de la entrada en vigor del Tratado.

Las exportaciones mexicanas de esta industria pasaron de 9 100 millones de dólares (mmd) a 32 700 mmd en 2003.

El TLCAN ha servido como instrumento catalizador de un ambiente transparente y propicio para los negocios en América del Norte, con lo que se han logrado capturar crecientes flujos de IED.

De enero de 1999 a junio de 2003, las empresas con IED en la industria automovilística invirtieron en México 6 305.6 mmd, cantidad que equivale a 20.3% de la IED efectuada en ese lapso en el sector manufacturero (30 945.6 mmd).

Por actividad económica, las principales receptoras de inversión son la fabricación de otras partes y accesorios para automóviles y camiones que captó el 54%; a la fabricación y el ensamble de automóviles y camiones se canalizó 36%, y a la fabricación de partes para el sistema de suspensión de automóviles y camiones, 4.4 por ciento.

La industria ha creado 200 000 nuevos empleos a partir de la entrada en vigor del TLCAN. Los empleos de esta industria se caracterizan por su alto grado de capacitación, lo cual se nota en que

desde la entrada en vigor del TLCAN el salario del trabajador promedio de la industria creció 32.3%, y un 41.2% para las empresas que orientan al menos 80% de su producción a la exportación. Asimismo, a junio de 2003, el salario promedio de esta industria era 29% mayor al promedio nacional.

Si bien es cierto que el TLCAN ha propiciado un estable ambiente de negocios que incentiva a los empresarios, son éstos los verdaderos protagonistas de este crecimiento. Son los empresarios quienes han aceptado el reto de participar de forma más activa en el proceso de globalización.

**La planeación de largo plazo**

**A**l brindar un marco de reglas claras sobre el comercio y la inversión, el Tratado ofrece la seguridad y la certidumbre requeridas para que las empresas automovilísticas mexicanas puedan planear y poner en marcha sus estrategias de largo plazo, lo que les permite participar con sus operaciones en el plano global.

Esta industria es clave para el desarrollo de otras industrias en México, y puede señalarse que tiene un efecto multiplicador en éstas. Las industrias del vidrio, acero, hule y plástico, metal básico, etcétera, son algunos ejemplos de industrias ligadas a la de equipo de transporte y autopartes.

México ofrece a esta industria una ventaja comparativa vital: su privilegiada localización geográfica. Esto contribuye para que este sector se desenvuelva de una manera estable y con éxito en el futuro, además de contar con las ventajas de una amplia red de tratados de libre comercio, y una joven y capacitada mano de obra.

Compartir una frontera de más de 3 000 kilómetros de largo con el mercado más grande del mundo en materia de equipo de transporte y autopartes permite a

---

*México es ahora una economía en transición. Ya no es un país en el que los bajos costos de la mano de obra y el enfoque en la producción de materias primas representen una ventaja comparativa. Estos factores están siendo reemplazados por una mayor inversión en investigación y desarrollo, y en innovación tecnológica*

---

México ser casi el único país —además de Canadá— capaz de proveer a ese mercado según un modelo de eficiencia de costos de producción, logísticos y de inventarios como el sistema “justo a tiempo”.

Las líneas de producción de automóviles y sus partes están entre las que requieren mayor valor agregado, por lo que demasiado tiempo de almacenamiento o de transporte suele ser costosísimo para la industria. Sin embargo, la cercanía de México permite integrar los procesos para que los productos se encuentren en distribución prácticamente saliendo de la fase terminal.

Esta ventaja natural no es exclusiva de esta industria, pero el sector automovilístico de México, en lo particular, ha sabido aprovechar al máximo esta ventaja y tiene las condiciones para continuar con el mismo patrón en el futuro.

#### **La importancia de las pequeñas y medianas empresas**

Aunque el sector automotor está muy concentrado en unas cuantas compañías que son responsables del último eslabón del proceso productivo, el sector de autopartes está muy diversificado. Produce sistemas de frenos y de transmisión, piezas para el sistema eléctrico y de suspensión, motores y sus partes, carrocerías, así como accesorios y productos de hule y plástico. El sector de autopartes está compuesto por aquellos empresarios que producen partes de equipo original<sup>1</sup> y refacciones.

Debido a esta diversidad, el sector de autopartes ha servido como catalizador para el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas (PYME), por lo que el número de empresas que exportan menos de un millón de dólares al año se ha casi duplicado al pasar de 1 374 a 2 390 durante la vigencia del TLCAN. Asimismo, el

1. Aquellas que se utilizan para ensamblar vehículos nuevos.

número de empresas grandes —que exportan por encima de cinco millones de dólares— es cada vez mayor, pues pasó de 91 a 245.

México es ahora una economía en transición. Ya no es un país en el que los bajos costos de la mano de obra y el enfoque en la producción de materias primas representen una ventaja comparativa. Estos factores están siendo reemplazados por una mayor inversión en investigación y desarrollo, y en innovación tecnológica.

Las PYME serán el pilar del crecimiento de México en el siglo XXI. Es prioridad, por tanto, volverlas más competitivas y por ello representan una de las prioridades del gobierno federal. Para lograrlo es necesario disminuir la carga administrativa de las empresas, reducir sus costos de operación y asesorarlas en el desarrollo de logística y distribución de las mercancías y los servicios.

#### **Comentarios finales**

**E**n la presente etapa de desarrollo del país, es necesario aprovechar al máximo las herramientas disponibles para procurar que los beneficios del libre comercio lleguen a más regiones y sectores dentro de México.

Para fortalecer los cimientos de una economía, la estabilidad macroeconómica y la apertura comercial por sí solas no son suficientes para aprovechar las oportunidades que brinda la globalización.

En el caso del desarrollo de la industria de equipo de transporte y autopartes, el siguiente paso es impulsar su dinamismo mediante una transformación institucional, con cambios oportunos en el marco regulatorio, con un amplio programa de integración de cadenas productivas y de productividad, todo orientado a mejorar el ambiente de negocios. 