



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DEL ESTADO DE HIDALGO**

**INSTITUTO DE CIENCIAS ECONÓMICO
ADMINISTRATIVAS**

**Implicaciones en el sector laboral de la industria
automotriz del Estado de Guanajuato a partir de la
implementación del TLC**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADO EN COMERCIO
EXTERIOR**

P R E S E N T A:

RUBEN PABLO AGUIRRE ROBLES

**DIRECTOR DE TESIS:
DR. MARIO CRUZ CRUZ
2014**

DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS

A Dios:

A ti por permitirme estar aquí, por permitirme llegar hasta donde estoy, Porque día a día me permites abrir los ojos y estar junto a todos mis seres queridos. Soy lo que soy Gracias a ti.

A Romy:

Por acompañarme siempre y apoyarme siempre que te necesito, este proceso jamás hubiera sido el mismo sin ti.

A Franca

Te lo dedico con todo mi corazón.

A mi mamá

Por enseñarme lo importante de la vida, los valores, lo que es el amor, por cada sacrificio y esfuerzo. Un beso hasta el cielo.

A mi papá

Por cuidar mis pasos y ser un ejemplo te admiro por siempre.

A mis hermanos

Por estar junto a mí en las buenas y en las malas, por ayudarme a salir adelante,

A mi asesor

Por su valiosa aportación a este documento y sus sabios consejos.

INDICE

Introducción.....	1
CAPITULO I. MARCO TEÓRICO.....	5
1.1 Aproximaciones teóricas del comportamiento de la industria automotriz en México.....	6
1.2 Tratados de libre comercio y la producción automotriz en México.....	10
1.3 Ubicación y proyección de desarrollo de la industria automotriz en México y en el Estado de Guanajuato.....	13
CAPITULO II. PANORAMA GENERAL DE LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES EN MEXICO.....	22
2.1 Importación definitiva de vehículos nuevos y usados.....	24
2.1.1 Importación definitiva de vehículos nuevos.....	25
2.1.2 Importación definitiva de vehículos usados.....	28
2.2 Importación de automóviles usados en Guanajuato	30
2.3 Comportamiento del mercado interno y su relación con las importaciones de autos usados.....	33
CAPITULO III. BENEFICIOS LABORALES PARA GUANAJUATO CON LA PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES PARA LA EXPORTACIÓN Y MERCADO LOCAL.....	37
3.1 Razones para invertir en México.....	39
3.2 Empleo en Guanajuato en el sector automotriz.....	41

3.3 Volumen de producción automotriz para el mercado local y extranjero.....	44
3.4 Producción para exportación.....	46
3.5 México produce y exporta más autos.....	50
3.6 Balanza comercial del sector automotriz.....	51
Conclusiones.....	52
Anexos.....	54
Bibliografía.....	57

Introducción

Con la apertura de los tratados de libre comercio la importación y exportación de automóviles en México ha ido en aumento; por un lado, la importación de vehículos nuevos armados en distintos países como Alemania, Japón y Brasil¹, así como los autos usados que se importan de Estados Unidos, mismos que son considerados chatarra ya que su desgaste es importante y afecta directamente al mercado local, representan la mayoría de las importaciones de automotores.

Por otro lado, las empresas automotrices han puesto la mira en México para producir sus automóviles y venderlos en el mercado local, pero también aprovechar su posicionamiento geopolítico² y exportar sus automóviles, lo que ha permitido a nuestro país promover la fabricación de automóviles con el fin de llevarlos al mercado internacional.

Esto genera retos para los empresarios mexicanos de la industria automotriz, quienes buscan competir ya que México es el país con el mayor número de tratados en el mundo y sus inversiones se encuentran en riesgo, de no capitalizar estos tratados de manera correcta, como muchos fabricantes lo vienen haciendo hoy en día.

El papel de la industria automotriz dentro del sector manufacturero en México es importante, asimismo según Miranda (2007) la inversión extranjera directa equivale al 25% del total de la misma. En 2007 la industria manufacturera empleo, de manera directa, a más de 3 800 000 personas, generó el 18% del producto interno bruto (PIB) y aportó más de 80% de las exportaciones³. Para mediados de 2011, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la industria manufacturera empleo a 7 163 544 personas, generó 17.7% del PIB total y contribuyó con alrededor de 80% de las exportaciones. Dentro de la industria

¹ Roberto Nemeč 11/11/2013 www.autocosmos.com

² Se percibe una estrategia geopolítica importante del Estado mexicano sobresaliendo su ubicación geográfica y su pertenencia a diversos tratados de libre comercio, principalmente el TLCAN.

³ A. Miranda, "La industria automotriz en México: antecedentes, situación actual y perspectivas", *contaduría y administración* (221), 2007, pp. 211-248

manufacturera el sector automotor empleo a cerca de 450 000 personas, contribuyó con 3.2% del PIB y aportó 22% del total de sus exportaciones.

Con estas cifras podemos identificar que en el año en que entró en vigor el primer tratado las ventas nacionales superaban las exportaciones, sin embargo hoy en día el valor de las exportaciones ha sido mayor que el valor de las ventas en el mercado nacional. El primer tratado de libre comercio que firmo México con Estados Unidos y Canadá, TLCAN (1992), menciona en su preámbulo:

Los países generan tratados y acuerdos comerciales para contribuir al desarrollo armónico, a la expansión del comercio mundial y a la ampliación de la cooperación internacional, a crear un mercado amplio y seguro para los bienes y los servicios producidos en sus territorios, para reducir las distorsiones del comercio, para establecer reglas claras y de beneficio mutuo, para su intercambio comercial, para asegurar un marco comercial previsible para la planeación de las actividades productivas y la inversión, para fortalecer la competitividad de sus empresas en los mercados mundiales, para alentar la innovación y la creatividad mediante la protección de los derechos de propiedad intelectual, para crear nuevas oportunidades de empleo, mejorar las condiciones laborales y los niveles de vida de sus respectivos territorios, para promover el desarrollo sostenible, entre otras.⁴

Cada vez el mundo está más interconectado y, en consecuencia, sus economías tienden a ser más interdependientes; circunstancia que intensifica la competencia a nivel internacional, donde son necesarios factores claves como la innovación, la tecnología y la investigación, como fuentes importantes para desarrollar una producción industrial sofisticada que permita competir con otros mercados y lograr objetivos claros en materia de intercambio comercial.

Por una parte, la importación de autos chatarra vino en aumento, México se ha convertido en “El deshuesadero de vehículos del mundo” lo que provocó la

⁴Preámbulo TLCAN, Secretaría de Economía

afectación del empleo y el retroceso en las ventas internas”, señaló la industria automotriz. Esto al registrarse la importación de autos usados más grande de la historia, con más de siete millones desde 2005.

Por otro lado, el saldo de la balanza comercial del sector automotriz logró un record histórico al registrar superávit en millones de dólares, lo que representó un aumento de 20.2% respecto al saldo del 2012, según la Asociación Mexicana de la industria Automotriz (AMIA, 2013).

Esta tesina aspira ser un análisis objetivo de los efectos que trae el tratado de libre comercio en la generación o liquidación de empleos en el Estado de Guanajuato, considerando la apertura comercial internacional que México ha sufrido con la firma de los Tratados de Libre Comercio, así como su continuo crecimiento e impacto social económico que tienen esos factores para la industria automotriz, misma que ha representado un rol importante y trascendental en el proceso de industrialización de muchas economías y la mexicana no es la excepción. Esta actividad es precursora de las innovaciones que evolucionaron a la industria manufacturera en su conjunto.

El sector automotriz ha tenido un papel decisivo en el crecimiento económico del país y su característica principal es el efecto multiplicador al impactar de manera directa a otras industrias como las del plástico, acero, hule, y textil. Además, el sector crea directa e indirectamente fuentes de empleo para los mexicanos.

Este sector se ha visto impactado por la entrada en vigor de los tratados de libre comercio, México se ha consolidado como un país altamente exportador de vehículos al aumentar su capacidad productiva en un entorno Internacional.

Esta revisión principalmente aportará conocimiento de lo que ha sucedido en México a través de los años y si realmente los tratados de libre comercio han sido una herramienta para el crecimiento del país, principalmente del sector laboral en la industria automotriz.

Este proyecto tiene como objetivo general investigar y analizar cómo se han establecido las relaciones comerciales entre México y sus socios comerciales en el sector automotriz y de qué manera esta relación multilateral ayuda o perjudica a la economía Mexicana principalmente en el Estado de Guanajuato con la entrada en vigor de los tratados de libre comercio.

En el primer capítulo encontraremos el marco teórico que es la base de la investigación de la presente tesina, donde encontramos como las distintas teorías del comercio internacional buscan esclarecer a quien le da ventajas este tipo de comercio y al encontrarse un número importante de variantes difieren en la conclusión de los beneficios, por lo tanto es importante que sean la base de la investigación pero a la vez dan la pauta para que uno mismo investigue los beneficios que a cada país le otorga el intercambio internacional.

En el segundo capítulo determinaremos la cantidad de autos importados, revisaremos el marco legal que deben cumplir los importadores para realizar este trámite, cuántos automóviles se han importado a partir del primer tratado de libre comercio, y determinaremos en bases a estudios econométricos si el mercado local se afecta por las importaciones de autos usados, así como las afectaciones al empleo por esta práctica.

En el tercer capítulo se determinará, por qué los inversionistas han elegido Guanajuato para fabricar automóviles, se buscará cuáles son las ventajas que ofrece México y el Estado de Guanajuato a estos productores, se analizará el número de autos fabricados, el número de autos exportados y el número de empleos generados de manera directa e indirecta, de la misma manera se revisará la balanza comercial en el sector automotriz en los últimos años.

CAPITULO 1 MARCO TEORICO.

En este capítulo encontraremos el marco teórico que es la base de la investigación de la presente tesina, donde encontramos como las distintas teorías del comercio internacional buscan esclarecer a quien le da ventajas este tipo de comercio y al encontrarse un número importante de variantes difieren en la conclusión de los beneficios, por lo tanto es importante que sean la base de la investigación pero a la vez dan la pauta para que uno mismo investigue los beneficios que a cada país le otorga el intercambio internacional, las teorías de comercio Internacional son bastas y se han especializado en distintos cortes y elementos, para nuestro objeto de estudio que es el industrial y automotriz.

De acuerdo a la teoría ricardiana, el intercambio comercial entre los países se origina por la diferencia de productividad de los factores, así cada país se especializa en la producción de aquel bien en el que tiene ventajas comparativas. El comercio entre países puede beneficiar a ambas partes si cada país exporta los bienes en los cuales tiene ventaja comparativa. Para Balassa (1979) “un país cuenta con tal ventaja en la producción de un bien si el costo de oportunidad de producir un bien en términos de otro es menor en ese país que en otros”.⁵ Por tanto, el tipo de comercio que se deriva de esta especialización es de corte inter-industrial. A mediados de los cuarenta, con los modelos de comercio Heckscher-Ohlin (H-O) se construye un marco formal para explicar la teoría del comercio internacional cuyas premisas principales son la competencia perfecta y la producción de un bien homogéneo. De acuerdo con el modelo, los países se especializan en aquellos bienes que son intensivos en el factor de producción en el cual tienen abundancia relativa (ventajas comparativas). En esta medida, el comercio que se deriva es de una sola vía (inter-industrial). Una versión

⁵ B. Balassa “The Changing Pattern of Comparative Advantage in Manufactured Goods”, *The review of Economics and Statistics*, 61(2), 1979, pp259-266.

posterior de esta teoría fue desarrollada por Samuelson (1948), quien propone un modelo de dos factores (capital, trabajo) y dos sectores (manufactura, agricultura), que en término de su formalización resultaba más manejable, de ahí que se conozca la teoría clásica de comercio internacional como el modelo Heckscher-Ohlin-Samuelson (H-O-S).

Asimismo, los modelos de comercio basados en la teoría Heckscher-Ohlin señalan la pertinencia de diferenciar el comercio en sus componentes vertical-horizontal. En general los trabajos empíricos para México obtienen los índices para el comercio total sin hacer una diferenciación entre vertical y horizontal, siendo una distinción elemental ya que el comercio entre México y sus socios comerciales ha sido generalmente entre países desiguales.

1.1 Aproximaciones teóricas del comportamiento de la industria automotriz en México.

A continuación se presentaran aportaciones teóricas de diversos autores que han estudiado el desempeño de la industria automotriz en México, y su contribución a la economía mexicana, así como el desempeño dentro del entorno internacional. Identificaremos los cambios que ha enfrentado la industria en los últimos años con argumentos y evidencias, donde se observan aportaciones teóricas para determinar el estado actual de este importante sector dada la competencia entre naciones.

Como indica Farrell (1991) Los factores que tienen que ver con las economías de escala y la diferenciación del producto se agruparon en un conjunto de variables

denominado características industriales⁶. En esta medida se dieron una serie de aplicaciones para diferentes economías con comercio bilateral como multilateral.⁷ De nueva cuenta se encontró que la verificación empírica del papel de las economías de escala en la explicación de CII no ha sido concluyente como si sucede cuando se incluye solo las variables que corresponden a las características del país.⁸

La industria automotriz ha cobrado importancia en el país. Para 2007, México ocupaba el decimoprimer puesto en esta industria. De acuerdo con Miranda (2007), la industria manufacturera fue el segundo sector económico del país en ese año, sólo superada por el petróleo.⁹ En 2007, la industria manufacturera representó 51% del PIB nacional. Dentro de la misma, la industria automotriz representó 16% del PIB del sector manufacturero y 7.5% del PIB nacional.¹⁰ La industria automotriz es clave para el desarrollo económico del país ya que en 2012 generó 12% del PIB del sector manufacturero y aportó 17.8% del PIB total¹¹ asimismo, México es uno de los mayores productores de vehículos a nivel mundial y el sexto exportador mundial de automóviles. Sin embargo, esto no fue así siempre, ya que la industria ha evolucionado de manera constante. Miranda menciona que la industria automotriz, como la conocemos ahora, comenzó en México en 1925, con la llegada de Ford y los subsiguientes arribos de General Motors y Chrysler¹² sin embargo, fue hasta después de la segunda guerra mundial cuando el sector empezó a promocionarse, posicionarse y crecer.

⁶ Se pueden citar el trabajo de Farrell (1991).

⁷ Los trabajos de Loertscher y Wolter (1980). Bergstrand (1983). Balassa (1986). Balassa y Bauwens (1987, 1988).

⁸ Este ha sido el argumento del trabajo de Davis (1995) quien considera que es posible un análisis del CII sin tener que recurrir al instrumental de la competencia imperfecta. Farrell (1991) tampoco encuentra evidencia definitiva para sustentar el papel de las economías de escala sobre el comercio.

⁹ A. Miranda, *op. Cit.*

¹⁰ M. Hernández Casiano y D. Necuzi Castro, "Empresas del sector Terminal y del sector de autopartes: su contribución a la economía nacional", *La industria automotriz mexicana y su relación con aspectos estratégicos del entorno internacional*, Universidad de las Américas Puebla, México, 2007

¹¹ L. Martínez Trigueros, "Automotriz promueve sustentabilidad" *Alto Nivel*, 30 de diciembre de 2010, <http://www.altonivel.com.mx/7615-automotriz-promueve-sustentabilidad.html>, 15 de agosto de 2011.

¹² A. Miranda, *op. Cit.*

Como prueba de la importancia de la industria automotriz, Miranda señala que seis de las diez principales empresas transnacionales con operaciones en el país pertenecen a esta industria y que éstas representan el mayor foco de atracción de inversión extranjera directa (IED).¹³ En el periodo comprendido entre 1999 y 2004, la IED en la industria automotriz alcanzó 9 390 millones de dólares, equivalente a 21.2% de la IED de todo el sector manufacturero en el mismo periodo. Estas inversiones provinieron de Estados Unidos (57%), Japón (18%), Canadá (9%), Alemania (7%), Francia (4%) y España (3%). Además, el mismo autor refiere que, en el año 2000, cerca de 74% de la producción total de esta industria se destinó a la exportación. En cuanto a la IED en años más recientes, de acuerdo con Simón Domínguez y Vera Martínez, de (2000 a 2003) se observó una tendencia decreciente en la misma, la cual se revirtió para alcanzar en 2004 su valor máximo hasta el momento¹⁴ sin embargo, en 2005 reinició la tendencia decreciente. Entre 2000 y 2009, Estados Unidos encabezó la lista de inversionistas, con 63% del total de flujos de IED recibidos. La inversión se destina sobre todo a la fabricación de otras partes y accesorios, y a la fabricación y el ensamble de automóviles y camiones. De acuerdo con Hernández Casiano y Necuzi Castro (2010), México es el tercer proveedor de auto partes para Estados Unidos, sólo después de Canadá y Japón.¹⁵

En el trabajo de Chiquiar, Fragoso y Ramos-Francia (2007) se clasificaron en tres grupos las categorías de productos que cubren alrededor de 90% de las exportaciones manufactureras mexicanas: 1) productos en los que México ha perdido ventaja comparativa de manera reciente; 2) productos en los que, en apariencia, México no exhibe ventaja comparativa desde hace un tiempo hasta cierto punto prolongado; y 3) productos en los que en la actualidad México no parece verse amenazado por la competencia.¹⁶ Hay que destacar que dentro del tercer grupo se

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ N. Simón Domínguez y P. Vera Martínez, "La inversión extranjera directa en México. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autopartes", *México and the world*, 15, 2010, pp. 1-22.

¹⁵ M. Hernández Casiano y D. Necuzi Castro, *op. Cit.*

¹⁶ D. Chiquiar, E. Fragoso y M. Ramos-Francia, *La ventaja comparativa y el desempeño de las exportaciones manufactureras mexicanas en el periodo 1994-2005*, Banco de México, WorkingPaper (12), 2007.

encuentra la industria automotriz, así como maquinaria y equipos generadores de potencia; maquinaria y equipo industrial en general; instrumentos profesionales, científicos y de control; y bebidas. En este grupo se observa que, en general, México presenta niveles de productividad similar o superior a los de algunos países asiáticos e incluso superiores a los de China¹⁷ si este es el caso, entonces se esperaría que los resultados muestren ventaja comparativa en la industria, lo que explicaría la falta de competencia mencionada por los mismos autores.

Ruiz Nápoles (2010) utiliza el índice de VCR de Vollrath para analizar ventajas comparativas por rama en México¹⁸ se analizan 24 ramas de bienes comerciables que registraron exportaciones al menos un año del periodo 1970-2000. Dentro de las ramas analizadas, se incluye la rama de vehículos de motor y partes automotrices. Los resultados muestran que, para el periodo 1989-2000, el índice estuvo creciendo de manera sostenida, hasta llegar a un nivel de 2.43% en el año 2000. El autor concluye que existen ventajas comparativas de México respecto a Estados Unidos. Se espera que el análisis de la evolución de la ventaja comparativa ayude a apoyar o a refutar esta conclusión.

Gallagher, Moreno-Brid y Porzecanski (2007) estudian la competitividad relativa de las exportaciones de México a Estados Unidos durante el periodo 1981-2005¹⁹ utilizan el índice de VCR de Balassa para calcular la posición competitiva dinámica revelada (en inglés, Dynamic Revealed Competitiveness Position, DRCP). Con este método pretenden medir la amenaza competitiva que representa China para México, por medio del análisis de la evolución de las participaciones de mercado. El enfoque que tiene esta medida es dinámico, es decir, estudia la evolución de la competitividad de las industrias mexicanas en un periodo, en lugar de en un año determinado.

¹⁷ D. Amoroso, N. Quella y M. Ramos-Francia, *Determinantes de la ventaja comparativa y del desempeño de las exportaciones manufactureras mexicanas en el periodo 1996-2005*, Banco de México: Documentos de Investigación, 2008.

¹⁸ P. Ruiz Nápoles, "Costos unitarios laborales verticalmente integrados por rama en México y Estados Unidos, 1970-2000", *Investigación Económica*, 69 (273), 2010, pp. 15-54

¹⁹ K. P. Gallagher, J. C. Moreno-Brid y R. Porzecanski, "The Dynamism of Mexican Exports: Lost in (Chinese) Translation?", *World Development*, 36 (8), 2007, pp. 1365-1380.

Gallagher *et al.* Realizaron el estudio para las 15 exportaciones más importantes de México hacia Estados Unidos, las cuales representan más de 60% de las exportaciones totales.²⁰ Dentro de estas 15 exportaciones analizadas se incluyen tres pertenecientes al sector automotor: automóviles para pasajero; vehículos para transporte de mercancía; y partes y accesorios de vehículos automotores. Para la primera, el DRCP calculado es negativo y menor que el de China; por lo tanto, se concluye que México está perdiendo competitividad frente al país asiático. En cuanto a los vehículos para transporte de mercancía, el DRCP es siete veces el de China; se concluye que, para esta partida, México no se ve amenazado por la nación china. Por último, para partes y accesorios de vehículos, el DRCP es positivo y ligeramente menor que el de China; los autores infieren que México ha ganado competitividad en esta rama y que China no presenta una amenaza grave.

1.2 Tratados de libre comercio y la producción automotriz en México

Es indispensable conocer a los socios comerciales de México en el mundo, de esta manera comprenderemos cómo México ha buscado participación en estos tratados, ya que a partir de la firma de estos acuerdos comerciales, México ha sabido capitalizar esta ventaja, tanto es así que continúan las negociaciones para nuevos tratados, con la intención de atraer a grandes inversionistas, ya que es un factor llamativo el tener socios comerciales con los que se promueve el comercio libre de aranceles. El primer tratado se firmó con América del Norte y definitivamente es con quien se tiene más intercambio, a continuación se hará una reseña de la historia de los tratados y una tabla donde se observa a cuales pertenecemos, de esta manera entenderemos el porque las industrias de que desean invertir en México se acercan a nuestro país con el fin de aprovechar estos acuerdos.

²⁰ *Ibid.*

El 12 de agosto de 1992, se concluyeron las negociaciones del Tratado Trilateral de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá (TLCAN) con la entrega de un borrador a los involucrados²¹ para su análisis respectivo en cada uno de los países. Uno de los sectores que generó mayor discusión en la conclusión de las negociaciones fue la industria automotriz. Sin duda, la preocupación de los tres países por asegurar las mejores condiciones de participación fue motivo para sostener innumerables reuniones que dieran cuenta de los intereses particulares de cada país. Para México significó entonces: a) centrar la atención en la definición de las reglas de origen que no desviarán la inversión de terceros países, b) proponer un periodo de apertura gradual en vehículos, partes y componentes y así permitir que las empresas nacionales se adecuaran a las nuevas condiciones del acuerdo comercial.

El objetivo del presente capítulo es ofrecer algunas reflexiones sobre las implicaciones que representa lo propuesto en el capítulo Automotriz del TLC sobre la regulación mexicana que a la fecha rige al sector²² y analizar en qué medida se establecen o no diferencias significativas entre ambas, y como el nuevo escenario de integración comercial afectaría el comportamiento de la industria automotriz.

La Secretaría de Economía (2012) señala que a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), ha estado acompañado de un proceso de modernización en la industria automotriz en México, en 1995 la producción de vehículo ligeros reinició su crecimiento de manera sostenida hasta 2000. A partir de 2001 y en los años siguientes se presentó una reducción en la producción de vehículos que se explicó con la desaceleración de la economía estadounidense y por el proceso de reconversión de las líneas de producción. Así, luego de haber alcanzado un volumen de manufactura de poco más de 1.9 millones

²¹ The Governments of Canada, The United Mexican States and The United States of America, "North American Free Trade Agreement", Description of the proposed, August 12, 1992

²² Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. "Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz" en *Diario oficial*, 11 de diciembre de 1989.

de unidades, la producción nacional de vehículos descendió a poco menos de 1.6 millones de unidades en 2004.²³

Como se puede observar este es el parte aguas para el comercio exterior a gran escala en la industria automotriz, se sugiere revisar el anexo de este trabajo donde se detallan los acuerdos y tratados comerciales de los que México forma parte, con distintos países y que para la industria automotriz representa un gran reto y oportunidad para incrementar la inversión, y de esta manera elevar su producción y generar más y mejores fuentes de empleo.

Adicionalmente a este número de Tratados y Acuerdos comerciales se tienen negociaciones importantes de comercio internacional, la más importante es el Acuerdo de Negociación Transpacífico (TPP) que tiene por objeto la creación de una plataforma para una potencial integración económica en la región Asia-Pacífico. Los países participantes en las negociaciones del TPP se proponen diseñar un acuerdo inclusivo y de alta calidad que sienta las bases para el crecimiento económico, el desarrollo y la generación de empleo de los países miembros, y a su vez se convierta en el fundamento para un futuro Acuerdo de Libre Comercio del Asia-Pacífico (FTAAP, por sus siglas en inglés).

El proceso de negociación del TPP es una iniciativa desarrollada por los países miembros que actualmente forman parte del Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica como lo señala el SICE (2014)²⁷. El P4 es un acuerdo abierto que contempla la posibilidad de adhesión de terceros países con el objeto de promover la creación de una alianza estratégica mayor para la liberalización del comercio en la región.

El SICE indica que el 18 de junio de 2012, el presidente de los Estados Unidos anunció formalmente que los países que negocian el Acuerdo de Asociación Transpacífico extendieron una invitación para que México se sume a las negociaciones de dicha iniciativa.

²³ Secretaría de Economía, Industria Automotriz (2012).

²⁷ Sistema de Información Sobre Comercio Exterior (http://www.sice.oas.org/TPD/TPP/TPP_s.ASP)

Gracias a que ha firmado acuerdos comerciales en tres continentes, México se posiciona como una puerta de acceso a un mercado potencial de más de mil millones de consumidores y 60 por ciento del PIB mundial.

México cuenta con una red de 12 Tratados de Libre Comercio con 44 países (TLCs), 28 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRIs) y 9 acuerdos de comercio (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Además, México participa activamente en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) y la ALADI.

1.3 Ubicación y proyección de desarrollo de la industria automotriz en México y el Estado de Guanajuato.

Las empresas apuestan por México por distintos factores, como modelos que se producen exclusivamente en México cumplen con los más estrictos estándares de calidad tales como ISO 9000, ISO/TS 16949, ISO 14000, Six Sigma, Lean Manufacturing, 5 S's, Balance Scorecard, entre otras.

Con datos obtenidos de PROMEXICO (2014) que es el organismo del gobierno federal encargado de coordinar las estrategias dirigidas al fortalecimiento de la participación de México en la economía internacional, apoyando el proceso exportador de empresas establecidas en nuestro país y coordinando acciones encaminadas a la atracción de inversión extranjera, indica que durante 2011, las plantas de Volkswagen en Puebla y de Nissan en Aguascalientes, obtuvieron el reconocimiento por ser las plantas con mayor producción en la región de Norteamérica. La planta de Volkswagen en Puebla produjo 510,041 unidades,

seguida de Nissan Aguascalientes con 360, 796 vehículos lo que demuestra la capacidad de producción de las armadoras en México.

México es líder en la manufactura de sistemas destacando: partes eléctricas, transmisiones, embragues, y partes para motor. Algunos ejemplos que nos proporciona ProMexico son:

Nissan anunció la construcción de una nueva planta en Aguascalientes, esta planta será la tercera planta de la marca japonesa en México, se espera termine de construirse en 2013 para iniciar operaciones en 2014 fabricando hasta 175,000 vehículos anuales y generando 3,000 empleos directos y 9,000 indirectos. El monto de la inversión para esta nueva planta supera los 2,000 millones de dólares.

Ford. En 2012, Ford invirtió 1,300 MD en la expansión de su planta localizada en Hermosillo, Sonora, la cual estará enfocada en la producción de los modelos Lincoln MKZ y Ford Fusion 2013.

Honda. Con una inversión de 800 MD, la empresa creará una planta que iniciará operaciones en el año 2014, en Celaya, Guanajuato, cuya capacidad de producción será de 200 mil unidades por año destinadas al mercado nacional y de Norteamérica.

Pirelli. Planta de neumáticos pionera en la producción de Flat Tyre y Green Tyre, en Silao, Guanajuato con una inversión de 210 MD.

General Motors. Invertirá 420 MD en los complejos de San Luis Potosí y Silao, Guanajuato, donde se fabricarán el Chevrolet Trax y una nueva generación de pick ups.²⁹

Con estos datos fuertes encontramos mucho interés por los inversionistas en seguir participando en esta actividad manufacturera en México y aprovechar su posicionamiento geopolítico.

²⁹http://www.promexico.gob.mx/es_es/promexico/Automotriz

Actualmente diferentes armadoras se encuentran distribuidas en distintos estados de la República Mexicana, la siguiente tabla muestra cómo se encuentran establecidas las principales armadoras de esta manera podemos observar el comportamiento de la industria en el Estado de Guanajuato, así mismo observaremos en que ciudades tienen sus plantas armadoras y que producto fabrican principalmente.

Empresa	Estado	Ciudad	Producto
Chrysler	Coahuila	Saltillo	Motores Camiones Ram Promster
	México	Toluca	Journey y Fiat 500
Ford Motor	México	Cuautitlan	Ford Fiesta
	Sonora	Hermosillo	Fusión y Lincoln MKZ
	Chihuahua	Chihuahua	Motores y fundición
General Motors	Coahuila	Ramos Arizpe	Chevrolet Sonic, Captive Sport y Cadillac SRX
	Guanajuato	Silao	Chevrolet Cheyenne, Silverado y GMC Sierra
	México	Toluca	Motores
	San Luis Potosí	San Luis Potosí	Chevrolet Aveo y

			Trax
Mazda	Guanajuato	Salamanca	Mazda 3
Honda	Jalisco	El Salto	CRV
	Guanajuato	Celaya	Fit
Nissan	Morelos	Civac	Camiones Pic up, Frontier L4, Tsuru. TIIDA, Versa
	Aguascalientes	Aguascalientes 1	Motores 4 cilindros
	Aguascalientes	Aguascalientes 2	Sentra
Toyota	Baja California Norte	Tecate	Tacoma
Volkswagen	Puebla	Puebla	Beetle, Clásico, nuevo Jetta, Golf
	Guanajuato	Guanajuato Puerto Interior	Motores de alta tecnología

Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA y sus asociados.

La siguiente figura muestra en el mapa la ubicación de las plantas armadoras de vehículos ligeros, donde se observa la importancia del Estado de Guanajuato con grandes firmas ubicadas en él Estado antes mencionado, con esta ilustración, también mencionaremos las principales ventajas que ofrecen las entidades federativas para ser más atractivas a la inversión, ya sea extranjera o nacional. Según la revista digital *Inversionista* (2014), Guanajuato es de los 5 principales Estados con mayor potencial industrial ya que menciona que “Si bien Nuevo León, el Estado de México y el Distrito Federal están entre las más industrializadas del país, también existen otras opciones atractivas dentro del territorio nacional”

Los estados de Baja California, Coahuila, Guanajuato, Querétaro y Veracruz son buenas elecciones si quieres comprar o rentar una nave industrial para montar una fábrica o una bodega comercial, de acuerdo con Lamudi y Carmudi.

Aunque en México el sector secundario enfrenta grandes desafíos (como 1.1% de crecimiento promedio anual del PIB de 2008 a 2012), algunas ramas, como la automotriz, podrían significar un mayor crecimiento, la reciente llegada de Mazda a Salamanca, en Guanajuato, el próximo arribo de Audi en Puebla y de BMW a San Luis Potosí puede reducir esta brecha.

Las ventajas que presentan los Estados antes mencionados son las siguientes según la pagina oficial de Lamudi Carmudi (2013):

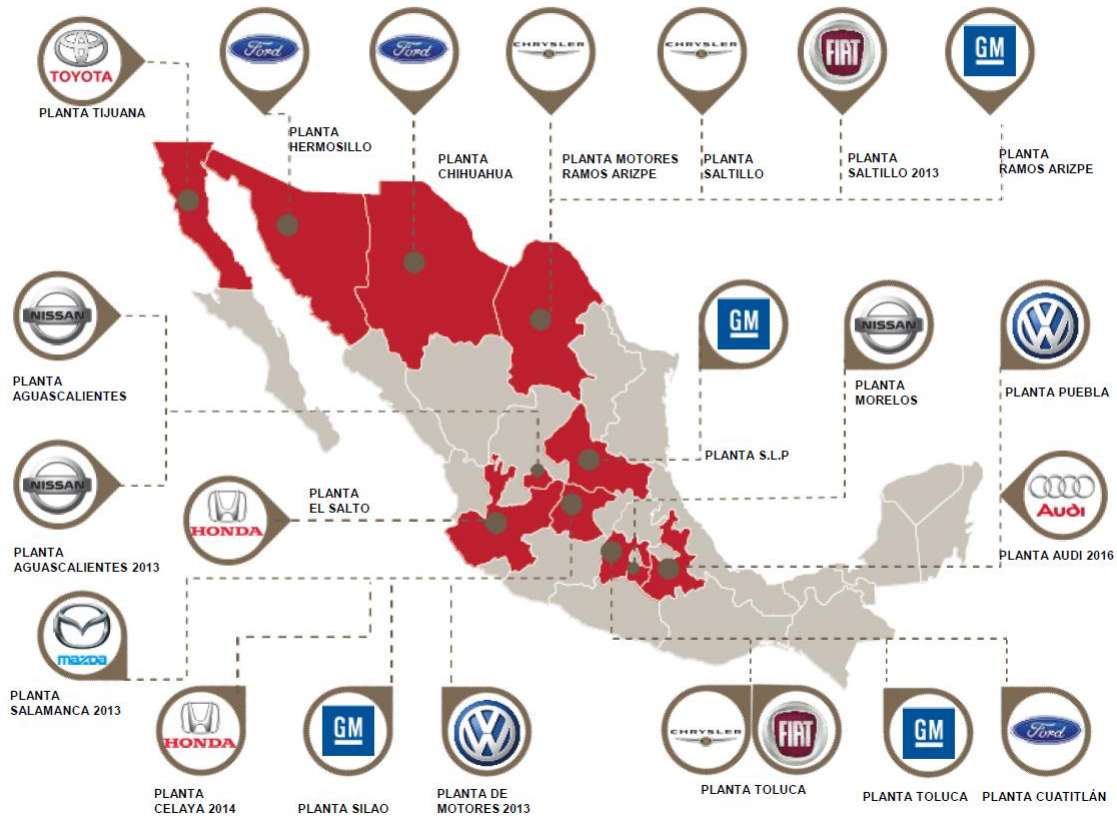
- Baja California: Por su vecindad con Estados Unidos, además al tener puerto marítimo posee vocación para las industrias energética, automotriz, aeronáutica, electrónica y mueblera.
- Coahuila: También comparte frontera con Estados Unidos, y tiene acceso a diversas materias primas. Cuenta con vocación para las industrias de alimento y bebidas, automotriz, electrónica y metalúrgica.
- Guanajuato: El Estado tiene ubicación estratégica e infraestructura de transporte. Alberga industrias como la petroquímica, automotriz, electrónica, textil y alimenticia.
- Querétaro: También tiene ubicación estratégica con eficiente sistema de autopistas y carreteras. Esta entidad junto con Guanajuato, son el paso obligado para los transportistas que se dirigen a la frontera con Estados Unidos. Además, tiene potencial para las industrias papelera, aeronáutica y electrónica.

- Veracruz: La entidad tiene puerto marítimo y acceso a diversas materias primas. Tiene potencial para las industrias: petroquímica, metalúrgica, energética y alimenticia.³⁰

Como podemos observar existe gran potencial en el Estado de Guanajuato, considerando su estrategia geopolítica, donde su ubicación geográfica, sus medios de comunicación e infraestructura así como el aporte de los tratados y acuerdos comerciales con los que cuenta el país, fortalecen al Estado y le otorgan grandes ventajas en el sector automotriz.

³⁰<http://revistainversionista.com.mx/2014/08/20/los-5-estados-con-mayor-potencial-industrial/>

Ubicación en México de Plantas de Vehículos Ligeros



Fuente: <http://www.automotivemeetings.com/mexico/index.php/es/industria-automotriz-en-mexico>

Según Héctor Lopez Santillana (2013) para el 2016 se tiene proyectado que las plantas armadoras alcancen su máxima producción y dos de cada cinco vehículos que se exporten sean hechos en Guanajuato, lo que colocará al estado en el cuarto lugar a nivel nacional.

Con la llegada de empresas armadoras como Honda y Mazda que se unen a General Motors, la industria automotriz de Guanajuato está experimentando un efecto multiplicador de la economía con la llegada también de empresas de proveeduría que suministran partes y componentes.

El secretario de Desarrollo Económico Sustentable estatal, Héctor López Santillana, informó que para el cierre del 2014 se estima habrá 150 compañías proveedoras.

De acuerdo con proyecciones de la Secretaría de Desarrollo Económico para el 2016 se tiene proyectado que las plantas armadoras alcancen su máxima producción y dos de cada cinco vehículos que se exporten sean hechos en Guanajuato, lo que colocará al estado en el cuarto lugar a nivel nacional.

Estimaciones del gobierno estatal establecen que para el presente año fiscal, Guanajuato supere el 5% de crecimiento en el Producto Interno Bruto (PIB), toda vez que durante el 2013 se tuvo 13 mil millones de dólares de exportación, de los cuales, cerca de ocho mil son provenientes de la industria automotriz.

Consolidar el Cluster Automotriz significará que para el 2018 el Estado genere hasta 20 mil millones de dólares producto de las exportaciones.

"De aquí al 2016 el 20 ó 25 por ciento de los autos y de las piezas automotrices que se fabrican en México procederán de Guanajuato. Estamos en el sexto lugar de producción de automóviles en este momento, y del tema de exportación en el décimo", destacó López Santillana.

De acuerdo con la Secretaría de Economía (2013), la industria automotriz concentra el 74 por ciento del total de la inversión que ha llegado a Guanajuato en los últimos siete años.

En ese lapso, se logró una inversión de 9,800 millones de dólares y la generación de 83 mil 800 empleos, al concretarse 242 proyectos de inversión nacional y extranjera, de los cuales 118 son del sector automotriz.

De esta manera, el clúster automotriz es el más dinámico en la entidad, al pasar de tener una sola armadora (General Motors que se instaló en 1995) a cuatro plantas con la llegada de Mazda a Salamanca, Honda a Celaya y Volkswagen a Silao.

Los municipios que se han visto beneficiados con este sector dentro del corredor industrial son Silao, Celaya, Salamanca, Apaseo El Grande, Comonfort, Cortazar, Irapuato y León.

Además de Acámbaro, Dolores Hidalgo, Jerécuaro, Juventino Rosas, Ocampo, Romita, San Felipe, San José Iturbide, San Miguel de Allende, Tarandacua y Villagrán.

La Secretaría de Desarrollo Económico Sustentable del Estado de Guanajuato mediante su pagina oficial (2014) informó que la meta es llegar al 2018 con una atracción de inversiones de cinco mil millones de dólares Quién más ha invertido en Guanajuato es Honda con 470 millones de dólares, General Motors con 349 millones de dólares con la ampliación de su planta, además de Mazda con 270 millones de dólares, por otro lado la llegada de empresas proveedoras ha sido una constante y como muestra el 24 de abril, el gobernador Miguel Márquez Márquez, inauguró en Silao la planta HalAluminium y la ampliación de AsahiAluminium México, con una inversión de 103 millones de dólares

En total, 400 empleos se tienen comprometidos, aunque la cifra podría duplicarse para el 2015, cuando estén trabajando a su máxima capacidad. Actualmente, Guanajuato cuenta con 66 empresas japonesas instaladas en distintos puntos del estado, las cuales representan una inversión total de 4 mil millones de dólares que se traducen en 25 mil empleos, destacó el mandatario. El Financiero (2013).³¹

³¹ <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/guanajuato-experimenta-efecto-multiplicador-con-industria-automotriz.html>

CAPÍTULO II PANORAMA GENERAL DE LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES EN MEXICO.

En el siguiente capítulo determinaremos la cantidad de autos importados, revisaremos el marco legal que deben cumplir los importadores para realizar este trámite, cuantos automóviles se han importado a partir del primer tratado de libre comercio, y determinaremos en bases a estudios econométricos si el mercado local se afecta por las importaciones de autos usados, así como las afectaciones al empleo por esta práctica

El comercio de automóviles en México ha tenido un dinamismo importante en los últimos años derivados principalmente del aprovechamiento de tratados y acuerdos comerciales, de su mano de obra experimentada, de su ubicación geográfica etc., experimentando un crecimiento importante en sus importaciones y exportaciones. Es indispensable conocer de dónde se están importando vehículos nuevos y usados, ya que es un dato relevante para la industria, conocer a detalle a sus competidores y de esta manera determinar ventajas y desventajas con sus similares conocer sus estrategias de fabricación, negociación, ubicación y venta para replicarlas de manera adecuada, mejorarlas y de esta manera aumentar la producción y venta de automóviles mexicanos incentivando la inversión en el país y detonando en indicadores muy sensibles e importantes como el empleo. Es un hecho que países como China, Alemania, Japón y Brasil han aumentado los envíos a nuestro país de automóviles nuevos, así como el número de automóviles usados que se importa de Estados Unidos. A continuación se muestran datos y estadísticas de este comportamiento, así como alguno de los efectos que representa esta actividad comercial.

Menciona Roberto Nemeč (2013)³² que “el 51% de los vehículos comercializados en México son importados. Alemania exporto en los primeros 10 meses del año un 15% mas de unidades; Japón un 13.5% y Brasil un 10.7%. Si bien Estados Unidos es uno

³²<http://noticias.autocosmos.com.ar/2013/11/11/mexico-importa-el-51-de-los-vehiculos-que-vende>

de los principales proveedores para México de enero a octubre la importación de vehículos cayó 4.5% (4,975 unidades menos). Corea también disminuyó el envío de autos hacia México, con una reducción de 18.5% (15,503 vehículos menos). El buen desempeño de las importaciones de autos alemanes se debe en gran medida al éxito de marcas de lujo como Audi y BMW, las cuales incrementaron sus ventas 29.2% y 22.2%, respectivamente de enero a octubre de 2013". En el caso de las marcas japonesas Mazda fue la que tuvo el mejor desempeño en el mercado mexicano, con un crecimiento de 26.5% en los primeros 10 meses de 2013; mientras que Honda y Toyota también han registrado un alza en sus ventas, aunque no toda su gama viene de Japón. De Brasil se importan vehículos compactos con gran volumen de ventas, como el Cross Fox y el Gol de Volkswagen, Por regiones, el MERCOSUR (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay) fue la región que más incremento sus exportaciones al mercado mexicano, pues su participación pasó de 12.6% a 15.1% de enero a octubre de 2013, comparado con igual periodo de 2012. Las importaciones de Asia, Norteamérica y Europa permanecieron prácticamente con el mismo porcentaje. En total, de los 10 autos más vendidos en México, 9 se fabrican en el país, lo que ayuda a equilibrar la balanza entre la cantidad de autos que se importan al país y los de fabricación local. De enero a octubre de 2013, los 10 modelos de mayor venta en el país vendieron 308,298 unidades, en conjunto, lo que significa una cobertura del 36.2% del total de vehículos comercializados en ese periodo (AMIA, 2013).

2.1 Importación definitiva de vehículos nuevos y usados.

Este trabajo considera el intercambio de automóviles de México con el mundo, tanto de autos nuevos como de autos usados, es por eso que a continuación se presentan las principales características que por ley tienen que cumplir todos los que desean importar automóviles a México, desafortunadamente actualmente no se cumplen muchas de las condiciones por parte de los involucrados en el tema de importación de autos usados.

Para poder importar un automóvil se deben cumplir ciertos requisitos, los Tratados de Libre Comercio, así como los Acuerdos Comerciales que México ha suscrito manejan privilegios y exenciones a nivel arancelario, pero es de suma importancia no dejar de lado algunos aspectos cualitativos como medio ambiente, contaminación, seguridad, y comercio local, que aunque no son objeto de estudio en este documento no se dejan de mencionar por la importancia de los mismos, de hecho se puede considerar que las restricciones no arancelarias que los automóviles importados deben cumplir van destinadas al cuidado de estos aspectos. En lo siguiente detallaremos los requisitos que debe cumplir un automóvil según la Secretaría de Economía (2014) para poder ser importado, ya sea nuevo o usado, debemos recordar que la Secretaría de Economía es la encargada de regular este trámite y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante las Aduanas del país deberán hacer cumplir los requisitos que se señalarán más adelante.

A continuación se presenta una estadística de las importaciones de automóviles desglosada por producto de los años 2006 a 2011, esto nos ayudará a medir el volumen de importación de automóviles que es indispensable para concluir este trabajo, pero también aportará información acerca de la importación de auto partes y chasis o carrocerías que son utilizadas para la fabricación de automóviles para mercado local y para exportación.

VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR PRODUCTO (miles de dolares)						
Producto	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total	28 354 616	28 056 444	19 777 768	26 633 782	30 782 704	34 918 917
Tractores	383 598	270 539	148 869	244 498	264 687	374 389
Tractores para semiremolques	264 857	96 043	22 202	105 643	88 187	182 568
Vehiculos para el transporte de 10 o mas personas	83 465	128 706	61 159	119 690	145 002	177 228
Automoviles tipo turismo	9 436 331	8 342 302	4 755 051	6 461 171	7 263 987	7 643 233
Vehiculos para transporte de mercancia	3 003 640	3 205 486	1 879 046	2 088 938	1 961 655	2 137 422
Automoviles para usos especiales	142 578	162 399	188 404	182 397	233 060	245 771
Chasis con motor	44 388	82 837	65 969	85 326	122 321	122 349
Carrocerias	117 176	144 952	85 169	76 937	67 668	51 472
Partes y accesorios de vehiculos	12 683 615	13 256 968	10 793 019	14 774 620	17 600 876	20 598 711
Partes y accesorios de tractores	76 830	93 808	42 578	28 955	37 706	44 269
Neumaticos para automoviles	636 522	679 537	479 992	814 677	985 051	1 197 193
Neumaticos para autobuses	763 144	775 894	590 450	829 481	1 165 250	1 349 317
Acumuladores electricos con sus separadores	718 472	816 973	665 860	821 449	847 254	794 995

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI

Podemos observar en la figura anterior que los automóviles tipo turismo son el grueso de esta actividad comercial, y que en los últimos años el promedio de autos importados es de 7 millones, situación que permite identificar nuestra balanza comercial, misma que se analizara en este trabajo.

2.1.1 Importación definitiva de vehículos nuevos.

En este capítulo se pretende aclarar cuál es el procedimiento para poder importar un vehículo y de esta manera conocer de manera detallada que el proceso busca una importación sana y que de esta forma no afecte a la nación en distintos aspectos, desde el legal, económico, ambiental, etc. Es un hecho que si todas las importaciones siguen este proceso y las autoridades se encargan de vigilarlo se hará un intercambio justo entre naciones.

Mencionan las reglas de carácter en materia de comercio exterior (2013) que a partir del año 2004 es posible la importación de vehículos nuevos libres de arancel, procedentes de Estados Unidos, Canadá y los países de la Unión Europea, de acuerdo con lo establecido en los tratados de libre comercio de América del Norte y de la Unión Europea.

La importación de la unidad debe llevarse a cabo a través de una agencia aduanal legalmente establecida, contando con el pedimento de importación correspondiente para cada vehículo y presentarlo ante el área designada por la aduana que se trate, para realizar su importación.

Solo pueden internarse al país vehículos nuevos, es decir, que cumplan con lo siguiente:

1. Que haya sido adquirido de primera mano. Se considera adquirido de primera mano, siempre que se cuente con la factura expedida por el fabricante o el distribuidor autorizado por el fabricante;
2. Que el año-modelo del vehículo corresponda al año en que se efectuó la importación o a un año posterior, y que dicha información corresponda al NIV del vehículo; y
3. Que en el momento en que se presente el vehículo ante el mecanismo de selección automatizado, de acuerdo con la lectura del odómetro, el vehículo no haya recorrido más de 1,000 kilómetros o su equivalente en millas, en el caso de los vehículos con un peso bruto menor a 5,000 kilogramos y no más de 5,000 kilómetros o su equivalente en millas, en el caso de vehículos con un peso bruto igual o mayor a 5,000 kilogramos pero no mayor a 8,864 kilogramos.

Al ingresar al país, dichos vehículos deberán pagar los impuestos y derechos federales y estatales aplicables a las unidades que se comercializan en México (IGI, ISAN, IVA, ITUV y el DTA) en los términos de las disposiciones legales aplicables.

El comprador debe asegurarse que los vehículos cumplen con todas las normas mexicanas en materia de identificación y registro, emisiones de gases y de ruido, de seguridad entre otras.

Procedimiento

Para efectuar la importación se debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y en el padrón de importadores.

Si usted es persona física, podrá efectuar la importación definitiva de un solo vehículo nuevo en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el padrón de importadores, siempre que en el campo de RFC del pedimento se deje en blanco cuando no se cuente con la homoclave, e invariablemente en el campo de la CURP, se deberá anotar la clave CURP correspondiente al importador; y se anexe al pedimento de importación copia de la identificación oficial y el documento con el que se acredita su domicilio. Sin embargo si decide importar más vehículos en el mismo plazo de un año, tendrá que inscribirse en el RFC y en el padrón de importadores, porque de lo contrario no podrá efectuar la importación.

- Cumplimiento de las normas.

Antes de efectuar la importación del vehículo, asegúrese de que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables a la importación de vehículos en el momento de su entrada a México. Para mayor seguridad, consulte a su agente aduanal o al personal de la Procuraduría Federal de Protección Ambiental (Profepa) en relación con el cumplimiento de las normas de emisión de gases y ruido o que tendría que hacer para que le expidan el certificado de cumplimiento de dichas normas o a la Secretaría de Economía en cuanto a la Norma Oficial Mexicana de Numero de Identificación Vehicular.³³

³³ Fundamento Legal: *Regla 3.5.1 fracción I y 3.5.2 de las Reglas de Carácter en Materia de Comercio Exterior para 2013*

Podemos observar que el marco legal es muy claro haciendo saber cuáles son las condiciones para la importación de automóviles nuevos, situación que como siempre deberá ser vigilada por las autoridades en esta materia para que no se desvirtúe dicha actividad. Hoy en día se sabe que se han otorgado un sin número de amparos al margen de esta ley, que ha permitido el acceso de muchos automóviles que no cumplen con las reglas de importación, situación que los industriales del país piden se detenga de inmediato, ya que además de fomentar un comercio desleal, esta actividad prolifera actos de delincuencia y afecta al medio ambiente.

2.1.2 Importación definitiva de vehículos usados.

La importación definitiva de vehículos usados es la actividad que se encuentra más vigilada por las asociaciones de fabricantes y vendedoras del sector automotriz en México, ya que el número de autos importados es muy alto y definitivamente afecta el comercio local, se ha prestado para actos ilegales e incluso afecta el medio ambiente. Pero al estar aprobado el Tratado de Libre Comercio se puede decir que es indispensable ya que el intercambio de autos es multilateral y el Tratado de Libre Comercio se concibió para que así fuera, en este capítulo observaremos las condiciones que se deberán cumplir para importar un auto usado de manera definitiva, la ley es muy clara y nos muestra su interés en darle legitimidad a este proceso sin generar daños colaterales, el problema puede ser el número tan alto de amparos que se han otorgado de manera indiscriminada, donde pasan por alto la importancia económica, legal y ambiental de la importación de autos usados.

La importación definitiva de vehículos usados, es el trámite que debe realizar el contribuyente para que un vehículo permanezca en el país por tiempo ilimitado.

La importación definitiva de vehículos se encuentra regulada por la Secretaría de Economía debiendo presentarse para su ingreso al país un permiso previo por parte

de esa dependencia. No obstante lo anterior existen diversas excepciones a la presentación de este permiso previo de importación, las cuales son:

- Vehículos usados cuyo año-modelo sea de ocho y nueve años anteriores al año en que se realice la importación.
- Vehículos usados que importen los residentes de la franja o región fronteriza norte del país para permanecer en dichas zonas.
- Regularización.
- Vehículos usados considerados como clásicos.
- Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1ro de julio de 2011.
- Decreto que modifica el diverso por que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de enero de 2013.
- Condiciones ambientales que deberán cumplir los vehículos usados equipados con motor a diesel.
- Registro para efectuar la transmisión electrónica de la información de vehículos usados.
- Acuerdo por el que se aceptan como equivalentes a la Norma Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2006, que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible y a la norma Oficial Mexicana NOM-047-SEMARNAT-1999, que establece las características del equipo y el procedimiento de medición para la verificación de los límites de emisión de contaminantes, provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos, las regulaciones que se indican y sus respectivos procedimientos de evaluación de la conformidad y se reconocen

como válidos para efectos de acreditar su cumplimiento en los puntos de ingreso al país los certificados que se señalan.

Como parte de la asesoría que brinda la Secretaría de Economía, se han establecido distintos medios para conocer los tramites y procedimientos para las dudas que se presenten a este respecto, en esta investigación también colocamos la información que la Dirección General de Fomento Ambiental, Urbano y Turístico pone a disposición para resolver cualquier duda dudas.autosusados@semarnat.gob.mx que fungirá como ventanilla única en la atención de solicitudes y respuestas de preguntas que presenten los connacionales y público general respecto de los aspectos ambientales para la importación definitiva de vehículos automotores y la aplicación del Acuerdo.

Para más información se sugiere consultar los Boletines técnicos informativos relacionados.³⁴

2.2 Importación de Automóviles usados en el Estado de Guanajuato

En el presente trabajo queremos hacer hincapié en el Estado de Guanajuato, derivado de la gran movilidad que ha presentado en los últimos años, tanto para importar como para exportar, este capítulo tiene la finalidad de aclarar los motivos por los cuales se importan vehículos usados a Guanajuato y cuáles son los datos que se deberán considerar para determinar si esta actividad comercial Internacional afecta o promueve el empleo en el Estado de Guanajuato.

Según Eduardo Solís, (2013) presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México importó 650,000 vehículos usados en 2013 y 7 millones de estas unidades desde el 2005, datos que para la industria son alarmantes ya que genera

³⁴http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/vehiculos/141_10038.html

una competencia desleal que ha frenado el potencial del mercado automotor estimado en 1 millón 800,000 unidades.

Datos del Servicio de Administración Tributaria (SAT) indican que más de 95% de las importaciones de autos usados se realiza a través de los amparos, que interpusieron comerciantes de la franja fronteriza norte, con lo cual se evade el cumplimiento de la regulación federal al omitir el pago de aranceles, impuestos y regulación ambiental.

La Secretaría de Economía (SE) inició el proceso para prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2014 la vigencia del decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados, con la intención de que esta regulación quede permanente a través de la jurisprudencia, inicialmente el Decreto se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre del 2008 y desde entonces no se ha renovado.

La dependencia comenzó el trámite ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (Cofemer) para la extensión de la vigencia y establece, entre otros requisitos, que el importador deberá presentar ante la autoridad aduanera el certificado de origen o el documento comprobatorio de origen con información directamente proporcionada por la compañía armadora. De no ser así, el importador deberá presentar una declaración por escrito, bajo protesta de decir verdad, suscrita por empresa ensambladora, en la que manifieste que el vehículo usado que se pretende importar fue fabricado como un bien originario de Estados Unidos o Canadá³⁵.

En el caso particular del Estado de Guanajuato el fenómeno de importación es elevado, debido al gran número de inmigrantes Guanajuatenses en Estados Unidos, ya que según datos estadísticos son la comunidad más grande en los Estados Unidos, este es el principal factor para que este Estado de la República Mexicana demande grandes cantidades de autos importados, entre otros podemos mencionar factores culturales, sociales incluso factores relacionados al status, pero definitivamente el precio es el segundo factor que motiva a que se adquieran más vehículos importados, como comentan los mismos compradores este llega a ser de

³⁵<http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/01/17/ven-cerca-fin-importacion-autos-usados>

un 10% a un 20% en comparación con el mercado local, presentan mejores condiciones mecánicas y de seguridad, y les da más confianza adquirir un usado importado de Estados Unidos, que un usado mexicano.

Los industriales piden frenar las importaciones de autos usados argumentando que son de mala calidad, que frenan el potencial del mercado local, que contaminan y que contribuyen a la inseguridad además de que aseguran que la importación de autos usados a México es por la vía de la ilegalidad ya que desde que salió el Decreto Automotriz en 2008 donde señala cuáles serán las condiciones para que un auto pueda ser importado de manera legal, un grupo importante de importadores han interpuesto ante el poder judicial solicitudes de amparo por considerarlo anticonstitucional.

En términos generales el Decreto Automotriz establece limitaciones a la importación de autos usados y camiones de carga provenientes de Estados Unidos y Canadá, en cuenta a su antigüedad y características físicas, también fija el arancel que debe pagarse por ellos, los registros, permisos y todos los tramites al respecto que particulares o empresas importadoras deben cumplir y quienes deben especificar si solo serán usados en las ciudades fronterizas o se introducirán al resto del país, la Secretaria de Economía (SE) y de Hacienda y Crédito Público (SHCP), extendió hasta el 31 de diciembre de 2014 este Decreto automotriz que regula la importación definitiva de vehículos usados.

María Fonseca Paredes (2014), directora del Centro de Investigación en Economía y Negocios (CIEN) del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM) campus Estado de México, coincidió en que “el panorama actual se ve influenciado por los cambios aprobados en materia fiscal que encarecen los costos de producción para cualquier sector”. La especialista refiere que otra de las razones que desacelera al sector es la comercialización de autos usados cuya participación del mercado alcanza 55.9 por ciento de las ventas, esto se debe al nulo fomento de la renovación vehicular y de imposición de normas físico mecánicas, también muestra el deterioro del marco jurídico vigente. “Esta situación refleja un grado de corrupción que a la luz de otros sectores podrían hacer pensar que se beneficia

sectores tal vez político o económicos” “Es más fácil conseguir un automóvil más barato y menos usado en el extranjero, de tal manera que los precios de los carros nuevos y usados nacionales compiten con estas unidades, lo que facilita la decisión de importar” sugiere.

Por esta razón se debería replantear la consideración del cuidado del medio ambiente, el costo de financiamiento en México comparado con otros países, ante lo que se puede aprovechar la Reforma Financiera, así como la implementación de políticas públicas menos dadas a ciertos grupos de interés.

2.3 Comportamiento del mercado interno y su relación con las importaciones de autos usados.

Son distintas las opiniones acerca del comportamiento del mercado interno a raíz del gran número de autos importados, las dos principales asociaciones de la industria, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), aseguran que es un factor clave el número de autos usados que se importa el que afecta de manera directa el nivel de consumo y venta de automóviles en el mercado local, por otro lado instituciones financieras como BBVA descartan esta posibilidad derivado de estudios econométricos.

Como plantea en su estudio econométrico la institución financiera BBVA en su publicación Situación Regional Sectorial México (Primer Semestre 2014) de enero de 2005 a agosto de 2013, según información de Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), han ingresado al país aproximadamente 6.9 millones de vehículos automotrices usados, principalmente provenientes de EEUU. Esta cifra equivale al 80.7% de las unidades vendidas de autos nuevos adquiridos en el país durante el mismo lapso.

Los factores determinantes de la demanda de autos importados usados son básicamente dos: el diferencial de precio entre los autos nuevos que se venden en el

mercado doméstico y los importados usados; y el tiempo promedio de vida útil de un auto, el cual resulta ser de alrededor de 5 años en EEUU. y de más de 10 años en México.³⁶

Con la finalidad de ordenar el mercado de automóviles usados para mejorar las condiciones de compra de las personas de bajo poder adquisitivo, el 22 de agosto de 2005 el gobierno federal emitió un decreto en el que se establecieron las condiciones para la importación definitiva de vehículos de segunda mano.³⁷

Entre los lineamientos más relevantes de dicho decreto, destacaron los siguientes: a) reducción de los aranceles y de manera parcial de las barreras no arancelarias para permitir la importación de vehículos de EEUU. y de Canadá cuyos modelos fueran entre 10 y 15 años de antigüedad; b) IVA sobre el 30% del valor del automóvil para uniformar la carga tributaria con los autos nuevos adquiridos en México; c) Cupos anuales establecidos por la Secretaría de Economía para regular las importaciones así como la aplicación de un arancel del 10% a la importación de automóviles usados; d) La exención del pago de impuestos de los automóviles nuevos cuyo precio final al consumidor no excediera \$150,000 pesos; y e) A partir del 1 de enero de 2009, no habría ninguna prohibición o restricción a la importación de automóviles usados, que fueran originarios de Estados Unidos de América o de Canadá, cuyo año-modelo fuera de más de diez años de antigüedad.

Como el ordenamiento del mercado de vehículos usados no resulto del todo satisfactorio con las disposiciones del decreto de 2005, varias modificaciones subsecuentes se hicieron a través de los años. La primera de ellas fue la correspondiente al 1 de febrero de 2008: una de las modificaciones más relevantes estuvo asociada con la sujeción de los vehículos importados usados de manera definitiva a las disposiciones jurídicas aplicables en materia de protección

³⁶ Para mayor información sobre estos determinantes ver el documento de Flores Sánchez y Martín Rivero (2008).

³⁷ Ver decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2098827&fecha=22/08/2005

ambiental.³⁸ La segunda correspondió al 24 de diciembre de 2008, por medio de la cual se estableció un arancel del 10% a los vehículos originarios de EEUU. O de Canadá con diez años de antigüedad.³⁹ La tercera modificación sustancial ocurrió el 1 de julio de 2011, a través de la cual se estableció la prohibición de importar automóviles usados que no cumplieran, entre otras cosas, con ciertas condiciones físico-mecánicas o con las disposiciones de protección ambiental.⁴⁰ Finalmente el 31 de enero de 2013 se extendió una prórroga para la modificación previa, extendiendo su vigencia al 31 de enero de 2014.⁴¹

No obstante lo señalado en el párrafo anterior, las empresas importadoras, a través de la figura jurídica del amparo, durante varios años continuaron internando al país vehículos que no cumplían con las disposiciones asociadas con los certificados de origen, las condiciones físico-mecánicas o la protección ambiental. No fue sino hasta mediados de este año cuando la Suprema Corte de Justicia de la Nación ordenó a sus jueces y magistrados que se abstuvieran de indiscriminadamente emitir amparos en contra de las dos jurisprudencias que prohíben la importación de vehículos usados: no contar con un certificado de origen o con un certificado ambiental que cumpla con la NOM41.

En este subcapítulo se utilizarán las conclusiones a las que llegó el estudio econométrico de la institución financiera BBVA Situación Sectorial Regional México (primer semestre 2014) para determinar si la importación de vehículos usados ha desplazado la venta de autos nuevos adquiridos en México o viceversa. Una respuesta negativa sugeriría que los mercados de autos nuevos e importados usados son segmentados. Las variables utilizadas para este estudio son cuatro: las unidades de autos nuevos adquiridos en México, los autos importados usados, el empleo

³⁸ Ver reforma al decreto publicada en el Diario Oficial de la Federación disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5029320&fecha=01/02/2008

³⁹ Ver decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=507562&fecha=24/12/2008

⁴⁰ Ver decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5198960&fecha=01/07/2011

⁴¹ Ver modificación a decreto publicada en el Diario Oficial de la Federación disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5286296&fecha=31/01/2013

formal (trabajadores asegurados en el IMSS) y la cartera crediticia bancaria total automotriz.

En primera instancia el empleo formal, en contraste con los autos importados usados y la cartera de crédito bancario automotriz, es la única variable que tiene una relación de largo plazo con las unidades vendidas de autos nuevos. Asimismo, los autos importados usados a través del tiempo no tienen un impacto estadísticamente significativo sobre las unidades vendidas de autos nuevos. En segundo lugar los resultados de corto plazo no muestran ninguna afectación estadísticamente significativa de las variaciones mensuales de autos nuevos adquiridos en México sobre los cambios mensuales de las unidades de autos importados usados. Tercero, es importante mencionar que la existencia o ausencia de relaciones estadísticamente significativas entre las variables analizadas en este estudio se deriva de una especificación particular de modelo. Cabe la posibilidad de que otras especificaciones econométricas bien justificadas pudieran indicar una diferente significancia estadística en las relaciones entre variables. Finalmente la evidencia de una especificación econométrica estimada en este análisis sugiere que es difícil rechazar la hipótesis de que los mercados de autos nuevos y autos importados usados son segmentados. No obstante esta hipótesis de mercados segmentados podría eventualmente ser rechazada ante la fase de transición del Tratado de Libre Comercio con América del Norte que ira paulatinamente permitiendo importaciones de modelos cada vez más recientes en los siguientes años.⁴²

⁴² Para un análisis detallado del estudio econométrico revisar Situación Regional Sectorial México (Primer Semestre 2014).

CAPÍTULO III. BENEFICIOS LABORALES PARA GUANAJUATO CON LA PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES PARA LA EXPORTACIÓN Y EL MERCADO LOCAL.

Para este estudio se eligió al Estado de Guanajuato, debido a que es la entidad que más desarrollo ha mostrado en este sector en los últimos años, según su portal de Secretaria de Desarrollo Económico (2014), presenta un ambiente de negocios atractivo, a través de un crecimiento continuo, la economía de Guanajuato es la sexta a nivel nacional, con un valor superior a los 43 mil 200 millones de dólares, además su localización estratégica permite tener acceso a 80 por ciento del mercado mexicano, 70 por ciento de establecimientos industriales, 70 por ciento del mercado internacional, 70 por ciento de las exportaciones y 60 por ciento de la población del país. Su ubicación geográfica lo hace un punto articulador en materia de transportes, donde se desarrolla procesos económicos de escala nacional e internacional, que aunado a su infraestructura férrea, carretera y área en crecimiento y fortalecimiento constante, constituyen un potencial para generar nuevas oportunidades económicas, sociales y culturales. Por otro lado su fuerza laboral es versátil, escalable y capacitada, ya que de 2005 a 2010, la población joven en Guanajuato (de 15 a 29 años) se ha incrementado en más de 182 mil personas, lo que lo coloca en el 2do lugar en aumento de población joven, solamente superados por el Estado de México.

En el Estado existen 24 desarrollos para la instalación de empresas: 9 parques industriales, 3 ciudades industriales, 13 zonas industriales, entre las que destacan: Guanajuato Puerto Interior (GPI) en Silao, Parque Tecno Industrial Castro del Rio en Irapuato, Parque Opción en San José Iturbide, Las Colinas en Silao, Guanajuato Centro Industrial en Irapuato y Parque Industrial en Apaseo el Grande.

La importancia de los tratados y acuerdos comerciales, la búsqueda de inversiones en el Estado de Guanajuato, los decretos a la importación de automóviles usados, son los factores que se han estudiado en este trabajo con la finalidad de resolver si existe un beneficio para Guanajuato en la generación de empleo en la industria automotriz, según las cifras que proporciona el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS, 2014) y el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI, 2014),

Guanajuato ha reportado cifras record en la generación de empleos en los últimos 5 años, y el sector manufacturero, principalmente el que está relacionado con el sector automotriz, es el mejor representante de esta estadística, se deberán observar y no podemos dejar de lado algunos factores, como la calidad del trabajo, los sueldos, las condiciones laborales para saber que se trata de empleo digno, pero en este análisis la relevancia es la cantidad de empleos directos e indirectos generados por este sector.

Se buscara tener distintos factores de la producción de automóviles para determinar si esta evidente derrama de inversión es bien canalizada, y se hace llegar con el fin de producir, y que esta derrama económica tenga un futuro en el que los Guanajuatenses observen en su calidad de vida los beneficios que dejaran las empresas en el sector automotriz que están vendiendo automóviles en México y para el mundo.

En 2011, el sector automotriz mexicano represento el 6% total de la inversión extranjera directa en el país. Esto reitera la atracción y confianza que está generando México hacia los inversionistas del sector.

Las inversiones que fueron anunciadas entre 2007 y 2012 por compañías automotrices en México sumaron un total de 18,800 MDD, teniendo como fuertes participantes a Chrysler, Daimler, Ford, Volkswagen, General Motors, Nissan y Mazda. Durante 2011, las inversiones del sector de auto partes sumaron 966 MD y generaron 602,816 fuentes de empleo.⁴³

⁴³http://www.promexico.gob.mx/es_es/promexico/Automotriz

Compañía	2007-09	2010	2011	2012	Acumulado
Daimler Trucks	871				871
General Motors	3,870	435	540	420	5,265
Volkswagen	1,053	1,020			2,073
Ford	3,000			1,300	4,300
Fiat/Chrysler		550	620		1,170
Nissan		600		2,000	2,600
Honda			800		800
Mazda			500		500
Total	8,794	2,605	2,460	3,720	17,579

Fuente: Secretaría de Economía.

Esta estadística nos muestra el potencial de estas grandes armadoras para invertir en México, situación que genera confianza en el país ya que la intención de estas empresas es la de seguir creciendo en México.

3.1 Razones para invertir en México

El siguiente capítulo dará a conocer los principales motivos por los cuales México se ha convertido en un país muy atractivo para invertir en el sector automotriz, recordando que la base de este trabajo es la generación de empleos por la industria automotriz en el estado de Guanajuato, por lo tanto nos dará un margen más amplio para poder explicar las razones de peso que llevan a la industria a decidir por establecerse en esta región.

México es uno de los países más competitivos para la inversión productiva a nivel internacional debido a su estabilidad macroeconómica y política, baja inflación, tamaño y fortaleza de su mercado interno, tasa de crecimiento económico y su capacidad para generar manufactura avanzada (productos de alta tecnología).

Además México es una economía abierta que, a través de su red de acuerdos de libre comercio, garantiza el acceso a mercados internacionales. El país ofrece costos competitivos y una posición geográfica estratégica. También cuenta con capital humano joven y altamente calificado.

A continuación analizaremos la información que ofrece en su portal la Secretaría de Economía por medio de ProMexico, donde nos indica porque es una buena opción invertir en México en el sector automotriz.

- México es el cuarto exportador de vehículos ligeros nuevos en el mundo.
- Al primer trimestre de 2013, el valor de las exportaciones de vehículos de México fue de casi cuatro veces mayor que el de Brasil e India juntos.
- Japón fue el primer exportador de vehículos ligeros durante 2012. El segundo fue Alemania y el tercero Corea del Sur.
- México es el octavo productor de vehículos.
- México es un proveedor estratégico para el mercado automotriz internacional.
- 1 de cada 10 vehículos vendido en Estados Unidos es hecho en México.
- 89 de las 100 principales empresas de auto partes a nivel mundial cuentan con presencia en México.
- La industria automotriz y de auto partes de México contribuye con el 20% del PIB manufacturero y emplea a más 645 mil trabajadores.
- México es el quinto proveedor de auto partes a nivel mundial y el líder de exportación en este sector en Latinoamérica.⁴⁴

De acuerdo a estimaciones de AlixPartners, en 2012 México es el país más competitivo del mundo en términos de costos de manufactura, los cuales son

⁴⁴http://www.promexico.gob.mx/work/models/comercio/Resource/130/1/images/Invertir_Automotriz.pdf

alrededor de un 21% menor a los de Estados Unidos, 11% menores a China y 3% menores a la India⁴⁵

En 2011 de acuerdo a KPMG, México ofreció el 13% de ahorro en costos de manufactura de auto partes con respecto a los costos en Estados Unidos⁴⁶

México ocupa la posición 53 a nivel mundial para hacer negocios, por encima de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) liderando a los TIMBIs (Turquia, India, México, Brasil, Indonesia). Abrir un negocio en México es más rápido y eficiente que en los BRICS, pues se necesitan solo 9 días y 6 trámites⁴⁷

En la última década la tasa de crecimiento promedio anual de egresados de ingeniería en México fue de 7%, lo cual la ubica por encima de la tasa de crecimiento poblacional.⁴⁸ En 2010, el número de egresados de ingeniería en el país fue de aproximadamente 114,000.⁴⁹

3.2 Empleo en Guanajuato en el sector automotriz.

A continuación se analizará la cantidad de empleos que se han generado en los últimos años a través del sector automotriz, con datos de instituciones como el INEGI y el IMSS por medio de estadísticas que permiten observar el movimiento de las actividades laborales.

La industria automotriz concentra el 74% del total de la inversión que ha llegado a Guanajuato en los últimos 7 años.

La Secretaria de Desarrollo Sustentable (SDES) del gobierno del Estado informó que en los últimos 7 años Guanajuato logro una inversión histórica de 9,800 millones de

⁴⁵1.4% promedio anual en el periodo 2000-2010, INEGI

⁴⁶Fuente: FDI Confidence Index, AT Kearney, 2010

⁴⁷Fuente: CONACYT

⁴⁸Fuente: Doing Business 2010, PricewaterhouseCoopers

⁴⁹Fuente: AlixPartners 2010.

dólares y ha generado 83,800 empleos, al concretar 242 proyectos de inversión nacional y extranjera, del total de los proyectos, 118 son del sector automotriz con un monto de inversión que alcanza más de 7,200 millones de dólares y ha permitido la creación de 46,200 empleos, beneficiando a 16 municipios.

Así, el sector automotriz es el más dinámico y ha permitido colocar a Guanajuato en un proceso de transformación al dejar de ser un Estado con una economía basada en el sector primario como La agricultura, ganadería y minería, a ser una entidad que se está consolidando en la industria automotriz. La dependencia destaca que Guanajuato pasó de tener una sola armadora, que es General Motors la cual se instaló en 1995 en Silao, a cuatro plantas automotrices, con la llegada de Mazda, Honda y Volkswagen.

Según datos del INEGI, la industria automotriz y auto partes de Guanajuato tiene un crecimiento a tasas elevadas del 53%, que hoy se ve reflejado con la llegada de empresas de clase mundial como son Pirelli, Hino Motors, Condumex, Pintura estampado y Montaje, GNK Driveline, SegloGroup, Hutchinson, GST Auto Leather, Lear Corporation, Hirotec, Continental, Schaffler, Flex &Gate, Cie Celaya, Monroe México y Faureia entre otras. Los municipios que se han visto beneficiados en este sector dentro del corredor industrial son Silao, Celaya, Salamanca, Apaseo el Grande, Comonfort, Cortazar, Irapuato y León. Además de Acambaro, Dolores Hidalgo, Jerecuaro, Juventino Rosas, Ocampo, Romita, San Felipe, San José Iturbide, San Miguel de Allende, Tarandacuero y Villagrán⁵⁰

La siguiente estadística nos muestra como el número de empleados en la industria automotriz ha aumentado en los últimos años, derivado de las inversiones de empresas del sector, es evidente que el número de personas que emplean las empresas en la Fabricación de equipo de transporte en los últimos tres años en el estado de Guanajuato aumento de enero de 2012 de 25,333 personas a 38,852 personas en marzo de 2014.

⁵⁰<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/la-industria-automotriz-acapara-inversion-en-guanajuato.html>

GUANAJUATO

Fabricación de equipo de transporte

(NUMERO DE PERSONAS)

2012		2013		2014	
Enero	25333	enero	30331	enero	36869
Febrero	25741	febrero	30509	febrero	38246
Marzo	25918	marzo	30876	marzo	38852
Abril	26566	abril	31591		
Mayo	26967	mayo	31954		
Junio	27381	junio	32669		
Julio	27883	julio	33060		
Agosto	28256	agosto	33492		
septiembre	28554	septiembre	33864		
Octubre	28755	octubre	33941		
noviembre	28730	noviembre	34251		
diciembre	28875	diciembre	34427		

Fuente: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/CuadrosEstadisticos/GeneraCuadro.aspx?s=est&nc=1042&e=11&c=29322>

3.3 Volumen de producción automotriz para mercado local y extranjero

En el siguiente capítulo daremos a conocer las estadísticas acerca de la producción de automóviles en el país, situación que nos permitirá identificar la productividad del país y relacionarla al mercado internacional y de esta manera hacer un balance de los beneficios a nivel empleo en el sector automotriz en el Estado de Guanajuato, la siguiente estadística muestra la producción de automóviles para mercado interno la estadística está representada en unidades, desde 1998 hasta mayo 2014, esta estadística la proporciona la AMIA con datos actualizados y es indispensable para darnos cuenta de lo importante que resulta la producción de automóviles para la generación de empleo, en este caso se presenta en primer lugar la producción para mercado local, misma que muestra un estancamiento al no rebasar los 660 mil unidades por año en 1992.

En el 2013 se produjeron 550 mil unidades y este año los primeros meses denotan una producción estable, misma que no es bien vista por las asociaciones locales, quienes culpan a la importación de autos usados de dicho estancamiento.

PRODUCCION PARA MERCADO INTERNO													
AÑOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1988	22,805	27,074	27,570	22,438	28,810	30,056	26,574	24,781	25,801	30,957	33,622	30,468	330,956
1989	36,750	33,487	33,659	35,185	38,393	41,907	37,235	35,821	28,822	41,410	40,879	30,215	433,763
1990	32,624	34,553	42,512	35,600	47,173	51,441	51,152	46,043	35,646	55,850	51,388	41,151	525,133
1991	51,254	47,364	44,324	51,419	52,780	51,051	59,383	42,390	32,048	55,356	56,013	52,147	595,529
1992	55,535	55,145	65,212	52,221	53,759	59,172	56,823	41,667	52,647	60,735	53,419	53,794	660,129
1993	53,489	52,810	64,223	50,646	45,249	45,413	38,493	29,810	36,956	34,582	53,491	56,865	562,027
1994	48,558	49,331	49,289	51,168	37,794	45,285	34,536	38,591	40,267	42,332	42,114	43,085	522,350
1995	30,615	20,507	16,894	11,797	9,338	6,427	7,268	8,531	7,847	8,272	11,564	13,640	152,500
1996	16,294	18,398	18,880	17,988	17,948	17,612	16,140	18,584	23,516	27,612	26,125	21,326	240,423
1997	25,070	23,588	24,826	27,916	30,000	28,574	24,465	25,282	30,523	37,245	39,685	36,398	353,572
1998	38,603	37,157	38,770	37,192	43,616	38,036	35,679	35,730	36,962	42,147	28,296	36,644	448,832
1999	25,159	28,189	33,813	33,740	36,834	38,907	28,268	39,277	38,181	41,417	37,587	35,077	416,449
2000	36,200	34,064	37,642	30,968	36,398	39,597	32,613	38,324	40,986	48,102	45,098	36,496	456,488
2001	44,048	36,332	43,521	31,650	37,730	37,965	27,069	31,828	33,585	42,514	40,255	28,874	435,371
2002	36,233	36,721	37,840	44,871	45,030	44,166	36,168	43,101	35,440	43,725	32,019	17,479	452,793
2003	35,551	31,609	31,045	29,404	31,608	31,552	22,922	29,773	28,492	36,648	35,150	26,608	370,362
2004	30,331	32,044	31,288	30,536	33,288	39,096	28,923	34,833	39,499	42,303	33,402	30,074	405,617
2005	28,286	34,014	34,562	32,921	33,850	35,656	26,609	42,516	38,034	37,705	39,263	30,192	413,610
2006	36,038	37,543	41,690	25,753	36,917	35,888	28,083	36,682	36,282	42,245	38,103	26,949	422,173
2007	36,978	32,247	37,849	30,634	33,751	28,506	27,240	33,512	31,336	41,560	37,194	27,471	398,278
2008	33,750	32,682	29,595	33,959	34,113	37,801	37,459	46,589	41,409	46,867	37,339	26,105	437,668
2009	22,270	21,026	15,812	20,174	17,031	16,782	21,716	23,491	25,168	34,904	32,498	30,142	281,014
2010	28,347	29,244	31,128	26,452	29,342	32,715	30,192	32,901	33,739	44,784	36,640	29,508	384,992
2011	34,484	35,788	46,466	21,601	35,312	39,194	33,478	41,437	37,231	41,998	36,070	24,348	427,407
2012	34,582	38,068	36,776	31,858	36,562	39,922	36,990	42,866	39,963	51,588	54,239	36,267	479,681
2013	48,706	48,211	42,858	46,166	50,264	47,140	37,825	36,516	37,966	52,726	46,373	30,369	525,120
2014	42,622	42,442	44,419	45,436	47,330								222,249 ⁵¹

Como ya se mencionó anteriormente las estadísticas demuestran un ligero estancamiento en la producción para el mercado interno ya que el promedio de producción de unidades al años es de 420,000 aproximadamente en los últimos 14 años, definitivamente los industriales buscan hacer crecer este número, argumentando que uno de los motivos principales por los que no aumenta es la

⁵¹ Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. boletín de prensa <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>

importación de autos usados principalmente, y algunos factores que han propiciado el estancamiento de las ventas en el mercado local, según instituciones financieras son precio, financiamiento, estabilidad laboral, sueldos, falta de incentivos para comprar autos nuevos y a la falta de confianza del consumidor.

3.4 Producción para exportación.

Ahora revisaremos la producción nacional para mercado externo y de esta manera podremos identificar si los tratados de libre comercio firmados por México han repercutido en este sector, esta grafica muestra el número de automóviles que se han exportado contempla desde 1988 hasta 2014, con este dato se aportara un avance en el conocimiento de la producción de automóviles, ya que a mayor producción, mayor inversión y más y mejores fuente de empleo.

Con la siguiente estadística queremos hacer notar una clara diferencia en la cantidad de unidades producidas para el mercado local y en contraste con las que se producen para la exportación.

PRODUCCION PARA MERCADO DE EXPORTACION													
AÑOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1988	14,158	13,816	14,238	13,167	16,262	16,290	13,123	18,460	13,728	14,462	15,827	10,715	174,246
1989	14,658	15,480	18,194	18,446	23,567	26,770	20,353	14,548	10,975	12,783	10,350	9,343	195,467
1990	13,808	12,207	11,699	16,810	25,324	27,722	24,185	34,559	28,489	36,411	28,568	18,776	278,558
1991	24,844	21,278	22,102	28,757	29,281	28,410	31,145	37,352	38,501	46,332	35,243	22,109	365,354
1992	36,514	25,812	34,399	34,683	38,081	42,008	29,339	33,928	31,816	35,990	27,712	20,768	391,050
1993	24,553	38,770	38,311	42,541	45,176	41,742	34,404	39,700	46,798	50,976	48,629	41,594	493,194
1994	41,262	41,652	47,850	47,733	48,268	55,227	36,447	49,362	48,655	51,936	62,113	44,526	575,031
1995	51,398	57,450	62,943	57,467	64,132	69,168	58,221	62,572	66,845	87,920	76,118	64,444	778,678
1996	85,766	84,515	77,566	77,403	91,879	90,176	77,047	88,241	76,659	86,168	72,703	62,751	970,874
1997	83,208	77,374	73,116	80,113	89,256	90,072	84,624	76,617	91,591	95,254	80,148	63,057	984,430
1998	70,393	75,782	95,540	79,492	85,962	88,553	58,814	82,364	81,516	96,483	86,320	77,539	978,758
1999	88,688	88,492	95,659	85,960	92,089	99,077	81,864	93,322	95,670	85,036	86,546	84,814	1,077,217
2000	91,798	105,876	123,815	112,811	124,109	135,720	116,401	139,583	127,866	141,284	118,021	95,714	1,432,998
2001	111,767	109,082	120,657	110,575	122,280	123,231	103,269	121,036	120,786	129,719	122,801	87,293	1,382,496
2002	113,648	106,325	111,812	123,506	122,417	116,126	101,449	114,709	107,760	121,712	108,989	70,923	1,319,376
2003	104,863	97,628	100,925	93,257	113,922	111,107	91,394	96,113	99,755	105,494	86,816	68,929	1,170,203
2004	86,276	85,755	105,066	89,332	91,036	102,404	83,757	105,232	98,064	100,422	81,539	72,675	1,101,558
2005	63,642	92,621	81,089	102,149	97,446	92,324	71,151	107,671	109,171	132,665	137,104	105,817	1,192,850
2006	119,253	129,287	150,953	106,459	134,640	158,439	90,519	142,845	128,295	137,652	155,662	102,594	1,556,598
2007	94,957	118,276	130,553	115,888	143,349	163,415	121,697	181,492	148,797	156,896	148,968	99,675	1,623,963
2008	132,399	141,205	122,260	154,131	144,304	158,597	107,255	158,265	147,936	167,722	134,411	96,648	1,665,133
2009	59,263	86,521	86,908	80,247	91,131	85,295	87,181	111,010	121,127	149,865	144,157	123,808	1,226,513
2010	136,711	138,048	158,963	143,825	149,396	173,480	149,891	172,839	163,679	175,923	170,920	142,107	1,875,782
2011	165,733	159,407	199,094	136,334	186,476	196,473	168,895	180,200	188,056	198,650	195,010	155,815	2,130,143
2012	168,119	204,249	231,844	174,631	191,486	228,466	201,156	205,969	213,481	230,695	210,762	144,330	2,405,188
2013	194,149	197,986	195,661	192,600	205,210	219,211	201,486	222,590	203,774	232,504	209,322	133,852	2,408,345
2014	206,778	205,575	232,895	202,595	240,158								1,088,001 ⁵²

Resulta evidente con las cifras que nos proporciona la AMIA que la producción de automóviles para mercado nacional está en un nivel simétrico año con año, las ventas de autos nuevos en México no aumentan, por otro lado la industria automotriz ha visto en la producción para exportación un aumento muy importante año tras año,

⁵² Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. boletín de prensa <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>

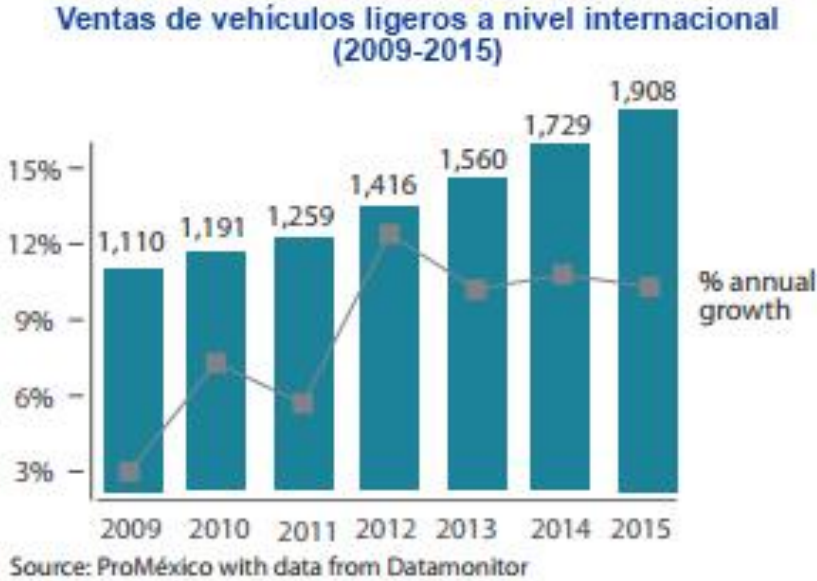
principalmente a raíz de los tratados de libre comercio, el número de autos que se exportaba en 1988 la cantidad de 174,248 automóviles, a comparación con el 2013 donde se han exportado 2,408,345 automóviles, la diferencia es muy grande y el aumento ha sido paulatino, además este año la tendencia se estima en más autos exportados.

Por otra parte es importante conocer los países a donde se está mandando esta gran cantidad de vehículos, la tendencia nos muestra que el mercado se comienza a diversificar, aunque aún predomina el envío de vehículos a Estados Unidos, a continuación veremos la estadística de las exportaciones realizadas en 2011, de los países destino de las exportaciones.

Exportaciones mexicanas de vehículos ligeros.		
Destino	2011 (unidades vehiculares)	%Participación 2011
Norteamérica	1,521,865	71.0%
EUA	1,362,425	63.5%
Canadá	159,440	7.4%
Latinoamérica	321,863	15.0%
Europa	220,788	10.3%
Otros	45,813	2.1%
Asia	25,538	1.2%
África	8,012	0.4%
Total	2,143,879	100.0%

Fuente :AMIA

A continuación se muestra manera gráfica el comportamiento de ventas de vehículos ligeros a nivel internacional, con esto observaremos como México se posiciona cada día mejor, quedando en el octavo lugar, el destino principal para la exportación mexicana de la industria automotriz es Estados Unidos, sin embargo en los últimos años las exportaciones mexicanas de han diversificado, aumentando la participación de distintos países en las exportaciones nacional. ⁵³



⁵³<http://www.automotivemeetings.com/mexico/index.php/es/industria-automotriz-en-mexico>

3.5 México produce y exporta más autos.

En el 2011, quince de cada cien vehículos ligeros producidos en México fueron exportados a países Latinoamericanos. Los destinos principales para estas exportaciones fueron: Brasil, Argentina, Colombia y Chile.

Europa es otro destino importante para las exportaciones de la industria automotriz mexicana: diez de cada cien vehículos ligeros exportados en 2010 iban dirigidos hacia el mercado Europeo.

Con respecto a los Vehículos pesados, en 2010 México fue el principal proveedor comercial para Estados Unidos. En el segmento de vehículos comerciales, México tuvo un 85% de participación en las importaciones de Estados Unidos, superando a Canadá en ese año.⁵⁴



⁵⁴<http://www.automotivemeetings.com/mexico/index.php/es/industria-automotriz-en-mexico>

3.6 Balanza Comercial del Sector Automotriz

La industria Automotriz contribuye a la balanza comercial con un superávit de 3,636 millones de dólares y se ha convertido en uno de los más importantes motores de la economía mexicana, contribuye entre un 4 y 5 por ciento del Producto Interno Bruto

C O N C E P T O	MARZO			
	2011	2012	2013	2014
Exportación total	31,355	32,312	31,881	33,314
Exportación Manufacturera	24,804	25,555	26,072	27,825
8702 Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas	6.2	7.5	5.6	12.3
8703 Automóviles tipo turismo	2,337.0	2,482.4	3,035.0	2,918.0
8704 Vehículos para transporte de mercancías	1,087.2	1,401.3	1,524.2	1,825.6
8706 Chasis con motor	6.5	3.1	3.1	0.0
8707 Carrocerías	3.8	7.0	6.8	8.7
8708 Partes y accesorios de vehículos	1,652.3	1,620.2	1,708.2	1,916.0
8711 Motocicletas	0.0	0.1	0.3	0.1
Exportación automotriz	5,093	5,521	6,283	6,681
Participación en exportación total	16.2%	17.1%	19.7%	20.1%
Participación en exportación manufacturera	20.5%	21.6%	24.1%	24.0%
Importación total	29,899	30,840	30,128	32,287
8702 Vehículos automóviles para el transporte => 10 personas	9.4	13.5	19.6	23.3
8703 Automóviles tipo turismo	534.9	619.3	783.7	667.9
8704 Vehículos para transporte de mercancías	120.1	151.0	163.5	138.0
8706 Chasis con motor	8.8	14.2	10.0	10.7
8707 Carrocerías	4.6	3.8	4.0	3.6
8708 Partes y accesorios de vehículos	1,425.2	1,697.1	1,649.5	1,961.2
8711 Motocicletas	15.5	20.8	16.6	17.2
Importación automotriz	2,118	2,520	2,647	2,822
Participación porcentual importación automotriz en importación total	7.1%	8.2%	8.8%	8.7%
Saldo Nacional	1,456	1,473	1,753	1,027
Saldo Automotriz	2,975	3,002	3,636	3,859

Fuente: Elaborado por AMIA con datos de BANXICO

Conclusiones

En conclusión podemos determinar que México pesa más en la creación mundial de autos ya que creció en 1 millón 491 mil unidades en los últimos 5 años; por otro lado, en el mismo periodo de tiempo las ventas de coches en el país se estancaron al pasar de 1.2% a 1.3% del total global. La participación de México dentro de la producción mundial de autos se aceleró en los últimos 5 años, al pasar de 2.5 a 3.5 por ciento, lo que significa que se han sumado más de 1 millón 491 mil vehículos, como resultado de la instalación de nuevas plantas y la ampliación de capacidad para las firmas automotrices en el país para ser más precisos y conforme a la investigación en este documento en distintos Estados de la República Mexicana, pero especialmente consolidando el cluster en el Estado de Guanajuato, para aprovechar su situación geopolítica principalmente.

En cuanto a las ventas de autos nuevos podemos destacar que este mercado sufre un estancamiento en el mismo periodo al representar un 1.2 a 1.3 por ciento, es decir apenas 324 mil 791 unidades más, de acuerdo con información de las dos Asociaciones más importantes de la industria Automotriz en México la AMIA y la AMDA, quienes argumentan que el factor más importante para dicho estancamiento es la importación de automóviles usados, situación que no comparte la institución financiera BBVA en su publicación Situación Regional Sectorial México (Primer Semestre 2014) en donde su estudio econométrico revela que la importación de autos usados no es la causante de este estancamiento en ventas, si no algunos factores como precio, financiamiento, estabilidad laboral, sueldos, falta de incentivos para comprar autos nuevos y a la falta de confianza del consumidor, son dos posturas distintas y ambas tienen argumentos para sostener que la importación de autos usados afecta o no la venta de autos en México, desde mi punto de vista, la importación de autos usados afecta la venta de autos usados nacionales, en gran medida y en menor medida la venta de autos nuevos.

Por lo tanto podemos observar que las empresas automotrices están muy interesadas en México por el gran número de tratados, acuerdos comerciales y de libre comercio que tiene con 45 países, por lo que es una oportunidad para la

industria, la cual se va a ampliar con el Acuerdo Transpacífico cuyas negociaciones se encuentran avanzadas, cuyo objeto es la creación de una plataforma para una potencial integración económica en la región Asia-Pacífico. Los países participantes en las negociaciones del TPP se proponen diseñar un acuerdo inclusivo y de alta calidad que sienta las bases para el crecimiento económico, el desarrollo y la generación de empleo de los países miembros.

Por último y en base a los indicadores estadísticos observamos que el Estado de Guanajuato ha tenido un aumento progresivo de personas que se encuentran empleadas en el sector automotriz, es un hecho que este sector es de los más protegidos por cada país ya que implica fuentes de empleo directas e indirectas, es decir que los tratados y acuerdos comerciales, la situación geográfica de México, las facilidades para implementar negocios en nuestro país, la mano de obra calificada en este sector, han sido los principales argumentos para que los grandes empresarios del sector busquen invertir en nuestro país, y es satisfactorio observar que el número de empleos directos e indirectos va en aumento en el Estado de Guanajuato y en México, pero es importante señalar otros aspectos laborales ya que México cuenta con una gran variedad de talento profesional en términos de oferta laboral especializada para el sector automotriz, dentro del sector vemos que las carreras más demandadas son las de ingeniería, por lo tanto las condiciones deberán mejorar y ser igual de competitivas que en países de primer mundo.

Por otra parte los Tratados y acuerdos internacionales han permitido la importación de automóviles a nuestro país, siendo los autos usados importados de Estados Unidos, los que de manera desmedida entran a nuestro territorio, desafortunadamente muchos de ellos no cumplen con las condiciones físico – mecánicas para garantizar una estancia segura y productiva en el país, pero el precio, la cultura y las mejores condiciones mecánicas son factores para que se decida por su compra. La dinámica de comercio exterior mexicana ha generado más empleos en el Estado de Guanajuato, y por su puesto se espera que las condiciones laborales sean mejores, ya que las empresas deciden por México y una de las razones es la mano de obra calificada y más barata a comparación de otras.

Como parte de este trabajo se observó un número muy alto de importación de automóviles usados, que en primera instancia debe ser regulada evitando los amparos a la importación de estos autos, ya que afecta el comercio local y dada las condiciones de algunas unidades el medio ambiente, de la misma manera las asociaciones automotrices deberán impulsar la venta de autos nuevos apoyados de las instituciones financieras y gubernamentales, con la intención de fomentar la compra en México, fortalecer la industria desde dentro del país y aumentar el número de unidades para el mercado local.

Anexos

Acuerdo / Tratado	Países Signatarios	Vigencia	
		Desde	Hasta
TLCAN	México, Estados Unidos y Canadá	01 de enero de 1994	Indefinida
TLC México – Colombia	México y Colombia	02 de agosto de 2011	Indefinida
TLC México – Costa Rica	México y Costa Rica	01 de enero de 1995	Indefinida
TLC México – Nicaragua	México y Nicaragua	01 de julio	Indefinida

		de 1998	
TLC México – Chile	México y Chile	01 de agosto de 1999	Indefinida
TLCUE	México y los países miembros de la Unión Europea	01 de julio de 2000	Indefinida
TLC México – Israel	México e Israel	01 de julio de 2000	Indefinida
TLC México – Triángulo del Norte	México, El Salvador, Guatemala y Honduras	14 de marzo de 2000	Indefinida
TLC México – República Oriental de Uruguay	México y Uruguay	15 de julio de 2004	Indefinida
TLC México – Asociación Europea de Libre comercio (AELC)	México, Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.	01 de octubre de 2001	Indefinida
TLC Único. México – República de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua	México y las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua	09 de enero de 2012	Indefinida
Acuerdo para el fortalecimiento de Asociación Económica	México y Japón	01 de abril de 2005	Indefinida
Acuerdo e Integración comercial México – Perú	México y Perú	01 de febrero de	Indefinida

		2012	
Acuerdo de Complementación Económica México – Bolivia No 66	México y Bolivia	07 de junio de 2010	Indefinida
ACE – 55	México – Mercosur (sector automotor)	01 de enero de 2003	Hasta que sea sustituido por un acuerdo entre México y Mercosur
ACE - 53	México – Brasil	02 de mayo de 2003	Hasta que sea sustituido por un acuerdo entre México y Mercosur

Fuente: Página de Internet de la Secretaría de Economía

Bibliografía.

Capítulo I. MARCO TEORICO

A. Miranda, La industria automotriz en México: antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Contaduría y Administración* (221), 2007, pp. 211-248.

AMIA. (2014). *Estadísticas de importación y exportación automotriz*. México: AMIA

AMDA. (2014). *Reporte de Mercado Interno Automotor*. México: Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores.

B. Balassa “The Changing Pattern of Comparative Advantage in Manufactured Goods”, *The review of Economics and Statistics*, 61(2), 1979, pp259-266.

Estadísticas SAT. (1993). *Acuerdos y Tratados suscritos por México*. México: SAT.

D. Amoroso, N. Quella y M. Ramos-Francia, *Determinantes de la ventaja comparativa y del desempeño de las exportaciones manufactureras mexicanas en el periodo 1996-2005*, Banco de México: Documentos de Investigación, 2008.

D. Chiquiar, E. Fragoso y M. Ramos-Francia, *La ventaja comparativa y el desempeño de las exportaciones manufactureras mexicanas en el periodo 1994-2005*, Banco de México, WorkingPaper (12), 2007.

Gil, L., P., Martínez, S., Salazar. A., Martínez, F., y Nañez, H. (2013). Ventaja comparativa del sector automotor de México. *Comercio Exterior*.

INEGI. (2012). *La industria automotriz en México. Serie estadísticas sectoriales*. México: INEGI.

K. P. Gallagher, J. C. Moreno-Brid y R. Porzecanski, "The Dynamism of Mexican Exports: Lost in (Chinese) Translation?", *World Development*, 36 (8), 2007, pp. 1365-1380.

KPMG. (2012). *Evaluando una Inversión en la industria automotriz mexicana*. México: KPMG.

L. Martínez Trigueros, "Automotriz promueve sustentabilidad" *Alto Nivel*, 30 de diciembre de 2010, <http://www.altonivel.com.mx/7615-automotriz-promueve-sustentabilidad.html>, 15 de agosto de 2011.

M. Hernández Casiano y D. Necuzi Castro, "Empresas del sector Terminal y del sector de auto partes: su contribución a la economía nacional", *La industria automotriz mexicana y su relación con aspectos estratégicos del entorno internacional*, Universidad de las Américas Puebla, México, 2007

Mojjamad, M., B. (2011). *Principales teorías del Comercio Internacional*. México.

N. Simón Domínguez y P. Vera Martínez, "La inversión extranjera directa en México. ¿Factor de desarrollo regional? El caso de la industria de autopartes", *México and the world*, 15, 2010, pp. 1-22

Nemec, R. (2013). México se "roba" inversiones. *Autocosmos.com*.

P. Ruiz Nápoles, "Costos unitarios laborales verticalmente integrados por rama en México y Estados Unidos, 1970-2000", *Investigación Económica*, 69 (273), 2010, pp. 15-54

ProMexico (2014) http://www.promexico.gob.mx/es_es/promexico/Automotriz

Ricardo, David, Principios de economía política y tributación, F. C. E.

Samuelson, P (1966). *Economía moderna*. Madrid, España. Editorial Aguilar.

SAT. (2012). *Acuerdos y Tratados suscritos por México*. México: SAT.

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. “Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz” en Diario *oficial*, 11 de diciembre de 1989.

Sistema de Información Sobre Comercio Exterior
(http://www.sice.oas.org/TPD/TPP/TPP_s.ASP)

Capítulo II. CIFRAS Y DATOS RELEVANTES ACERCA DE LA IMPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO

AMIA. (2014). *Estadísticas de importación y exportación automotriz*. México: AMIA

BBVA. (2011). *Situación Regional Sectorial*. México: Research.

INEGI. (2013). *La industria automotriz en México 2013*. México: INEGI.

Héctor Lopez Santillana. (2014). *invierte en Guanajuato. 2014, de secretaria de desarrollo económico sustentable* Sitio web:
<http://sde.guanajuato.gob.mx/index.php/invierte-guanajuato>

L. Flores Sánchez y L. Martin Rivero, *Economía: el liderazgo automotriz*, Grupo Financiero IXE, 2010.

Nemec, R.(2013). México importa el 51% de los vehículos que vende.
Autocosmos.com

Eduardo solis (2013) <http://www.amia.com.mx/>

Capítulo III. BENEFICIOS LABORALES PARA GUANAJUATO CON LA PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES PARA LA EXPORTACIÓN Y MERCADO LOCAL

AMIA. (2014). *Estadísticas de importación y exportación automotriz*. México: AMIA.

BANXICO. (2014). *Balanza comercial automotriz*. México: AMIA

EF RADAR. (2014). México pesa más en la creación global de autos. *El Financiero*.

INEGI. (2014). *Índice de personal ocupado en el sector manufacturero según subsector de actividad económica*. México: INEGI.

INEGI. (2014). *Balanza comercial de mercancías de México*. México: INEGI.

INEGI. (2014). *Información oportuna sobre la balanza comercial de mercancías de México durante Abril de 2014*. México: INEGI.

Reuters. (2014). México produce y exporta más autos. *CNN Expansión*

SE. (2011). *El mercado de automóviles en México- El tamaño potencial del mercado de vehículos ligeros nuevos en México*. México: ATKEARNEY.