

El TLCAN y el sector equipo de transporte y autopartes

I. ANTECEDENTES

Al negociarse el TLCAN, el comercio de productos automotrices entre Canadá y Estados Unidos, se encontraba ya liberalizado debido al acuerdo en materia automotriz firmado en 1965 (Autopact), así como por el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y Canadá (CUSFTA, por sus siglas en inglés) signado por ambos países en 1988.

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

La estructura y cobertura de la negociación en este sector se concentró en la necesidad de que los marcos regulatorios de cada una de las tres Partes se ajustara a los compromisos adquiridos para la eliminación de restricciones a las importaciones y de los requisitos de desempeño.

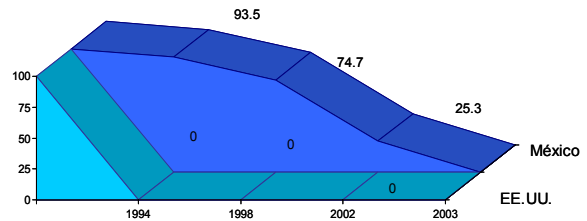
El programa cubrió cuatro áreas fundamentales:

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

De esta forma, se negoció un programa de eliminación arancelaria que reconocía el

estado de las industrias de los tres países. Se estableció la creación de un comité de normas automotrices que buscara la armonización entre las tres Partes, con el fin de evitar que se conviertan en barreras al comercio, y una sección específica para la determinación de reglas de origen con el objeto de proporcionar transparencia, simplificación en su cálculo y mayor exactitud en los resultados.

Porcentaje de las importaciones que pagan arancel



Fuente: Secretaría de Economía

Como puede notarse en la figura anterior, los plazos de desgravación fueron asimétricos. EE.UU. desgravó el total de sus importaciones a la entrada en vigor del TLCAN en 1994, mientras que México sólo lo hizo para el 6.5% de sus importaciones. Canadá, por su parte, redujo aranceles de 9.2 a 4.6% inmediatamente reduciéndose a cero en un periodo de 10 años.

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

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

II. RESULTADOS

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

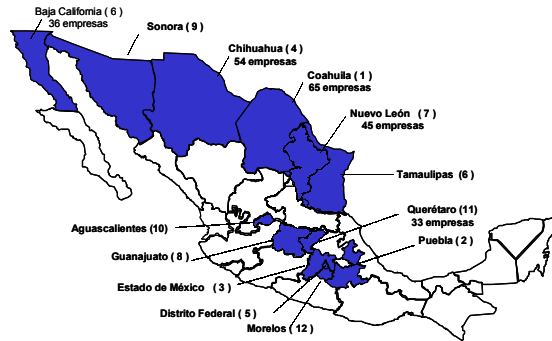
Sus formas de producción y organización han experimentado un proceso de transformación fundamental que obliga a los productores a reconsiderar de manera continua la estructura completa de la industria.

Los esquemas de producción de esta industria se han vuelto más eficientes en nuestro país. Existen algunos cambios que nos permiten evidenciar este desempeño:

- 1) En este tiempo se ha notado una mayor capacitación y especialización en los trabajadores;
- 2) Mayor variedad de productos y fragmentación del mercado;
- 3) Competencia con base en calidad y precios;
- 4) Reducción de inventarios al mínimo. Para esto, se han reducido las distancias entre productores y proveedores mediante la creación de clusters industriales;
- 5) Sistema de abastecimiento conocido como "justo a tiempo".

El desarrollo de la industria en México ha incidido sobre el fortalecimiento regional y la creación de clusters industriales. Más de la mitad de las exportaciones mexicanas de este sector se dan en entidades federativas ubicadas fuera de la frontera.

Principales estados exportadores de la industria de equipo de transporte y autopartes



Fuente: Secretaría de Economía con datos de INEGI e IMSS

Los clusters de este sector en México son un claro ejemplo de integración económica y desarrollo.

Por ejemplo, el *corredor industrial del norte Saltillo-Ramos Arizpe-Monterrey* es el lugar preferido de la industria metalmeccánica para la producción de automóviles, camiones y autopartes (por ejemplo, la empresa NEMAK es el principal proveedor de EE.UU. de cabezas y monoblocos de aluminio para vehículos).

El *Bajío Aguascalientes-Guanajuato-San Luis Potosí* es un polo de atracción y fomento para la industria automotriz, especializado en la fabricación de camionetas, vehículos para pasajeros y fabricación de autopartes.

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

Principales compañías del sector Automotriz establecidas en México

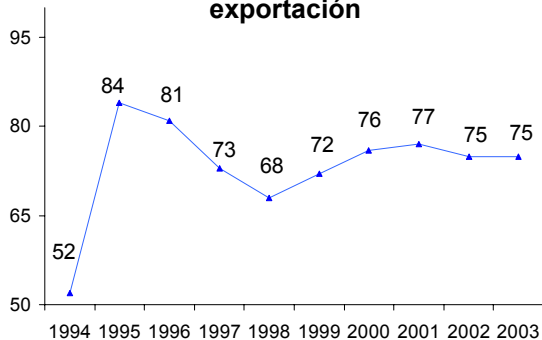
Compañía	Ubicación
✓ BMW	Toluca, Estado de México
✓ Daimler-Chrysler	Toluca, Estado de México; Saltillo, Coahuila; Lago Alberto, Estado de México.
✓ Ford	Cuautitlán, Estado de México; Hermosillo, Sonora; Monterrey, Nuevo León.
✓ General Motors	Ramos Aríspe, Coahuila; Silao, Guanajuato
✓ Honda	El Salto,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

El cuadro anterior muestra la presencia de las principales compañías productoras de automóviles en nuestro país.

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

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

Porcentaje de la producción orientado a la exportación



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)

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

La estructura de la industria en nuestro país cambió durante los últimos años. La figura anterior muestra que la importancia de las exportaciones sobre la producción se incrementó tras la entrada en vigor del TLCAN.

Como puede mostrarse en la gráfica anterior, mientras en 1994 el 52% de la producción se exportaba, esta cifra se incrementó a 84% en 1995, para establecerse en 75% durante 2002 y 2003. El nivel alcanzado en 1995 obedece a dos razones: a) Una contracción en la demanda interna incidida por la crisis mexicana y la pérdida del poder adquisitivo del mercado nacional, y b) un incremento en la demanda exterior debido a la depreciación del tipo de cambio.

Sin embargo, a partir de 1997 este cambio en la estructura de la industria automotriz en México alcanza una mayor estabilidad en la economía mexicana. La razón de exportaciones sobre la producción de la industria se estableció en 73%, y prácticamente se ha mantenido constante hasta la fecha. En otras palabras, hace diez años se exportaba 1 de cada 2 autos producidos; **hoy se exportan 3 de cada 4 unidades producidas.**

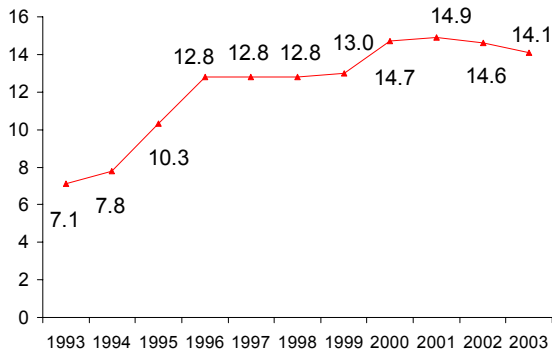
Este cambio en la estructura productiva se debe a la rápida integración del sector en el proceso de intercambio y producción de América del Norte.

En términos generales, los resultados del TLCAN se reflejan en nuestras cifras de comercio y IED.

94% de las exportaciones del sector se dirigen a EE.UU. y Canadá, y la participación de nuestras exportaciones como porcentaje de las importaciones de EE.UU. se ha duplicado al pasar de 7.1 en 1993, el año previo a la entrada en vigor del TLCAN, a 14.1 en 2003, diez años después.

Una de las maneras más efectivas para medir la competitividad es mediante la medición de la participación de las exportaciones mexicanas en las importaciones estadounidenses a nivel sectorial. En ese sentido, es notable que la industria de equipo de transporte y autopartes de México se volvió más competitiva a raíz del TLCAN.

Participación en las importaciones de EE.UU.



Fuente: Departamento de Comercio de EE.UU. (USDOC)

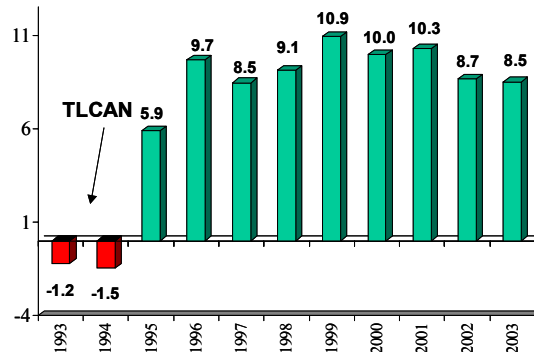
A diez años del TLCAN pasamos de ser el cuarto proveedor al tercero, superando a Alemania, y únicamente por debajo de Canadá y Japón.

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

Este dinamismo de las exportaciones propició que nuestro país se convirtiera en exportador neto de estos productos y revirtiera el déficit comercial que existía antes de la entrada en vigor del Tratado.

Las exportaciones mexicanas de esta industria pasaron de 9.1 mil millones de dólares (mmd) a 32.7 mmd en 2003.

Balanza Comercial de la Industria de Equipo de Transporte y Autopartes



Fuente: BANXICO.

El TLCAN ha servido como un instrumento catalizador de un ambiente transparente y propicio para los negocios en nuestra región, con lo que se han logrado capturar crecientes flujos de inversión extranjera directa (IED).

Entre enero de 1999 y junio de 2003, las empresas con IED en la industria automotriz invirtieron en México 6,305.6 millones de dólares (mdd), cantidad que equivale al 20.3% de la IED efectuada en ese lapso por el total empresas con capital foráneo ubicadas en el sector manufacturero (30,945.6 mdd).

Participación en la IED del sector por Actividad Económica

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

Fuente: Secretaría de Economía. DGIE: (enero 1999 - junio 2003)

Por actividad económica, las principales receptoras de inversión son la fabricación de otras partes y accesorios para automóviles y camiones que captó el 54.0%; a la fabricación y ensamble de automóviles y camiones se canalizó el 36.0%; y la fabricación de partes para el sistema de suspensión de automóviles y camiones, el 4.4%.

En generación de empleos, la industria ha creado 200 mil nuevos empleos a partir de la entrada en vigor del TLCAN.

Los empleos de esta industria se caracterizan por su alto grado de capacitación, lo cual se nota en un crecimiento desde la entrada en vigor del TLCAN en el salario del trabajador promedio de la industria en un 32.3% y un 41.2% para las empresas que orientan al menos 80% de su producción a la exportación.

Asimismo, a junio de 2003, **el salario promedio de esta industria es 29% mayor al promedio nacional.** Este dato muestra el alto grado de especialización y calificación de la mano de obra de la industria automotriz nacional.

Si bien es cierto que el TLCAN ha propiciado un estable ambiente de negocios que incentiva a los empresarios, son éstos los verdaderos protagonistas de este crecimiento debido a su iniciativa, ingenio y trabajo, gracias a lo cual la nuestra es hoy una economía más orientada y adaptada a las reglas de mercado.

Son los empresarios quienes han aceptado el reto de participar más activamente en el proceso de globalización.

III. LA PLANEACIÓN DE LARGO PLAZO

Al brindar un marco de reglas claras sobre el comercio y la inversión, el Tratado ofrece la seguridad y certidumbre requeridos para que las empresas automotrices mexicanas puedan planear y poner en marcha sus

estrategias de largo plazo, lo que les permite insertar sus operaciones en el plano global.

Esta industria es clave para el desarrollo de otras industrias en nuestro país, y puede señalarse que tiene un impacto multiplicativo sobre éstas. Las industrias del vidrio, acero, del hule y plástico, metal básico, etc., son algunos ejemplos de industrias que se ven ligadas a la industria de equipo de transporte y autopartes.

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

El compartir una frontera de más de 3,000 kilómetros de largo con el mercado más grande del mundo en materia de equipo de transporte y autopartes, nos permite ser prácticamente el único país –además de Canadá– capaz de proveer a ese mercado bajo un esquema de eficiencia de costos de producción, logísticos y de inventarios como el sistema “justo a tiempo”.

Las líneas de producción de automóviles y sus partes son de las líneas productivas que requieren mayor valor agregado, por lo que un alto tiempo de almacenamiento o de transportación suele ser costosísimo para la industria. Sin embargo, nuestra cercanía nos permite integrar los procesos productivos para que los productos se encuentren en distribución prácticamente saliendo de la fase terminal.

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

IV. LA IMPORTANCIA DE LAS PYMES

Aunque el sector automotor es altamente concentrado en un reducido número de compañías que son responsables del último eslabón del proceso productivo, el sector de autopartes es muy diversificado. Produce sistemas de frenos y de transmisión, piezas para el sistema eléctrico y de suspensión, motores y sus partes, carrocerías, así como accesorios y productos de hule y plástico. El sector de autopartes está compuesto por aquellos empresarios que producen partes de equipo original¹ y/o refacciones.

Debido a esta diversidad, el sector de autopartes especialmente, ha servido como catalizador para el desarrollo de las Pequeñas y Medianas Empresas (PyMEs), por lo que el número de empresas que exportan menos de un millón de dólares (mdd) al año se ha casi duplicado al pasar de 1,374 a 2,390 antes y después del TLCAN, respectivamente. Asimismo, el número de empresas grandes –que exportan por encima de 5 mdd- es cada vez mayor al pasar de 91 a 245.

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

Los cambios estructurales que la presente administración busca para México están orientados, entre otras cosas, al fortalecimiento de las PyMEs, lo que implica, a su vez, reducir la carga administrativa de las empresas, reducir sus costos de operación, y asesorarlas en el desarrollo de logística y distribución de las mercancías y servicios.

Las PyMEs serán el pilar del crecimiento de México en el siglo XXI. Es prioridad, por

tanto, volverlas más competitivas y por ello representan una de las prioridades del Gobierno Federal.

V. COMENTARIOS FINALES

En la presente etapa de desarrollo del país, **estamos obligados a aprovechar al máximo las herramientas existentes para procurar que los beneficios del libre comercio lleguen a más regiones y sectores** dentro de nuestro país.

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

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

Sabemos que para promover la competitividad, estimular la productividad, y así sostener nuestras posiciones en los mercados internacionales, se requieren crear las condiciones para que la industria de equipo de transporte y autopartes y las demás en México, tengan en nuestro país condiciones de desarrollo de una manera dinámica.

La industria de equipo de transporte y autopartes mexicana es un ejemplo de cómo se puede insertar con éxito a la nueva dinámica global.

¹ Aquellas que se utilizan para ensamblar vehículos nuevos.