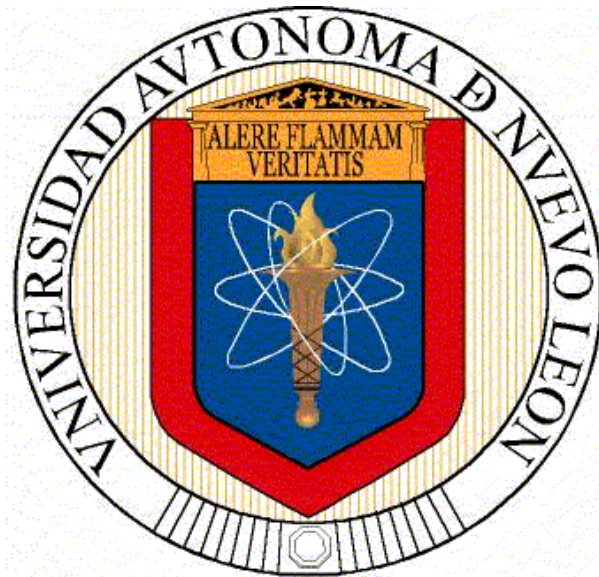


**Universidad Autónoma de Nuevo León
Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública**



TESIS

Evaluación de las Políticas Públicas Implementadas en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Impulsando la Industria Automotriz en México como Sector Económico de Éxito.

**Que presenta
Vera Patricia Prado Maillard**

**Para obtener el grado de
Doctor en Filosofía con Orientación en Relaciones Internacionales
Negocios y Diplomacia**

Monterrey Nuevo León a 18 Noviembre de 2014



Universidad Autónoma de Nuevo León
Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública

TESIS

Evaluación de las Políticas Públicas Implementadas en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Impulsando la Industria Automotriz en México como Sector Económico de Éxito.

Que presenta

Vera Patricia Prado Maillard

Para obtener el grado de

Doctor en Filosofía con Orientación en Relaciones Internacionales Negocios y
Diplomacia

Monterrey Nuevo León

a 18 Noviembre de 2014



Universidad Autónoma de Nuevo León

Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública

TESIS

Evaluación de las Políticas Públicas Implementadas en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Impulsando la Industria Automotriz en México como Sector Económico de Éxito.

Que presenta

Vera Patricia Prado Maillard

Para obtener el grado de

Doctor en Filosofía con Orientación en Relaciones Internacionales Negocios y Diplomacia

Director de Tesis

Dr. Carlos Ernesto Teissier Zavala

Co-Director de Tesis

Dr. Juan Carlos Centeno Maldonado

Monterrey Nuevo León

a 18 Noviembre de 2014



Universidad Autónoma de Nuevo León
Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública
Doctorado en Filosofía con Orientación en Relaciones Internacionales Negocios y
Diplomacia

Los integrantes del H. Jurado examinador del sustentante:

Vera Patricia Prado Maillard

Hacemos constar que hemos revisado y aprobado la tesis titulada:

“Evaluación de las Políticas Públicas Implementadas en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Impulsando la Industria Automotriz en México como Sector Económico de Éxito”

Firmas del Honorable Jurado

Dr. Carlos Ernesto Teissier Zavala
Presidente

Dr. Gerardo Tamez González
Secretario

Dr. Arturo Estrada Camargo
Primer vocal

Dr. Francisco Gorjón
Segundo vocal

Dr. Arnulfo Sánchez García
Tercer Vocal

Monterrey Nuevo León

a 18 Noviembre de 2014

Agradecimientos

Primero quiero agradecer a Dios que me ha dado la oportunidad de obtener en mi vida todos los logros que me he propuesto. Por permitirme y darme la capacidad de desarrollarme como profesionista en constante crecimiento.

Son varias las personas especiales a las que quiero agradecer por compartir conmigo este proceso para lograr esta nueva meta en mi vida. Les agradezco por sacrificar su tiempo, por su paciencia y aguantar mis malos humores cuando la presión era mucha.

La presente tesis se la dedico a tres personas, a mi hijo Iván Willy Guibovich Prado, quien sufrió parte de los sacrificios del tiempo dedicado a este trabajo de investigación. A mi padre José Luis Prado Díaz y a mi madre Cristina María Maillard Ferrer quienes con su insistencia me motivaron a continuar con mis estudios para lograr el grado que obtengo en este momento. Al apoyo brindado por los tres en el momento que lo necesité.

Al Dr. Juan Carlos Centeno Maldonado, por sus asesoría y aporte de sus conocimientos y su paciencia para que pudiera llegar a finalizar esta tesis. Por marcarme un lineamiento para el comienzo de mi carrera como investigadora.

Contenido

Introducción	8
Capítulo I Aspectos Metodológicos.....	12
1.- Planteamiento del problema	12
1.1.- Definición del problema.....	13
1.2.-Justificación.....	16
1.3.-Objetivo General:.....	18
1.4.-Objetivos específicos.....	18
1.5.-Hipótesis General	19
1.6.- Pregunta de investigación:.....	21
1.7.- Marco Conceptual.....	22
1.8.- Delimitación del estudio	25
1.9.- Población del estudio	25
1.10.- Diseño de la investigación	26
Capítulo II. Antecedentes históricos de las relaciones comerciales entre México y EUA. Desarrollo comercial de México con Estados Unidos antes del TLCAN.	29
2.1.- Cambios en el Sistema Político y en las Relaciones Diplomáticas de México de Cara a la Negociación Del TLCAN.	34
2.2.-Prospectiva mexicana política-comercial.	37
Capítulo III. El marco legal del TLACN y su implementación en México.	40
3.1.- Negociación del TLCAN.....	40
3.1.1.- Negociación en el Sector Automotriz del TLCAN.....	46
3.1.2.- Comercio de bienes	47
3.1.3.- Sector automotriz	53
Capítulo IV. Políticas Públicas Mexicanas que impactan el Tratado de Libre Comercio América del Norte.	56
4.1.- Evaluación de las Políticas Públicas	65
4.2.- La globalización y la implementación de las Políticas Públicas.....	67
Capítulo V.- Políticas públicas implementadas por México en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.....	70
5.1- Políticas Públicas en el sector automotriz mexicano	72
5.2.- Facilidades hacendarias mexicanas para la Inversión Extranjera Directa (IED).....	74
5.2.1.- Reformas Estructurales y cambios legislativos en la implementación del TCLAN	77

5.2.2.- Síntesis Metodológica Sobre La Contabilización De Flujos De Inversión Extranjera Directa Hacia México.....	80
5.3 - Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica.....	84
5.4.- Balanza comercial.....	92
Capítulo VI. Estadísticas de la industria automotriz como sector de éxito en el marco del TLCAN.....	94
6.1.- Comercio exterior en el TLCAN (1993-2012).....	94
6.1.3.- Inversión Extranjera Directa.....	98
6.2.- Comercio exterior del Sector automotriz en TLCAN.....	99
6.2.1.- Destino de las exportaciones mexicanas del sector automotriz.....	103
6.2.2.- Producción de autos en México.....	104
6.3. Inversión Extranjera Directa (IED) automotriz.....	105
6.4. Estadísticas de la balanza comercial del sector automotriz.....	109
6.5. Estadística de la generación de empleos.....	113
Capítulo VII. Acciones de Políticas Públicas en el Gobierno Federal y en el Gobierno local.....	118
7.1.- Importancia del estudio en cuestión.....	118
7.2.- Acciones por sexenio y resultados estadísticos.....	118
Sexenio Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000).....	118
Sexenio Vicente Fox Quezada (2000-2006).....	130
Sexenio Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012).....	142
7.3.- Entrevistas a profundidad.....	155
7.4.- Comprobación de hipótesis.....	161
7.4.1.-Hipótesis General.....	161
7.4.2.- Representación gráfica de los resultados estadísticos y las políticas públicas implementadas en el TLCAN de 1994-2012.....	165
Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000).....	165
Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000).....	166
Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006).....	167
Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006).....	168
Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012).....	169
Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012).....	170
Conclusiones.....	172

Bibliografía.....	175
Tablas	185
Cuadros	186
Mapas	187
Figuras	187
1. Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000). Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial.....	187
2. Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional.....	187
3. Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006). Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial.....	187
4. Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006). Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional.....	187
5. Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012). Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial.....	187
6. Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012). Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional.....	187
Anexos	188
Guión de entrevista a profundidad a aplicar en la tesis doctoral Evaluación de las políticas públicas implementadas en el marco del tratado de libre comercio de américa del norte (TLCAN), impulsando la industria automotriz en México como sector económico de éxito.	188

Introducción

Cuando finaliza la Guerra Fría se dio un cambio en el Sistema Internacional, originando el inicio de la Globalización. Surgiendo a su vez nuevos modelos políticos los cuales impactaban al comercio internacional, sobre todo a los países latinoamericanos. Esta nueva forma de política marca la pauta de cambio en Latinoamérica, de tener gobiernos proteccionistas hacia una liberación comercial. Con todos estos cambios era fundamental la integración de estos países al sistema internacional comercial que daba inicio.

La formación de bloques regionales para impulsar el desarrollo de los Estados participantes en los mismos ha logrado una mayor integración entre los países vecinos. Uno de los primeros bloques y considerado uno de los más importantes es el que se formó después de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), conformado por Canadá, Estados Unidos y México y el cual entró en vigor el 1 de enero de 1994. Cuando en 1991, los tres mandatarios de los países participantes en el TLCAN anunciaron la decisión de crear un acuerdo entre los tres Estados, cada uno dirigió en su discurso lo que creyó sería más beneficioso para su país. De esta manera destacaron los beneficios que se obtendrían cuando entrara en vigor el Tratado.

El tema del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se presta a manejarlo de diversos enfoques y ha creado una polémica en México desde el inicio de la negociación. Opiniones a favor y contra al mismo han generado una polémica sobre si su implementación ha sido un beneficio para México. Diversos factores fueron discutidos en el momento en que se dio a conocer la formalización del tratado entre Canadá, Estados Unidos y México. Dentro de las objeciones que se manejaban era la diferencia económica entre los tres países.

Sin embargo, el cambio del comportamiento del sistema Internacional que se reflejaba en esas fechas marcaba una clara tendencia hacia la globalización, lo que obligaba a México a incorporarse al comercio internacional para no quedar aislado del sistema. Los cambios se fueron implementando paulatinamente hasta culminar con la firma del TLCAN. Las reformas y la implementación de las políticas públicas fueron un factor de gran importancia para que el tratado cumpliera los objetivos esperados.

Una vez formalizado el tratado el siguiente paso es realizar las reformas y acciones necesarias para que la implementación del TLCAN se realizara de manera exitosa. Una vez precisadas las disposiciones finales que regulan la vida del tratado, como son su entrada en vigor, formas de prestación del consentimiento, disposiciones transitorias, así como a la ratificación del mismo, cada país integrante del tratado deberá realizar las regulaciones legales y acciones necesarias para el éxito de su implementación.

México tuvo que desarrollar una estrategia administrativa para implementar las políticas públicas que aseguraron el desarrollo armónico de la interacción social, política y económica de los ciudadanos, instituciones, organizaciones y autoridades que participaron y participan en la integración del tratado. En esta investigación se realiza una evaluación de las políticas públicas instituidas en México en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que han impulsado la industria automotriz, permitiéndole asentarse como un sector económico de éxito.

El objetivo de esta investigación es evaluar las políticas públicas instituidas en México en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que han impulsado la industria automotriz como sector de éxito. Para determinar el éxito del mismo medimos el crecimiento de los siguientes tres puntos, los cuales generaron más expectativas al momento de negociar el TLCAN:

- a) La Inversión extranjera directa.
- b) La Balanza comercial del sector.
- c) La generación de Empleos.

Después de establecer el sector automotriz como caso de éxito, analizamos las siguientes políticas públicas que se instituyeron en México para poder determinar si fueron un factor para el desarrollo de dicha industria:

- 1) Implementación de la excepción de aranceles
- 2) Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED)
- 3) Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica

Esta investigación es no experimental longitudinal, ya que se utilizan estadísticas de México de los resultados obtenidos durante los tres sexenios presidenciales (Ernesto Zedillo Ponce de León, Vicente Fox Quezada y Felipe Caderón Hinojosa), desde que se implementó el TLCAN, en las diferentes políticas públicas que se estudian. Esta investigación se centra en el análisis estadístico desde 1993 hasta el 2012. Se analizara desde 1993 para tener un marco de referencia de la situación económica en México antes del inicio del TLCAN. Los resultados que se dan son en base a términos estadísticos. Resaltando la reducción gradual y diferenciada de los aranceles para la industria terminal y de autopartes lo cual tuvo efecto durante los siguientes diez años posteriores a la entrada en vigor del mismo. Esta investigación es un estudio evaluativo de las políticas públicas de diseño longitudinal, ya que describe la relación entre los resultados obtenidos en las estadísticas de los resultados del TLCAN con las acciones implementadas en las políticas públicas durante el período que ha durado el tratado.

Esta tesis está conformada por seis capítulos, el primero habla sobre los aspectos metodológicos sobre los que se desarrolla la presente investigación. El capítulo II nos da una visión del marco legal y negociaciones del TLCAN. Se explica los antecedentes históricos de las relaciones entre México y Estados Unidos

principalmente. Se explica el tipo de negociaciones que dieron de acuerdo a las necesidades de cada uno de los participantes en el tratado.

El capítulo III nos explica el desarrollo de las políticas públicas. Se realiza una comparativa entre los pasos propuestos por Bardach y Parsons, para la formulación de las mismas. Se hace la propuesta de cinco pasos a seguir en el diseño de las mismas después de un breve análisis de los autores antes mencionados. Capítulo IV se describe y se sustenta por medio de la teoría de la competitividad sistémica la implementación de las políticas públicas en México para el desarrollo del TLCAN.

En el capítulo V se desarrolla el análisis de las diferentes estadísticas de las variables de estudio. Se hace un análisis para determinar al sector automotriz mexicano como un sector de éxito, de acuerdo al desarrollo y los resultados obtenidos en los 18 años de estudio en esta tesis. En el Capítulo VI se dan las observaciones obtenidas de las entrevistas a profundidad, realizadas a personal que labora en el clúster automotriz, Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Nuevo León y Dirección de del fomento industrial. Capítulo VII se hace una descripción estadística de las variables de los resultados obtenidos en el SPSS.

Capítulo I Aspectos Metodológicos

1.- Planteamiento del problema

Con la finalización de la guerra fría se realza un creciente desorden en la política mundial. Dando inicio al Neoliberalismo político, surgiendo nuevos conflictos y tomando más importancia temas que antes eran de carácter secundario, como los etnopolíticos, los cuales son de tipo local-regional, la globalización de la economía internacional y otros fenómenos globales de todo el sistema político internacional. Con lo cual pasan a tomar mayor importancia temas como comercio internacional, derechos humanos, el cambio climático, la estabilidad financiera internacional, el narcotráfico, o la supresión del terrorismo y la expansión de la democracia. Por lo que los Estados que se han integrado al sistema globalista han desarrollado una fuerte interdependencia comercial por medio de tratados de libre comercio y bloques comerciales, con los cuales ha ido evolucionando el sistema económico internacional.

Según Pearson, el paradigma globalista, enfoca el estudio de las relaciones internacionales desde una perspectiva un poco diferente a la que emplean los idealistas y los realistas... contra el paradigma realista argumentando que este último nunca ha correspondido enteramente a una situación real y que es especialmente inadecuado para comprender los eventos contemporáneos en una época de interdependencia. La mayor parte de los globalistas no han rechazado de plano el paradigma realista pero han buscado refinarlo y ampliarlo, estableciendo como premisa que las relaciones entre gobiernos nacionales son solamente un hilo de la gran red que constituyen las interacciones humanas... Los globalistas perciben un conjunto más complejo de relaciones no solo entre gobiernos nacionales (que generalmente están constituidos por burocracias competentes) sino también entre

actores no estatales involucrados no solo en los asuntos de la guerra u de la paz sino también en temas tales como el bienestar económico y social (2000: 21).

La teoría Neorrealista se enfoca en la estructura del sistema internacional y las consecuencias de la estructura. Aron (1966) en su enfoque neorrealista plantea tres generalizaciones sobre cómo los Estados ejercen el poder sobre otros; a) según el momento histórico, b) las restricciones materiales del espacio, población, recursos, c) determinantes morales derivados de los Estados, sus estilos de ser y de comportarse.

Gilpin (2001) plantea que el poder entre Estados se da más por el uso de la economía que del militarismo, por lo que los flujos de intercambio económico de la economía de libre mercado, sin embargo los Estados deben proveer la regulación y el cobro de impuestos, es decir, ciertos bienes públicos. Lo anterior se logra por medio de los Tratados de libre comercio.

México en una visión de integración al sistema internacional, negocia el tratado de libre comercio de América del Norte, el cual está conformado por Estados Unidos y Canadá. En el cual se especulaban altas expectativas para el desarrollo del país.

1.1.- Definición del problema

El 1º de Enero de 1994, al entrar en vigor el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México (TLCAN), existían muchas expectativas sobre el crecimiento que tendría México conforme se fueran liberando los diferentes aranceles para la importación – exportación que se abordaron en los diferentes artículos del mismo. Según C. Michael quien fuera consejero de Relaciones Exteriores de Estados Unidos, en Nueva York en el año de 1992, menciona que los beneficios que México esperaba del TLCAN eran lograr un rápido crecimiento económico, reducir la inflación, atraer inversión extranjera directa y generar nuevos empleos. En una reunión que tuvo el ex presidente de México Carlos Salinas de

Gortari y Miguel Ángel Mancera, este último comentó que con la implementación de TLCAN se alcanzarían tasas de interés más bajas (Gortari, 2000). A lo que posteriormente añadieron que se incrementarían las exportaciones, las cuales en esa época, dependían en un 80% del petróleo, dejando el 20% restante a las manufacturas y productos agropecuarios. Así de esta manera la Inversión Extranjera Directa (IED) se incrementaría y se lograría la generación de nuevos empleos.

Al inicio de la implementación del TLCAN si hubo un incremento en las exportaciones y las importaciones, también hubo un crecimiento en la Inversión Extranjera Directa. Sin embargo, no se logró el desarrollo que se esperaba en el país, ni la creación de empleos que se tenía contemplado. En cuanto a la reducción de la deuda externa en el sexenio de Vicente Fox del 2000 al 2006, se consiguió alargar los plazos de vencimiento de los pagos y se negoció la baja de las tasas de interés de la misma, por lo que la deuda externa se logró reducir en forma significativa hasta el sexenio de Felipe Calderón, lo que significa que pasaron 18 años después de haber entrado en vigor el TLCAN. (fox.presidencia.gob.mx). Sería interesante analizar si el éxito inicial del TLCAN en las exportaciones hacia Estados Unidos, no se debió en cierta forma a que México fue utilizado como puente para exportar productos de América Latina a Estados Unidos, implementando un efecto de centro y radio (hub and spoke)¹

Aunque no todos los sectores que conforman el TLCAN han progresado como se esperaba durante la negociación del mismo, existen otros que han logrado posicionarse dentro de los primeros lugares a nivel mundial, y convirtiéndose en fundamentales para el desarrollo de México, como lo es la industria automotriz. Según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) en octubre del 2011 dicho sector ocupaba un lugar preponderante dentro de las exportaciones de México en el marco del TLCAN, ocupando los siguientes lugares en exportaciones de autos terminados: 3er lugar General Motors, 4º lugar Ford y 5º lugar Volkswagen.

¹ Enfoque implementado por Richard Lipsey y Ronald Wonnancott, para ilustrar acuerdos realizados entre Estados Unidos y terceros países.

Aunado a lo anterior en el comienzo del 2011 la producción de automóviles marcó un crecimiento del 20,8% con respecto al mismo mes de 2010, mientras que las exportaciones subieron un 44,5%. En 2010 la industria automotriz en México logró fabricar el número récord de 2.260.776 vehículos. Las exportaciones de estos también fueron récord al alcanzar una cifra de 1.859.517 vehículos, 52% más con relación a 2009. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) está buscando diversificar mercados y, como resultado de los tratados comerciales, tener acceso a diversas regiones como América Latina y Europa, a donde se envía más del 11% y 9% de sus exportaciones respectivamente.

En esta tesis se propone el estudio de la industria automotriz como un sector de éxito lo cual se determinaremos midiendo el crecimiento de dicho sector con los siguientes tres puntos, los cuales se generaron más expectativas al momento de comenzar el TLCAN:

- a) La Inversión Extranjera Directa (IED).
- b) La Balanza Comercial del sector.
- c) La generación de Empleos.

“La complementariedad entre las economías, particularmente entre la mexicana y la estadounidense, fue un aspecto relevante para justificar el Tratado (USITC, 1990). Desde esta perspectiva, la conclusión era que la economía mexicana, a mediano y largo plazo, tendrá un proceso de convergencia con los Estados Unidos y Canadá, con consecuencias positivas en México en variables como exportaciones, inversión extranjera, generación de empleo y salarios” (Hufbeuer, 1993).

Después de establecer el sector automotriz como caso de éxito, analizaremos las siguientes políticas públicas que se instituyeron en México para poder determinar si fueron un factor para el desarrollo de dicha industria:

- 4) Implementación de la excepción de aranceles
- 5) Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED)
- 6) Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica

“El principal referente de política para la industria automotriz en México es el TLCAN. Desde 1994 cuando se estableció el tratado esta industria cobró un carácter estratégico para la economía mexicana; si bien la instalación de las multinacionales del automóvil inició desde los años sesentas, fue bajo normatividad del TLCAN que se establecieron las reglas que impulsaron un proceso de integración regional, al eliminar una gran cantidad de barreras legales y arancelarias que establecían límites a los esquemas de producción compartida, al comercio intrafirma y a la operación de OEMS y OESs en el país. Tanto en las ensambladoras como en las autopartes el TLCAN tuvo un fuerte impacto” (Vega, 2009).

1.2.-Justificación

Hace 22 años se comenzó una de las negociaciones económicas que cambiaría el rumbo de México, con la cual se conseguiría el ingreso del país a la globalización económica. “Desde 1990, cuando se hicieron públicas las intenciones de negociar un tratado de libre comercio (TLC) entre Canadá, los Estados Unidos, y México, hasta su implementación el 1 de Enero de 1994, se llevó a cabo un importante debate en torno a los efectos estimados del mismo.” (Peters, 2000). Dicho tratado generaba la expectativa de crecimiento económico, de inversión extranjera así como exportaciones, importaciones entre otras cosas, las cuales generarían empleos, incremento de PIB, y una mayor estabilidad económica en el país.

Al inicio del TLCAN el sector automotriz mexicano no repuntaba en el mercado global, el mayor porcentaje de su producción era para consumo interno. El proteccionismo que se manejaba en México antes de la entrada del TLCAN no motivaba al desarrollo de la calidad de la industria, lo que con la llegada del mismo

tuvo que cambiar rotundamente implementando políticas públicas para el desarrollo de la misma. En 1983, la industria automotriz se manejaba con un déficit comercial de un 97%, por lo que se establecieron tres políticas, las cuales están establecidas en el Diario Oficial de la Federación el 15 de septiembre de 1983:

- 1) Los fabricantes de automóviles debían reducir el número de líneas y modelos de autos con el propósito de alentar a las compañías a utilizar economías de escala.
- 2) El contenido local de los vehículos acabados debía aumentar de 50 a 60%. En caso de no cumplir con este requerimiento la compañía automotriz debería aumentar las exportaciones para hacer una compensación.
- 3) Los fabricantes de vehículos tendrían que equilibrar, en forma anual, las transacciones en moneda extranjera.

El desarrollo que se ha logrado en el sector automotriz mexicano dentro del marco del TLCAN lo ha llevado uno de los sectores económicos más importantes de México. “El principal efecto de la IED ha sido el aumento en la producción de vehículos. Creció de 1990 al 2008 en un 150%, al pasar de cerca de 800,000 unidades a 2’102’801. Con ello llegó a ocupar el 10° lugar en la producción de automóviles a nivel mundial, convirtiéndose así en un importante jugador global con la exportación de más del 75% de sus unidades”. (Carrillo, 2009)

En esta investigación el método que se utilizará para la comprobación de hipótesis es mixto, ya que se utilizarán datos cuantitativos y cualitativos. Según Hernández este tipo de investigación es la integración sistemática de ambos métodos en un solo estudio, y pueden ser conjuntados de tal manera que las aproximaciones de uno y otro conserven sus estructuras y procedimientos originales. Con esta técnica obtendremos una perspectiva más amplia y profunda del fenómeno que estamos estudiando lo que hará que nuestra percepción sea más holística, completa e integral.

Para establecer a la industria automotriz como un sector económico de éxito en el marco del TLCAN, se analizarán las estadísticas que generaron más expectativas de crecimiento durante la negociación del tratado, como son la Inversión Extranjera Directa, la Balanza Comercial Específica, y los empleos generados dentro del sector. El análisis dará comienzo desde 1992 para tener un marco de referencia antes de entrar en vigor el acuerdo, hasta el 2012. Con dicho análisis comprobaremos el crecimiento de dicho sector.

En la parte cualitativa de la investigación realizaremos entrevistas a profundidad a directivos involucrados en el desarrollo de la industria, para determinar si les ha favorecido los cambios de las políticas públicas que se evaluarán para su incremento en la comercialización del sector automotriz. Las políticas públicas a evaluar son a) énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica, b) reforzar la relación académica-industria y gobierno, c) Implementación de la excepción de aranceles, d) facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED).

1.3.-Objetivo General:

Evaluar las políticas públicas instituidas en México en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que han impulsado la industria automotriz, permitiéndole asentarse como un sector económico de éxito.

1.4.-Objetivos específicos

1.4.1.- Relacionar la implementación de las políticas públicas liberales de comercio como factores de éxito en la industria automotriz mexicana, a través del análisis del comportamiento de la Balanza Comercial en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

1.4.2.- Analizar la implementación de la excepción de aranceles como factor determinante para el flujo del comercio entre los países participantes en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en el sector automotriz logrando posicionarlo en uno de los sectores económicos más exitosos de México

1.4.3.- Determinar a las facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED) como factor decisivo para el éxito de la industria automotriz mexicana en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

1.4.4.- Evaluar el énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica como factor fundamental para el proceso de modernización del sector automotriz mexicano en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

1.5.-Hipótesis General

Hi.- Las políticas públicas implementadas en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que han impulsado a la industria automotriz en México como sector económico de éxito son: liberalización de aranceles, Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED) y la Competitividad e innovación tecnológica.

1.5.1 Hipótesis operacionales

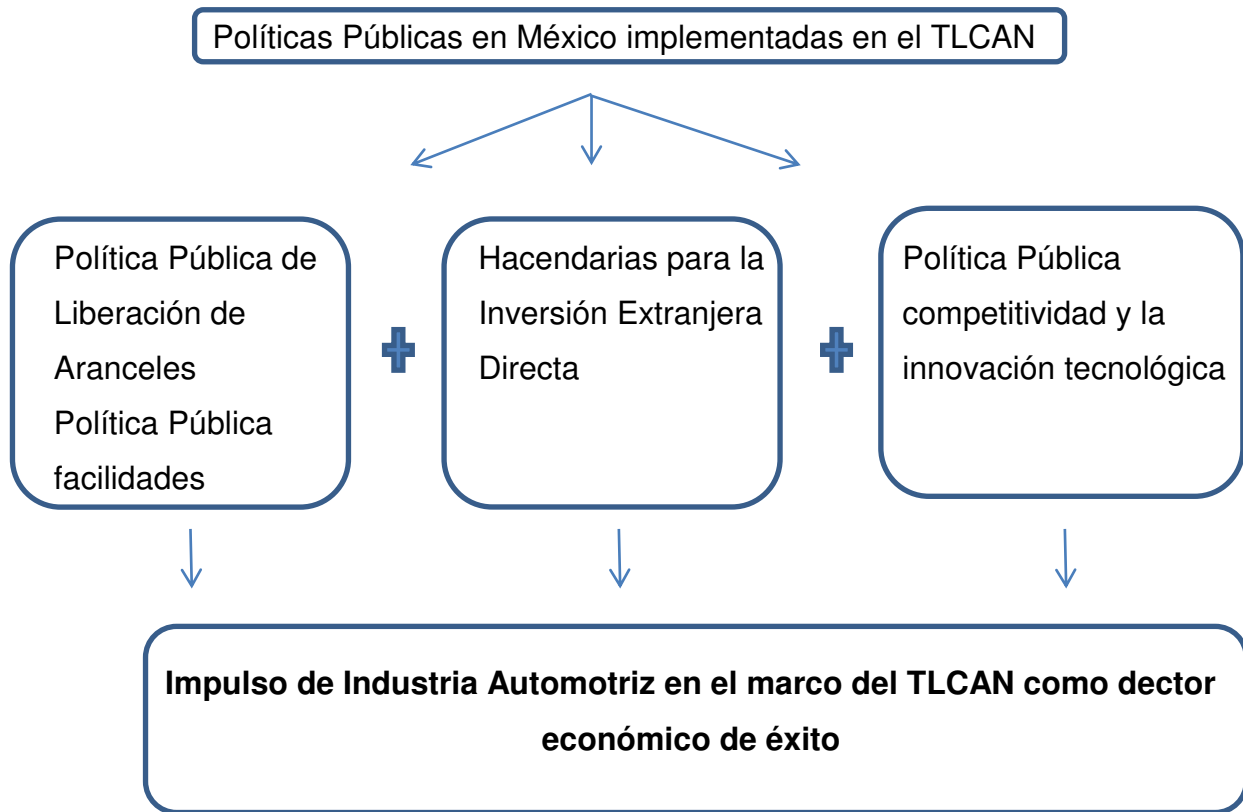
Hi1.- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte ha generado un superávit comercial en México en el sector automotriz a raíz de la implementación de la excepción de aranceles.

Hi2.- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte ha sido beneficioso para la industria automotriz porque se realizaron acciones y reformas legales para promover la política pública que permita dar facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED)

Hi3.- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte benefició la modernización de la industria manufacturera de este sector por elevar la competitividad y la innovación tecnológica entre las empresas de este sector.

1.5.2 Modelo Gráfico

Políticas Públicas del Tratado de Libre Comercio en América del Norte (TLCAN) en la Industria Automotriz como sector de éxito.



1.6.- Pregunta de investigación:

La pregunta de investigación de esta tesis será la siguiente:

¿Cuáles son las políticas públicas implementadas desde la firma del TLCAN en México que han permitido un impulso en la industria automotriz para que sea considerada un sector económico de éxito?

1.7.- Marco Conceptual

Negociación:

“Término que, en sentido amplio, designa las relaciones entre dos o más Estados que producen o derogan una norma jurídica. Referido a los tratados, alude al procedimiento que llevan a cabo las Partes para celebrar un acuerdo. El proceso de negociación comprende diferentes pasos: el intercambio de notas sobre la conveniencia del pacto, la designación de plenipotenciarios, las discusiones y consultas pertinentes y la adopción del texto del tratado. La negociación en los tratados multilaterales es parecida a la que se observa en el seno de una conferencia internacional” (Valdés, 1993:69).

Conceptualizaremos negociación como el proceso en donde dos o más individuos involucrados en una misma situación que es de mutuo interés, se comunican para llegar a un acuerdo en base a una norma jurídica del derecho internacional.

Bloque Regional:

“La integración regional es un grupo de naciones que están ubicadas en la misma área geográfica deciden cooperar... Las agrupaciones comerciales independientemente si son bilaterales, regionales o globales, constituyen la capacidad de definir el tamaño del mercado regional y las reglas bajo las que una compañía decide operar.”(Daniels, 2013: 290).

Diplomacia Económica:

“La utilización de la capacidad de influencia política de los Estados a favor de sus intereses económicos en los mercados internacionales. No ha reemplazado a la diplomacia política convencional pero se ha convertido en su elemento inseparable.

Negocia la libertad de exportar y de invertir más allá de las fronteras nacionales; actúa junto a las empresas que trabajan en el extranjero; y en el caso europeo está en la base de la propia construcción comunitaria” (Gómez, 2000).

Políticas Públicas

Son las acciones que realiza el gobierno para la resolución de un problema que surja en la sociedad, o bien la implementación de actividades comerciales, económicas y empresariales derivadas de relaciones de índole tanto nacional como internacional. Dye menciona que una política pública son las acciones que hacen los gobiernos, por qué lo hacen y cuál es su efecto, lo que significa aquello que el gobierno escoge hacer o no hacer.

Evaluación de las políticas públicas

“Es la propuesta por Parsons “es el análisis objetivo, sistemático y empírico de los efectos de las políticas públicas y los programas públicos en curso sobre sus objetivos, en términos de las metas que pretenden alcanzar.” (Parsons, 2007: 563).

Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

“Es un acuerdo de amplio alcance que establece las reglas que rigen el comercio y las inversiones entre Canadá, Estados Unidos y México. Desde que el tratado entró en vigor el 1 de enero de 1994, el TLCAN ha eliminado gradualmente las restricciones al comercio y a la inversión entre los tres países de la región de América del Norte” (<http://www.tlcanhoy.org/>. Consultado el 22 de noviembre del 2014).

Sector Automotriz

Es aquella que se encarga de la producción, comercialización, desarrollo tecnológico y gerencial, ensamblaje y diseño de los automóviles.

Inversión Extranjera Directa

El Fondo Monetario Internacional (FMI) explica que para que se considere inversión extranjera directa (IED) cuando el inversionista extranjero² adquiere por lo menos el 10% de las acciones de una empresa, y ésta va dirigida a una inversión de mediano a largo plazo con cierto arraigo en el país en donde se realiza.

Competitividad

Ésta se basa en la introducción de nuevos y mejores productos, obtener una mejor cantidad y calidad productiva, con la cual pueda sostener una permanencia a largo plazo en el mercado internacional, independientemente de la competencia que se pueda presentar.

Arancel

La OMC define el arancel como “Los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías se denominan aranceles. Los aranceles proporcionan a las mercancías producidas en el país una ventaja en materia de precios con respecto a las mercancías similares importadas, y constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos.”

² En el mismo documento denominan como inversionista extranjero a la persona física o moral de nacionalidad distinta a la mexicana y las entidades extranjeras sin personalidad jurídica

1.8.- Delimitación del estudio

La presente investigación analizará las políticas públicas implementadas en México en la industria automotriz en el marco del TLCAN. Se obtendrán estadísticas de los diferentes sitios oficiales como Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) , Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores (AMDA), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Secretaría de Economía para determinar el desarrollo del sector Económico de dicha industria. El período de tiempo que se estudiará será de 1992 para poder obtener una base sobre cómo se encontraba dicha industria antes del comienzo del tratado hasta 2013 para hacer un análisis profundo del desarrollo del mismo, tomando en cuenta la reducción gradual y diferenciada de los aranceles para la industria terminal y de autopartes lo cual tuvo efecto durante los siguiente diez años posteriores a la entrada en vigor del mismo, analizando de esta manera en qué medida se establecen o no diferencias significativas entre ambas, y cómo el nuevo escenario de integración comercial afectaría el comportamiento de la industria automotriz.

1.9.- Población del estudio

El universo de estudio será el tráfico de comercio del sector automotriz tanto la industria terminal como de autopartes entre Estados Unidos, Canadá y México, ya que son estos países los que conforman la relación trilateral del TLCAN.

Nuestro objeto de estudio será el sector automotriz mexicano en el marco del TLCAN, tomando en cuenta la industria terminal y de autopartes. Es importante tomar todo el movimiento que se desarrolla a nivel nacional en dirección a los países involucrados dentro del TLCAN como lo son Estados Unidos, Canadá y México para el análisis del mismo.

1.10.- Diseño de la investigación

En este punto explicaré de qué manera se desempeña la investigación y la metodología utilizada para la comprobación de las hipótesis planteadas.

1.10.1 diseño no experimental

Esta investigación es no experimental longitudinal, ya que se utilizan estadísticas de México de los resultados obtenidos durante los tres sexenios presidenciales (Ernesto Zedillo Ponce de León, Vicente Fox Quezada y Felipe Caderón Hinojosa), desde que se implementó el TLCAN, en las diferentes políticas públicas que se estudian. Hernández (2014) define el diseño de investigación no experimental como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente las variables independientes para poder ver su efecto en las dependientes. Lo que se hace es observar fenómenos en su contexto natural para posteriormente analizarlos (152).

Hernández-Sampieri (2014) menciona que la investigación longitudinal-descriptiva porque recolecta datos en diferentes momentos o períodos, en determinadas categorías, conceptos, sucesos, variables, contextos, o bien de las relaciones entre éstas. Esta investigación se centra en el análisis estadístico desde 1993 hasta el año 2012. Se analizará desde 1993 para tener un marco de referencia de la situación económica en México antes del inicio del TLCAN, el 1º de Enero de 1994. Los resultados que se dan son en base a términos estadísticos. Resaltando la reducción gradual y diferenciada de los aranceles para la industria terminal y de autopartes lo cual tuvo efecto durante los siguientes diez años posteriores a la entrada en vigor del mismo.

Esta investigación es un estudio evaluativo de las políticas públicas de diseño longitudinal, ya que describe la relación entre los resultados obtenidos en las

estadísticas de los resultados del TLCAN con las acciones implementadas en las políticas públicas durante el período que ha durado el tratado. “Estos diseños describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado. A veces únicamente en términos correlacionales, otras en función de la relación causa-efecto (causales)” (Hernández, 2010:154).

1.10.2 Método Mixto

En este proyecto se utiliza un modelo mixto en donde se mezclan dos tipos de análisis. Por una parte se analizan los datos estadísticos y de evolución de los indicadores económicos que permitan validar las variables propuestas. Por la otra se utiliza una técnica de campo de entrevista estructurada a profundidad para conocer de los expertos la prospectiva de los beneficios de las políticas públicas propuestas.

El método mixto se define como “la integración sistemática de los métodos cuantitativos y cualitativo en un solo estudio con el fin de obtener una fotografía más completa del fenómeno. Estos pueden ser conjuntados de tal manera que las aproximaciones cuantitativa y cualitativa conserven sus estructuras y procedimientos originales” (Chen 2006, citado por Hernández 2010:534).

En cuanto a la parte cualitativa de la investigación nos enfocaremos a la entrevista a profundidad de tipo situacional. Las cuales se realizarán a expertos en el tema del sector automotriz y comercio internacional. La finalidad de las entrevistas es obtener un contexto holístico sobre el desarrollo y crecimiento del sector durante los años que lleva el TLCAN. Así como obtener información para analizar y comprender las diversas perspectivas que los informantes tienen con respecto a las diversas situaciones tanto personales como sociales de la industria automotriz, pudiendo determinar con lo anterior si las políticas públicas has sido determinantes para el éxito del sector.

Por medio de la entrevista a profundidad que se aplicará a personal que labora en el Clúster automotriz, en la Dirección de Fomento Industrial y en la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Nuevo León. Se pretende contrastar si el cambio de las políticas públicas implementadas en la industria automotriz antes y después del TLCAN, han sido un factor determinante para su éxito. Para Denzin y Lincoln (2012) la entrevista es una conversación, es el arte de realizar preguntas y escuchar respuestas.

Capítulo II. Antecedentes históricos de las relaciones comerciales entre México y EUA. Desarrollo comercial de México con Estados Unidos antes del TLCAN.

Avella (2008), menciona que la relación entre México y Estados Unidos comenzó de manera informal, sin embargo desde el momento que se firmó la Doctrina Monroe en 1823, Estados Unidos comenzó a presionar para firmar un tratado comercial con México. La redacción de tal convenio estaba en función de las leyes estadounidenses y el hecho de que México no contara con una Marina Mercante quedaba en desventaja comercial con el vecino país.

A mediados de 1825 J.R. Poinsett, el primer ministro estadounidense en México, entabló pláticas con el gobierno mexicano, en donde se negociaba el primer tratado comercial. México establecía dos puntos que Estados Unidos los veía como de conflicto, la inclusión de la cláusula de la nación más favorecida y la intención de México de dar más prebendas a los países sudamericanos que a su contraparte estadounidense.

En Washington, el 5 abril de 1835, fue ratificado el Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre Estados Unidos y México, en el cual se incluía la cláusula de la nación más favorecida. El compromiso de México de brindar protección militar a las caravanas que viajaron de Missouri a Santa Fe y el regreso. También el deportar hacia Estados Unidos esclavos y fugitivos que hubieran entrado a nuestro territorio.

Durante el gobierno de Porfirio Díaz se permitió la entrada de capital extranjero al país, en donde la economía mexicana iba creciendo. Lo anterior se reflejó, entre otras cosas, en la denuncia y renovación de viejos acuerdos comerciales de 1880, cuando las autoridades mexicanas decretaron la suspensión del primer tratado comercial entre México y los Estados Unidos, el Tratado de Amistad, Navegación y Comercio. En 1882, a petición de los Estados Unidos, se inició la negociación de un nuevo acuerdo comercial el cual se finalizó firmándose en 1883. Avella (2008)

comenta que a diferencia del primer tratado, en el nuevo se antepuso la importancia de la reciprocidad a la cláusula de la nación más favorecida, e hizo a un lado los derechos mercantiles de los extranjeros y el tema de los privilegios consulares. El acuerdo no incluía los sectores productivos más relevantes de México por lo que no los perjudicaba y desde la óptica mexicana, constituía la oportunidad de incrementar las exportaciones hacia la Unión Americana. Sin embargo, no se estaba muy de acuerdo con la firma del mismo. A pesar de que no se tenía un convenio firmado, los vínculos entre ambos países se fortalecieron con el paso del tiempo.

A pesar de que no se tenía un convenio firmado, los vínculos entre ambos países se fortalecieron con el paso del tiempo. Avella también comenta, que cuando Porfirio Díaz tomó el poder, la economía estaba basada en el sector agrícola, había pocas señales de industrialización así como de grupos de intelectuales activos y capaces, como abogados, médicos, profesores y escritores. El grupo de terratenientes tenía poco interés en desarrollar la economía de México. Sin embargo, el gobierno de Porfirio Díaz tomó todas las medidas necesarias para alentar grandes cantidades de inversiones extranjeras en México, con la teoría de que el capital, habilidades y mercados de que disponían los extranjeros, eran muy importantes para el crecimiento de esta nación.

El Diplomático Matías Romero, logró que el senado mexicano firmara la ratificación del tratado argumentando las bondades de la especialización en el comercio internacional. Sin embargo el senado estadounidense se negó a discutir la legislación necesaria para que entrara en vigor el convenio, quedando éste sin llegar a su término, por lo tanto no podía entrar en vigor.

Según Vermon (1996), menciona que el concepto Porfiriano es una tricotomía:

- 1) El gobierno era el encargado de mantener las condiciones que atraerían el capital extranjero.

- 2) El sector privado extranjero promovería el crecimiento del país por medio de la inversión.
- 3) El sector privado nacional se beneficiaría con las actividades creativas de los extranjeros.

El 30 de Enero de 1943, entró en vigor el primer Pacto “Suarez y Bateman” que se firmó entre México y Estados Unidos, el cual era referente a la venta de productos mineros mexicanos. EL tratado incluyó la cláusula de la nación más favorecida en su manera incondicional, aunque se deshabilitó en determinados casos. De los tres capítulos que componían el tratado, en uno se exponía sobre la entrada a México de 203 productos estadounidenses, como trigo, maquinaria y vehículos, modificando sus aranceles. Los otros dos capítulos se tipificaban sobre la entrada de 103 productos mexicanos a Estados Unidos. Cabe mencionar que México no era el principal abastecedor de los bienes en los que Estados Unidos modificó los aranceles.

El acuerdo siguió vigente hasta 1950, dejando de ser funcional después de la 2ª guerra mundial. México adoptó una medida proteccionista y en 1947 introdujo un sistema de licencias de importación y convirtió las tarifas arancelarias específicas en tarifas Ad valorem.³ Desde ese año hasta principios de los setentas, se manejó una política de proteccionismo, en donde se trataba de proteger los productos mexicanos de los extranjeros. Lo que daba como resultado productos que no tenían nivel competitivo con las empresas internacionales.

Vega citando a Millan, (1993) define tres períodos en el desarrollo de México. El primero, de 1934 a 1970, se apoyó a la agricultura y a la industria en una economía proteccionista, el cual permitía muy poco las importaciones hacia México con la finalidad de proteger el capital nacional.

³ En la tarifa específica se cobra un arancel fijo, independiente de la cantidad de mercancía importada o exportada, en la tarifa ad valorem, se cobra un porcentaje en función del precio del bien adquirido, de manera que se asegura el mantenimiento de los ingresos arancelarios dentro de un contexto inflacionario.

El segundo período abarca de 1971 a 1999, durante las presidencias de Luis Echeverría, José López Portillo, Miguel de la Madrid y parte del sexenio de Carlos Salinas de Gortari. Con los primeros dos presidentes mencionados, el enfoque principal del gobierno era el desarrollo del país, obtuvieron préstamos con intereses muy altos, lo cual hizo que se perdiera la estabilidad de México. Por lo tanto, a partir de 1983, se perdió tanto el desarrollo como la estabilidad del país porque la mayor parte del presupuesto se destinaba al pago de la deuda externa.

Dentro de este período, al ingresar México al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés), estaba confirmando que se tenía que abrir a los mercados internacionales para salir del estancamiento comercial e industrial en el que se encontraba. Este era el primer paso para el impulso de México hacia el comercio internacional.

Pero aún se debían hacer más cambios internos, se debía disminuir la deuda externa, y crear las reformas políticas y económicas necesarias, una de las cuales y más importantes fue que se redujo el arancel de un 20% como máximo y a un 7% mínimo. Con éste tipo de medidas se mejoraron las relaciones con Estados Unidos y se reestructuró la deuda externa.

Con estas acciones tomadas por Carlos Salinas de Gortari, el entonces Secretario de Programación y Presupuesto, las exportaciones hacia Estados Unidos comenzaron a crecer haciéndose más atractiva la inversión extranjera en México. Logrando de esta manera el desarrollo de sectores que crecían considerablemente como el de comunicaciones y transporte, de manufactura y el de turismo.

A pesar del avance que se tenía con el inicio de relaciones bilaterales con Estados Unidos el sector agrícola se rezagaba, la esperanza en este sector era que cuando iniciaran las diferentes reformas agrícolas éste se recuperaría. Logrando tener un desarrollo como los sectores mencionados en el párrafo anterior.

Por otro lado, en el sector automotriz, Ford Motor Company y Nissan comenzaban a construir plantas con tecnología de punta en Hermosillo Sonora y en Aguascalientes, respectivamente, y estaba la expectativa de que otros fabricantes japoneses invirtieran más en este rubro. En este punto cabe mencionar que el gobierno mexicano aún no establecía estrategias para el recurso humano correspondiente.

Es por eso que el entonces presidente Miguel de la Madrid y el Secretario de Programación y Presupuesto Carlos Salinas de Gortari decidieron acelerar el paso hacia la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Se iniciaron cambios dentro de las estrategias políticas, con la participación del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el tesoro de los Estados Unidos se inició lo que se podría llamar el camino hacia la globalización.

Vega citando a Millán (1993) menciona tres factores de la cual dependerá la economía mexicana los siguientes doce años a partir de esa época:

- 1.- La situación económica Internacional.
- 2.- La política económica que se aplique en México.
- 3.- El lugar que se le dé a la educación como factor determinante del verdadero desarrollo.

Durante el tercer período se maneja una época en donde se estanca el desarrollo y el crecimiento económico del país, el cual abarca desde 1983 hasta 1999. Solo hasta después de entrar en vigor el TLCAN es donde se comienza a ver un desarrollo económico positivo.

2.1.- Cambios en el Sistema Político y en las Relaciones Diplomáticas de México de Cara a la Negociación Del TLCAN.

Al finalizar la Guerra Fría se dio un cambio en el Sistema Internacional, originando el inicio al Sistema Internacional Contemporáneo o de Globalización. Con este cambio también surgieron nuevos modelos políticos, con los cuales se inició un proceso de innovación política que impactaba en el sector comercial, sobre todo de los países latinoamericanos. Este nuevo desarrollo político se sustenta en la teoría Neoliberalista, la cual dice que “el objetivo de la implementación del neoliberalismo es el crecimiento agregado de la economía; dicho crecimiento depende de la ausencia de la regulación así como de la apertura o liberalización del mercado, y de la privatización de toda actividad económica” (Ávila-Fuenmayor, 2005: 6).

El fin de la guerra fría y el inicio de la globalización han tenido una influencia decisiva en los cambios de la planeación de la política exterior de los países latinoamericanos. No debemos olvidar que durante la época de la Guerra Fría en donde se aplicaba la teoría realista en su totalidad, el tema de comercio formaba parte de la *low politic*. En el nuevo Sistema Internacional este tema pasa a formar parte primordial para el desarrollo de los países.

En el período de gobierno de Miguel de la Madrid, en México se iniciaron la realización de los cambios necesarios para direccionar al país hacia la nueva tendencia del Sistema Internacional. Pero fue en el mandato de Carlos Salinas de Gortari en donde se consolidó la entrada de México al comercio internacional con la firma del TLCAN, logrando así el cambio de un sistema mexicano totalmente proteccionista a uno liberal. Dando “énfasis en permitir que el mercado se convirtiera en el mecanismo mediante el cual se asignara los recursos productivos y se definiera la magnitud y el rumbo del crecimiento económico” (Delgado, 1995).

Según Viotti (2009) el liberalismo se enfoca en los intereses que explican las condiciones bajo las cuales la cooperación y la colaboración internacional son posibles. Por lo que se pudiera decir, que el desarrollo del comercio mundial ha tomado más fuerza dentro de los países que los mismos gobiernos, y dando entrada

a las instituciones neoliberales las cuales son organizaciones no gubernamentales, regímenes internacionales y convenciones.

Viotti (2009), menciona dos enfoques que se pudieran aplicar dentro de los cambios que se emplearon en México durante los sexenios presidenciales antes mencionados. El primer punto es el de Keohane's, el cual propone que la variación en las instituciones de la política mundial ejerce un impacto significativo en el comportamiento de los gobiernos. En particular, las formas de cooperación y la discordia puede ser la importancia de la acción del Estado. Como segundo punto es el de Nye el cual diseña a la teoría de las instituciones, referencia al modelo de organismos internacionales del régimen del cambio. Lo cual nos indica que entre los estados se pueden ayudar entre sí para el desarrollo de los mismos.

Al final del siglo pasado y durante la primera década del actual, la globalización ha tomado una parte importante en el ámbito mundial. Resalta que los países que no se han integrado a la misma han marcado un rezago considerable dentro del desarrollo del mismo, tanto social, económico como político, remarcando el segundo punto. El comercio mundial cada día toma más fuerza, con el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a transporte y comunicaciones se ha incrementado y facilitado el comercio internacional.

El primer paso que dio México hacia la globalización fue su integración al GATT en 1986, en donde se determinó "el ritmo y el alcance de sus compromiso de apertura comercial frente a los 90 países pertenecientes a dicho acuerdo" (Puche, 2008). El siguiente paso después de cumplir con los compromisos arancelarios del GATT fue la negociación del TLCAN, en donde la apertura comercial de México sería total con los tres países participantes. Originando a una serie de reuniones diplomáticas para la negociación del mismo, abriéndose a una Diplomacia Económica de los mismos. Según Morillas, esta actividad tiende a constituir un elemento central de la actividad diplomática en un buen número de países, especialmente en los desarrollados, ya que constantemente hacen invitación a sus embajadores a interesarse por las exportaciones y la inversión de sus nacionales.

Tomaremos como definición de Diplomacia Económica la siguiente: “la utilización de la capacidad de influencia política de los Estados a favor de sus intereses económicos en los mercados internacionales. No ha reemplazado a la diplomacia política convencional pero se ha convertido en su elemento inseparable. Negocia la libertad de exportar y de invertir más allá de las fronteras nacionales; actúa junto a las empresas que trabajan en el extranjero; y en el caso europeo está en la base de la propia construcción comunitaria” (Gómez, 2000).

Vega menciona que al inicio de las negociaciones las tres naciones coincidían en la conveniencia de que temas se debían tratar a nivel regional debido a la tardanza en llegar a un acuerdo en la ronda de Uruguay. Los objetivos que México tenía al integrarse al TLCAN eran: 1. lograr un rápido crecimiento económico, reducir la inflación 2. Recuperar el grado necesario de confianza para atraer de nuevo al país los capitales y pagar la fuerte deuda externa.

“Durante la negociación México buscó reducir los aranceles y las barreras no arancelarias, garantizar y fomentar el acceso al mercado estadounidense, promover su competitividad y dinamismo y restaurar la confianza en sus políticas económicas. Así mismo México desea atraer el capital extranjero que permita sostener un rápido crecimiento de empleos y elevar el nivel de vida” (Cánovas, 1993).

Con todos los cambios antes mencionados, México cambió su estrategia de la política exterior hacia la búsqueda de la integración comercial internacional. Iniciando la negociación del TLCAN, y creando el bloque de Norteamérica, con la intención de lograr un desarrollo económico el cual había tenido estancado por más de veinte años.

2.2.-Prospectiva mexicana política-comercial.

Cuando en 1991, los tres mandatarios de los países participantes en el TLCAN anunciaron la decisión de crear un acuerdo entre los tres Estados, cada uno dirigió en su discurso lo que creyó sería más beneficioso para su país. De esta manera destacaron los beneficios que se obtendrían cuando entrara en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Carlos Salinas de Gortari mencionó que el TLCAN permitiría a México tener un mayor acceso al mercado estadounidense, el cual era y es el mercado de consumo más grande del mundo. Por lo tanto, la liberación del comercio y los flujos de inversión constituía el único medio para modernizar la economía mexicana. Para Gustavo Petricioli, el entonces embajador de México en Washington, la firma del acuerdo de comercio sería de gran beneficio para México ya que permitiría incrementar las exportaciones e importaciones y como consecuencia crear más empleos para los ciudadanos mexicanos. (El Porvenir, 25 noviembre 1990).

George W. Bush, mencionó que el TLCAN brindará una mano de obra barata y suficiente para cubrir las necesidades de las industrias estadounidenses que busquen ventajas comparativas. Como consecuencia de lo anterior, el costo de producción de las empresas de Estados Unidos disminuiría lo cual generaría mayores utilidades a las maquiladoras.

Según Vega (1993) los objetivos del TLCAN son: tener acceso a los mercados de Estados Unidos y Canadá y eliminar las barreras que se tienen del mercado libre, estimulando el comercio trilateral. Durante la negociación se llegó al acuerdo de ir eliminando gradualmente las barreras tanto arancelarias como no arancelarias, estableciendo reglas de origen claras y precisas, se facilitaría el libre tránsito de productos en la región, se liberarían las compras gubernamentales y se eliminarían los obstáculos al comercio en sectores claves como la agricultura, los productos automotores entre otros.

Para los años 50's el gobierno mexicano prohibió la importación de automóviles en su forma terminada, solo permitía que ingresaran al país en autopartes, lo que provocó que se incrementara el establecimiento de ensambladoras en México, pero con todas las partes importadas. Por lo que la inversión extranjera en este sector se incrementó en ese momento. Al gobierno al notar lo que pasaba en la industria implementó varios decretos para poder impulsar un verdadero desarrollo nacional.

En 1983, la industria automotriz se manejaba con un déficit comercial de un 97%, por lo que se establecieron tres políticas, las cuales están establecidas en el Diario Oficial de la Federación el 15 de septiembre de 1983:

- 1) Los fabricantes de automóviles debían reducir el número de líneas y modelos de autos con el propósito de alentar a las compañías a utilizar economías de escala.
- 2) El contenido local de los vehículos acabados debía aumentar de 50 a 60%. En caso de no cumplir con este requerimiento la compañía automotriz debería aumentar las exportaciones para hacer una compensación.
- 3) Los fabricantes de vehículos tendrían que equilibrar, en forma anual, las transacciones en moneda extranjera.

Al unirse México al General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), liberó el comercio en casi todos los sectores. Sin embargo, en el automotriz siguió aplicando una estricta reglamentación. No fue hasta el gobierno de Salinas de Gortari que se realizaron otra serie de decretos cuyo objetivo era fortalecer la posición de la industria automotriz interna en el mercado internacional, lo cual se pretendía lograr mediante:

- 1) Liberar gradualmente el comercio, por lo cual los productores finales de automóviles de pasajeros, de acuerdo con tasas específicas derivadas del

superávit comercial de las empresas. Esto afectaba a Ford, Chrysler, General Motors, Ford, Nissan y Volkswagen que eran las únicas marcas que se manejaban en ese entonces en México.

- 2) Reducir los requisitos de contenido local de 60 a 35%, para relajar los requerimientos de exportación.
- 3) Eliminar los requisitos de integración nacional para los vehículos exportados.

Durante las negociaciones del TLCAN, Estados Unidos y Canadá querían que México redujera el contenido local inmediatamente del 36 al 30%. Pero esta acción podría causar un déficit comercial de autopartes. Por lo que se acordó mantener el requisito de contenido local a cinco años, y después irlo desgravando gradualmente a diez años, lo cual ayudaría a que las empresas también tuvieran tiempo de renovar sus plantas de producción.

Los requisitos de la balanza comercial también se irían liberando de manera gradual durante el período de transición, sin embargo el fabricante debería mantener una balanza comercial positiva. Las importaciones tenían un tope del 20% del número total de vehículos que el fabricante vendía en el mercado nacional.

Capítulo III. El marco legal del TLACN y su implementación en México.

3.1.- Negociación del TLCAN

Existen en el sistema internacional una alta diversidad de tratados que abarcan distintos temas, tales como: asuntos políticos, económicos, administrativos, comerciales financieros, militares y culturales, el mantenimiento de la paz, entre otros. Por su parte, Sorensen “define un tratado como cualquier acuerdo internacional que es celebrado entre dos o más Estados o personas de carácter internacional y que está regido por el derecho internacional” (1973: 155). La celebración de tratados es una de las formas más antiguas y características del ejercicio de la soberanía.

Con la globalización los tratados comerciales han tomado una mayor importancia en las relaciones internacionales, creando una interdependencia entre los países participantes. Consecuencia de esto se han formado bloques regionales logrando así dar una mayor integración entre los países vecinos. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte tiene un enfoque exclusivamente comercial y establece una zona de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México, lo que lo convierte en un tratado multilateral ya que participan más de dos países, conformando el bloque de América del Norte.

En el inicio de las negociaciones del TLCAN, México estaba cambiando su estructura de gobierno el cual mantenía políticas comerciales totalmente proteccionistas a la importación de productos. Por lo que México se integró a organismos internacionales como el General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) actualmente conocida como la organización Mundial de Comercio (OMC), desde 1986. Lo que nos indica que en el momento de la firma del TLCAN se debieron haber previsto acciones a tomar, regularizar e incentivar la inversión extranjera directa para el desarrollo de la misma dentro del país.

En este capítulo explicaremos la negociación y la estructura del documento oficial del TLCAN, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de diciembre de 1993. Se analizarán las partes relacionadas al desarrollo de las políticas públicas que se investigarán. Es importante mencionar que este tratado se basa en lo establecido en la Ley de la Celebración de Tratados, la cual fue publicada el 2 de enero de 1992 en el Diario Oficial de la Federación⁴.

Sorensen (2012), menciona dos etapas lógicas de la concertación de tratados; la negociación y la autenticación del texto. En el manual de negociación política del Instituto Centro Americano de Estudios Políticos definen la negociación como “un proceso de comunicación entre personas que tienen que resolver un problema o tomar una decisión. En este proceso todas las partes o personas involucradas deben salir beneficiadas” (INCEP: 10). Las partes se ponen de acuerdo sobre cómo, cuándo y quién hará las cosas.

En las Relaciones Internacionales la negociación puede tener diferentes enfoques, propondré diferentes definiciones del término para analizar y formar una definición aplicable a la investigación.

“Término que, en sentido amplio, designa las relaciones entre dos o más Estados que producen o derogan una norma jurídica. Referido a los tratados, alude al procedimiento que llevan a cabo las Partes para celebrar un acuerdo. El proceso de negociación comprende diferentes pasos: el intercambio de notas sobre la conveniencia del pacto, la designación de plenipotenciarios, las discusiones y consultas pertinentes y la adopción del texto del tratado. La negociación en los tratados multilaterales es parecida a la que se observa en el seno de una conferencia internacional”(Valdés, 1993:69).

⁴ La información proporcionada en este capítulo se puede revisar completa en: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/tlc-acuerdos/tlcan>.

Otra definición propuesta por Aranda “Es un procedimiento de discusión que se establece entre las partes adversarias por medio de representantes oficiales y cuyo objetivo es el de llegar a un acuerdo aceptable por todos. La negociación se inserta a menudo en un marco más o menos codificado y normativo de los tratados internacionales y la legislación interna de los Estados” (Aranda & Rafael, Manual sobre gestión de conflictos y negociación diplomática: 48).

Otra definición de negociación es la propuesta en la Terminología Usual en las Relaciones Internacionales, “en sentido amplio, designa las relaciones entre dos o más Estados que producen o derogan una norma jurídica. Referido a los tratados, alude al procedimiento que llevan a cabo las partes para celebrar un acuerdo”(Valdez y Loeza, Derecho diplomático y tratados:70).

En base a las definiciones anteriores conceptualizaremos negociación como el proceso en donde dos o más individuos involucrados en una misma situación que es de mutuo interés, se comunican para llegar a un acuerdo en base a una norma jurídica del derecho internacional.

Ruíz (2004), propone una clasificación de la negociación, en la cual por sus características no son excluyentes. Podemos decir que el TLCAN es una negociación:

- A) Multilateral.
- B) De nivel medio
- C) Su asunto de referencia es económico.
- D) Desarrollo directo.
- E) Oficiosas.

A) Una relación internacional, así como una negociación puede darse de manera bilateral o multilateral, depende del número de participantes que estén involucrados en la misma. La característica de una relación multilateral es que

involucre a más de dos partes. La negociación del TLCAN es multipolar ya que en sus negociaciones intervinieron tres como son México, Estados Unidos y Canadá, como bien lo mencionamos anteriormente.

- B) Para poder determinar si una negociación es de nivel alto, medio u ordinario es necesario considerar la particularidad de las personas que realizan la negociación tienen en su país. La negociación del TLAN fué de nivel medio, ya que fue realizada por enviados especiales los cuales fueron asignados por el entonces presidente de México Carlos Salinas de Gortari.

El tema propuesto en la negociación es meramente comercial, en donde se llegaron a acuerdos del libre paso comercial de fronteras por medio de la liberación de aranceles, inversión extranjera directa entre otros puntos, por lo que el asunto de referencia del TLCAN es económico.

El desarrollo de la negociación del TLCAN fue de manera directa. Todas las comunicaciones e interacciones que se dieron entre los tres países fueron directamente entre ellos, es decir, sin ninguna parte que no tuviera relación alguna en el desarrollo de la misma. Las negociaciones del TLCAN son oficiosas ya que las primeras reuniones que se tuvieron fueron entre los mandatarios de los países involucrados, y posteriormente se dio a conocer a los países.

En el proceso de la negociación del TLCAN Zabloudski (2005), menciona que éste es el primer tratado en donde se negocia un capítulo de protección a la inversión en el extranjero. El cual es denominado Acuerdos de Protección y Promoción Recíproca de la Inversión (APRIs). La diferencia de estabilidad económica que se establecía en esa época entre los tres países participantes marca la pauta para iniciar la negociación del TLCAN; según los intereses y facultades que cada uno de los países tenían. Estados Unidos al ser uno de los países que más invertía en otros países le interesaba la seguridad de la Inversión Extranjera que realizaba y creó el Acuerdo de Protección y Promoción Recíproca de la Inversión (APRI's).

La autenticación del texto nos dice que las disposiciones deben redactarse cuidadosamente en el texto del tratado, y posteriormente el texto provisional acordado debe ser autenticado de modo que no haya error o confusión al respecto de sus términos exactos. Ramírez, menciona que “El TLCAN fue parte de un proceso de reforma estructural económica integral en México. Prácticamente todas las leyes económicas fueron modificadas o rediseñadas para ser congruentes con este nuevo modelo económico. Dichas leyes en muchos casos fueron más lejos de las disciplinas del TLCAN” (2009: iv).

Dentro del Decreto Tratado de Libre Comercio de América del Norte, (Secretaría de Economía) se señalan los siguientes objetivos los cuales fueron desarrollados a través de sus principios y reglas, incluidos en el trato de nación más favorecida y transparencia:

- A. Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de las Partes.
- B. Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
- C. Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes.
- D. Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en territorio de cada una de las Partes.
- E. Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.

F. Establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado. (Diario oficial, 20 diciembre de 1993: s/p.)

Al eliminar los obstáculos al comercio transfronterizo se facilita el intercambio de mercancías entre los tres países, lo que genera un incremento en la economía de los países participantes. La importancia de tener bien establecidos los lineamientos con los cuales se llevarán a cabo los procesos, ayudará a que la promoción y las oportunidades de inversión sean consideradas como un hecho factible de realizar y no como una utopía.

La estructura del documento oficial está conformada por un preámbulo y 22 capítulos agrupados en 8 secciones:

1. Aspectos generales
2. Comercio de bienes
3. Barreras técnicas al comercio
4. Compras del sector público
5. Inversión, servicios y asuntos relacionados
6. Propiedad intelectual
7. Disposiciones administrativas institucionales
8. Otras disposiciones (Diario oficial de la Federación, 20 diciembre de 1993: s/p).

Dentro del mismo documento en el artículo 105° se acuerda la extensión de las obligaciones la cual dice: “Las Partes asegurarán la adopción de todas las medidas necesarias para dar eficacia a las disposiciones de este Tratado, en particular para su observancia por los gobiernos estatales y provinciales, salvo que en este Tratado se disponga otra cosa” (Diario Oficial de la Federación, 20 diciembre de 1993: s/p).

Ramírez (2004), menciona tres puntos en los que se tuvieron que dar mayor importancia en el momento de realizar las reestructuras de las leyes para la integración del TLCAN a México, las cuales son: a) inclusión de la cláusula evolutiva o de revisión, la cual fomentará a los países firmantes a revisar periódicamente las disposiciones del tratado. b) fortalecer los esquemas de solución de controversias ya que los mismos son de gran importancia para lograr una buena implementación de las disposiciones de un tratado. c) La unificación de los regímenes para la implementación de varios tratados sea de manera consistente.

En la guía para la conclusión de tratados, en la sección de los criterios generales, el artículo 73° de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, menciona “que se deben establecer contribuciones sobre el comercio exterior, por lo que se deben expedir leyes tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de tecnología y la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional” (Fracción XXIX.F).

Lo estipulado dentro del TLCAN, conlleva a que cada país tenga que modificar sus leyes internas para poder adaptarlas a lo convenido dentro del mismo. Las regulaciones que se realicen deberán ser específicas para poder plantear las políticas públicas necesarias para que los sectores estipulados en el tratado sean las adecuadas para poder desarrollar al cien por ciento su capacidad.

3.1.1.- Negociación en el Sector Automotriz del TLCAN

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:

La importación de autos usados por parte de Canadá y México.

- a) Las restricciones de balanza comercial y de valor agregado nacional contenidas en el Decreto Automotriz Mexicano.
- b) Las restricciones a la importación de autobuses, camiones y tracto camiones por parte de México.
- c) 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. (Revista Comercio Exterior, 2004: 357).

3.1.2.- Comercio de bienes

En el Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte este tema está en la segunda parte en el Capítulo III Trato nacional y acceso de bienes al mercado del decreto del TLCAN, se divide en dos secciones. La sección A, la cual habla sobre el trato Nacional y la sección B sobre Aranceles. Este apartado del tratado se aplica al comercio de bienes de una parte, en donde solo analizaremos el anexo 300-A tocante al comercio e inversión en el sector automotriz.

“La integración regional es un grupo de naciones que están ubicadas en la misma área geográfica deciden cooperar... Las agrupaciones comerciales independientemente si son bilaterales, regionales o globales, constituyen la capacidad de definir el tamaño del mercado regional y las reglas bajo las que una compañía decide operar.”(Daniels, 2013: 290). El sector automotriz ha sabido

aprovechar los cambios que se han dado con la implementación del TLCAN, por lo que su desarrollo ha sido de los sectores económicos más importantes en México y lo ha ayudado a impulsar su comercio hacia otras regiones del mundo.

2.4.1.1- Trato nacional

En el TLCAN hay disposiciones en donde ratifican que los tres países que participantes en el mismo, deben proporcionar un trato nacional a extranjeros, tanto personas físicas como morales. En cuanto a los productos importados y los nacionales una vez que están legalmente dentro del país deben recibir el mismo trato no discriminatorio para la comercialización de los mismos. En el artículo III del GATT se estipula la libre competencia de los productos, por lo que trata de evitar el proteccionismo que los países le puedan dar a sus propios productos; por lo que en este artículo estipula que no se dará preferencia a los productos nacionales, ni se obligará a que las reglamentaciones cuantitativas interiores que prescriban la mezcla, la transformación o el uso de ciertos productos en cantidades o en proporciones determinadas, no deberían aplicarse a los productos importados o nacionales de manera que se proteja la producción nacional.

En el acuerdo de los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio (ADPIC) permite a los países miembros de la OMC “establecer excepciones a los principios ordinarios, tanto en relación con los beneficiarios particulares o empresas cuya labor cumple los criterios para ser protegida- como con el “trato nacional” —en líneas generales, la no discriminación entre extranjeros y nacionales de un país—. El Acuerdo indica que, cuando establezcan esas excepciones, los Miembros de la OMC deben notificarlo al Consejo de los ADPIC—en otras palabras al conjunto de Miembros de la OMC” (aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio (s.f).

En la sección A del TLCAN habla del trato nacional.

Artículo 301. Trato nacional

1. Cada una de las Partes otorgará trato nacional a los bienes de otra Parte, de conformidad con el Artículo III del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), incluidas sus notas interpretativas. Para tal efecto, el Artículo III del GATT y sus notas interpretativas, o cualquier disposición equivalente de un acuerdo sucesor del que todas las Partes sean parte, se incorporan a este Tratado y son parte integrante del mismo.
2. Las disposiciones del párrafo 1 referentes a trato nacional significarán, respecto a un estado o provincia, un trato no menos favorable que el trato más favorable que dicho estado o provincia conceda a cualesquiera bienes similares, competidores directos o sustitutos, según el caso, de la Parte de la cual sea integrante.
3. Los párrafos 1 y 2 no se aplicarán a las medidas enunciadas en el Anexo 301.3.

Estas disposiciones permiten a los Miembros hacer uso de opciones para definir a las personas beneficiarias y conceder trato nacional, siempre que se hagan las correspondientes notificaciones al Consejo de los ADPIC.

En la Sección B habla de los Aranceles

En esta sección que abarca de los artículos 302 al 308, se establecen los puntos con respecto a la eliminación arancelaria, restricciones a la devolución de aranceles aduaneros sobre productos exportados y a los programas de diferimiento de aranceles aduaneros, exención de aranceles aduaneros, importación temporal de bienes, importación libre de arancel aduanero para algunas muestras comerciales y materiales de publicidad impresos, bienes reimportados después de haber sido reparados o alterados y tasas arancelarias de nación más favorecida para determinados bienes

Implementación de la excepción de aranceles

Los aranceles o derecho de aduana son un pago de impuestos que se establecen para controlar ya sea la entrada o salida de productos de un país. La ley del Comercio Exterior (1993) estipula a los aranceles como las cuotas que se establecen en forma de porcentajes o en términos específicos que determinan el pago de los impuestos al comercio exterior a pagar, aplicándose a un valor o precio de un bien que les sirve de base y de donde resulta el impuesto a la importación o exportación.

La OMC define el arancel como “Los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías se denominan aranceles. Los aranceles proporcionan a las mercancías producidas en el país una ventaja en materia de precios con respecto a las mercancías similares importadas, y constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos.”

Para poder entender mejor el concepto del manejo del arancel daremos las definiciones que maneja el INEGI en la síntesis metodológica de la estadística del comercio exterior de México. En dicho documento se define el arancel como “el impuesto que se aplica a una mercancía (de importación o exportación), cuando cruza una frontera nacional.” (8). Este organismo maneja tres formas de impuestos:

- a) Arancel *ad valorem*. Es el impuesto legal que se especifica como un porcentaje fijo del valor de la mercancía importada o exportada, sin incluir el costo del transporte.
- b) Arancel específico. Es un derecho legal, que se especifica como una suma constante de dinero por cantidad física importada o exportada.
- c) Arancel compuesto. Es una combinación de un impuesto *ad valorem* y uno específico. Se conoce también como arancel mixto.

El Gobierno establece políticas arancelarias con varios propósitos:

1. Es una fuente de ingreso para las finanzas públicas.
2. Protección para las industrias de la competencia externa.
3. Seguimiento de líneas específicas de la Política Económica.
4. Protección para industrias de nueva creación hasta que puedan competir con empresas más avanzadas de otros países.
5. Compensar las prácticas de dumping (venta de mercancías en el mercado extranjero a un costo inferior al de producción), lo que permite aumentar el precio de las mercancías hasta igualar los costos internos de producción.

Fracción arancelaria. Es la clave numérica o categoría que identifica a una mercancía específica dentro de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE), en el caso de México el máximo nivel de detalle de las mercancías es de ocho dígitos. Esta clasificación se basa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), aplicado internacionalmente.

Daniels (2013), menciona que uno de los impactos de los acuerdos de libre comercio es que reduce o elimina las barreras comerciales, con lo cual los efectos sobre las naciones involucradas pueden ser de naturaleza estática o dinámica. Los efectos estáticos tienen que ver particularmente con la desaparición de las barreras comerciales entre los países miembros del acuerdo pero siguen vigentes para los demás países. Mientras que los efectos dinámicos son aplicables a cambios económicos que afectan al mercado recién estructurado, beneficiando no solo al mercado sino también a las empresas locales que aprovechan el acuerdo.

En lo que respecta al tema arancelario del TLCAN, entre los acuerdos estipulados en el Capítulo III, sección B, artículo 302 a los que se llegaron fueron los siguientes:

- Salvo que se disponga otra cosa en este Tratado, cada una de las Partes eliminará progresivamente sus aranceles aduaneros sobre bienes originarios, en concordancia con sus listas de desgravación incluidas en el Anexo 302.2.
- A solicitud de cualquiera de ellas, las Partes realizarán consultas para examinar la posibilidad de acelerar la eliminación de aranceles aduaneros prevista en sus listas de desgravación. Cuando dos o más de las Partes, de conformidad con sus procedimientos legales aplicables, aprueben un acuerdo sobre la eliminación acelerada del arancel aduanero sobre un bien, ese acuerdo prevalecerá sobre cualquier arancel aduanero o periodo de desgravación señalado de conformidad con sus listas para ese bien.

Cada una de las Partes podrá adoptar o mantener medidas sobre las importaciones con el fin de asignar el cupo de importaciones realizadas según una cuota mediante aranceles (arancel cuota) establecido en el Anexo 302.2, siempre y cuando tales medidas no tengan efectos comerciales restrictivos sobre las importaciones, adicionales a los derivados de la imposición del arancel cuota.

En el artículo 303 del tratado, habla de las restricciones de la devolución de aranceles sobre productos exportados y a los programas de diferimiento de aranceles aduaneros. En donde estipula que ninguna de las partes podrá rembolsar el monto de aranceles aduaneros pagados, ni eximir o reducir el monto de aranceles aduaneros adeudados, en relación con un bien importado a su territorio⁵.

En el mismo artículo menciona que ninguna de las Partes, a condición de exportar, podrá reembolsar, eximir, ni reducir las cuotas antidumping o compensatorias que se apliquen de acuerdo con las leyes internas de una Parte y no sean incompatibles con las disposiciones del Capítulo XIX, "Revisión y solución de controversias en materia de cuotas antidumping y compensatorias".

⁵ Ver artículo en documento para revisar excepciones.

En cuanto a la exención de aranceles estipulado en el Artículo 304 dice que ninguna Parte podrá adoptar una nueva exención de aranceles aduaneros, ni ampliar una exención existente respecto de los beneficiarios actuales, ni extenderla a nuevos beneficiarios, cuando la exención se condicione, de manera explícita o implícita, al cumplimiento de un requisito de desempeño. Ninguna de las Partes podrá condicionar, de manera explícita o implícita, la continuación de cualquier exención de aranceles aduaneros existentes al cumplimiento de un requisito de desempeño, salvo por lo dispuesto en el Anexo 304.2. Si una Parte puede demostrar que una exención o una combinación de exenciones de aranceles aduaneros que otra Parte haya otorgado a bienes destinados a uso comercial por una persona designada, tiene un efecto desfavorable sobre su economía, o sobre los intereses comerciales de una persona de esa Parte, o de una persona propiedad o bajo control de una persona de esa Parte, ubicada en territorio de la Parte que otorga la exención, la Parte que otorga la exención dejará de hacerlo o la pondrá a disposición de cualquier importador.

3.1.3.- Sector automotriz

Como mencionamos anteriormente el 31 de diciembre del 2003 se revisó la situación de este sector en el marco del TLCAN, con la finalidad de fortalecer la integración y la competitividad global del mismo. Los resultados obtenidos en el sector automotriz mexicano son considerados un factor de éxito. La vinculación que se ha tenido entre el sector privado y público, para el desarrollo de las políticas públicas implementadas en el mismo ha creado una sinergia positiva que lo ha impulsado a ser de los primeros en el mundo.

En lo que respecta al marco legal estipulado en el acuerdo del TLCAN México no podrá exigir que una empresa obtenga un nivel de valor agregado nacional⁶

⁶ **valor agregado nacional** significa para una empresa de la industria de autopartes o de un proveedor nacional, el valor total de las ventas de dicha empresa o proveedor menos el valor de sus

superior a 20 por ciento de sus ventas totales como una de las condiciones para ser considerada como proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes. Por otra parte México podrá exigir que un proveedor nacional o una empresa de la industria de autopartes, al calcular el valor agregado nacional, incluyan los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicho proveedor o empresa.

A diferencia de la época proteccionista los cambios en el valor agregado nacional⁷ (VANp) México establecerá que este valor exigido a una empresa de la industria terminal se calcule como un porcentaje del mayor de los siguientes dos valores:

- a. El valor de referencia de la empresa de la industria terminal como se define en el párrafo 8.
- b. El valor agregado nacional total (VANt) de la empresa de la industria terminal, excepto que México dispondrá que una empresa de la industria terminal que inició la producción de vehículos automotores en México después del año modelo 1991, calcule su valor agregado nacional de proveedores (VANp) exigido como un porcentaje de su valor agregado nacional total (VANt).

La disminución del porcentaje del valor agregado nacional fue disminuyendo de la siguiente manera:

- a. 34 por ciento en cada uno de los primeros cinco años, a partir del 1º de enero de 1994;
- b. 33 por ciento en 1999;
- c. 32 por ciento en 2000;
- d. 31 por ciento en 2001;

importaciones totales, directas e indirectas, excluyendo aquéllas incorporadas en autopartes destinadas al mercado de refacciones,

⁷ Es la diferencia entre el valor total de los bienes que produce una empresa y el valor de los insumos importados que ella utiliza para producirlos. Esencialmente, es la suma del ingreso de los factores de producción que la misma emplea y, por lo tanto, su contribución parcial a la cadena de producción total cuya resultante es un bien determinado.

- e. 30 por ciento en 2002; y
- f. 29 por ciento en 2003.

Para determinar cuál de los porcentajes anteriores se debe de aplicar, se estipulan de acuerdo a la producción del modelo 1992. México dispondrá que una empresa de la industria terminal que inició la producción de vehículos automotores en México después del año modelo 1991, calcule su valor agregado nacional de proveedores (VANp) exigido como un porcentaje de su valor agregado nacional total (VANT). México permitirá que una empresa de la industria terminal que fabricó vehículos automotores en México antes del año modelo 1992 utilice como porcentaje, para efectos del párrafo 5, el cociente del valor agregado nacional de proveedores (VANp) entre el valor agregado nacional total (VANT), que la empresa alcanzó en el año modelo 1992. La empresa podrá utilizar tal cociente en tanto sea menor que el porcentaje aplicable que se especifica en el párrafo 6. Con el fin de calcular el cociente para el año modelo 1992, deberán incluirse en el cálculo del valor agregado nacional de proveedores (VANp) las compras realizadas por la empresa de la industria terminal a las maquiladoras independientes que hubiesen llenado los requisitos para ser consideradas como proveedor nacional, si los párrafos 2, 3 y 4 de este apéndice hubiesen estado en vigor, en los mismos términos que las autopartes adquiridas de cualquier otro proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes.

Capítulo IV. Políticas Públicas Mexicanas que impactan el Tratado de Libre Comercio América del Norte.

Tras la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) un tema trascendental para el éxito del desarrollo del mismo en México era la implementación de las políticas públicas. Una vez precisadas las disposiciones finales que regulan la vida del tratado, como son su entrada en vigor, formas de prestación del consentimiento, disposiciones transitorias, así como a la ratificación del mismo, cada país integrante del tratado deberá realizar las regulaciones legales y acciones necesarias para el éxito de su implementación.

Solís (1995) menciona que las circunstancias que fortalecen las medidas de libre comercio destacan el desempeño de las instituciones, la educación, las legislaciones y regulaciones por lo que es indispensable empezar con una estrategia de regulación y adecuación de las mismas, en el menor tiempo posible.

Las políticas públicas las podemos definir como las acciones que realiza el gobierno para la resolución de un problema que surja en la sociedad, o bien la implementación de actividades comerciales, económicas y empresariales derivadas de relaciones de índole tanto nacional como internacional. Dye menciona que una política pública son las acciones que hacen los gobiernos, por qué lo hacen y cuál es su efecto, lo que significa aquello que el gobierno escoge hacer o no hacer.

Parsons (2007) citando a Heidenheimer indica que las políticas públicas estudian cómo, por qué y para qué los gobiernos adoptan determinadas medidas y actúan o no actúan. Otra definición es la que propone Frohock una política pública es una práctica social y no un evento singular o aislado, ocasionado por la necesidad de reconciliar demandas conflictivas o, establecer incentivos de acción colectiva entre aquellos que comparten metas.

Algunos autores establecían que las políticas públicas debían ir enfocadas únicamente a los problemas sociales que afectaran a la población en general o bien a un sector específico, separando lo público de lo privado. Sin embargo, con el paso del tiempo cada vez fue más difícil separar lo público de lo privado. “La idea liberal de una clara distinción entre lo público y lo privado empezó a derrumbarse a partir de fines el siglo XIX. Las políticas públicas penetraron prácticamente en todos los aspectos de la vida social, en espacios que los economistas políticos hubieran considerado privados.” (Parsons, 2007:39).

Hay autores que puntualizan a las políticas públicas como la existencia de un ámbito de la vida que no es privado, sino más bien colectivo, y las cuales se enfocan a un ámbito de actividad humana que requiere alguna intervención del gobierno para regularla y adoptar medidas comunes. Parsons (2007) citando a Saxonhouse argumenta que este pensamiento es un tanto simplista, de la demarcación entre los dos ámbitos. La relación entre lo público y lo privado es más compleja en la teoría y en la práctica, ya que se tiene una interdependencia entre ambas. A finales del siglo XIX, asuntos que pudieran haber sido considerados de aspectos de asuntos privados, tuvieron que quedar sujetos a regulación y/o intervención estatal.

Debemos diferenciar entre el concepto de *Politics*⁸ y de *Policy*⁹ Valencia (2008) explica que la primera es cuando se realiza el análisis de un fenómeno por medios descriptivos y explicativos. Mientras que la segunda se refiere a las acciones que se deben de realizar para dar solución a la primera. De esta manera los dos conceptos se refieren al mismo objeto de estudio pero con pretensiones diferentes.

Un primer avance llevó a designar como política al arte y ciencia del gobierno, o al estudio de cómo emplea el Estado sus recursos para tomar decisiones públicas. Sin embargo, esta concepción (cercana a la que en inglés se denomina *policy*) fue

⁸ La Ciencia Política.

⁹ Las Ciencias de las Políticas o Políticas Públicas.

más adelante superada por aludir, más que a la política, a lo que podría llamarse resultado de la misma (Molina, 2007: 96).

“El significado moderno de la noción inglesa *policy* es tomar una medida o formular un plan, una serie de objetivos políticos, en contraposición a la administración” (Parsons, citando a Wilson, (2007):47). Este término surge al finalizar la Segunda Guerra Mundial, cuando los políticos estadounidenses ven la necesidad no solo de determinar qué es lo que sucede sino también el ¿cómo? y ¿para qué? se deben realizar las acciones. La *policy* se refiere a una lógica racional, una manifestación de un juicio meditado.

Las políticas públicas son la forma como se le da coherencia, integralidad y sostenibilidad a las decisiones y acciones de los gobiernos. En esta perspectiva, temas como el sistema y el régimen político, la coherencia ideológica y programática de los partidos políticos, la fortaleza institucional, la gobernabilidad (capacidad del ejecutivo para conducir la política), el poder legislativo (legitimidad y representatividad), el poder judicial (autonomía e independencia) y la sociedad civil (organización y acción colectiva) son temas que comparten la ciencia política y las políticas públicas. En síntesis, las políticas públicas vinieron a permear la política en todas sus dimensiones y, con ello, a agregarse como tema de estudio de la ciencia política (Valencia citando a Müller, 2008: 96).

Los tratados internacionales son objeto de una doble regulación jurídica, puesto que debe existir, por un lado, una normativa a nivel internacional, y por el otro, las normas internas de los sujetos del Derecho Internacional partes de los mismos, debido a que cada uno de estos sujetos, conforme a su ordenamiento jurídico interno, diseña un procedimiento propio para la celebración, negociación, aprobación, ratificación, etc., de estos instrumentos de gran trascendencia internacional (Hernández, 2004 : 78).

Tomando en cuenta lo anterior, la regularización jurídica en México para la implementación del TLACN fue necesaria ya que anterior a esto la política comercial mexicana era totalmente proteccionista¹⁰. Definiremos como regulación la implementación de políticas públicas que tiene por objetivo modificar acciones en una actividad económica específica para un beneficio de la comunidad en general.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (1997), indica que las reformas regulatorias ofrecen una mejor capacidad al gobierno para obtener mejores resultados en la implementación de las políticas públicas. Esto como resultado del uso eficaz de la reglamentación. Aprovechando la capacidad de innovación del sector privado y su interés en el sector público el cual pone a su alcance poderosos incentivos de mercado, mejorando su capacidad de respuesta al cambio.

Las regulaciones, según la OCDE, son producto de un amplio sistema regulatorio el cual incluye los procesos e instituciones a través de los cuales las regulaciones son desarrolladas, promulgadas y llevadas a cabo. Las regulaciones son entendidas como el amplio rango de instrumentos legales y decisiones constituciones, leyes parlamentarias, legislaciones subordinadas, decretos, ordenes, normas licencias, códigos y aún los instrumentos informales mediante los cuales los gobiernos establecen condiciones en la conducta de los ciudadanos, las empresas y el gobierno mismo. Los sistemas regulatorios no solo comprenden las reglas nacionales, sino también las reglas desarrolladas por niveles sub nacionales de gobierno, además de la reglas desarrolladas en los procesos internacionales (196).

Las políticas Públicas podrían considerarse como “el curso de acción que sigue un actor o un conjunto de actores que tienen papeles protagónicos con funciones asignadas constitucionalmente y otros actores de reparto cuya

¹⁰ El proteccionismo es el desarrollo de una política económica con la que se protege los productos del país. Imponiendo limitaciones arancelarias e impuestos a la entrada de productos similares o iguales a los que se producen en el interior del país.

participación no es tan solemne ni definida, pero no por ello no dejan de ser influyentes” (BID, 2006), “El concepto de políticas presta atención a lo que de hecho se efectúa y lleva a cabo, más que a lo que se propone y quiere. De esta manera las políticas se conforman mediante un conjunto de decisiones, y la elección entre alternativas” (Aguilar, 2007:25). Estas dos definiciones anteriores se centran en un problema o asunto de interés.

Para que un país se desarrolle y se sitúe en una buena posición con respecto a sus competidores es necesario tener la capacidad estratégica y administrativa para implementar las políticas públicas que asegurarán al desarrollo armónico de la interacción social, política y económica de los ciudadanos, instituciones, organizaciones y autoridades que participan en la formación de un Estado.

Para el análisis de las políticas públicas Parsons propone un enfoque por etapas las cuales serían:

1. Definición del problema.
2. Identificación de respuestas/ soluciones alternativas
3. Evaluación de opciones
4. Selección de las opciones de las políticas públicas
5. Implementación
6. Evaluación

En el primer punto se debe establecer a quién afecta, en dónde se presenta y hasta qué punto el problema provoca alteraciones. Por lo que se deberá analizar los aspectos sociales y políticos del lugar en dónde se implementará la política, esto con la finalidad de lograr los objetivos propuestos en el momento del desarrollo de la misma.

Al analizar la solución al problema es importante considerar los siguientes elementos:

- Respaldo ideológico-político.
- Valoración de los criterios políticos.
- Valoración de los criterios técnicos.
- Valoración de los criterios administrativos.

Bardach nos propone ocho pasos para el análisis de las políticas públicas.

1. Definición del problema.
2. obtención de información.
3. Construcción de alternativas.
4. Selección de criterios.
5. Proyección de los resultados.
6. Confrontación de costos.
7. Decida.
8. Cuente su historia.

La importancia del seguimiento de los pasos para la implementación de las políticas públicas es conocer a fondo el problema que se quiere solucionar, y estructurar la mejor manera de implementar. En base a los dos autores mencionados anteriormente podemos manejar cinco puntos en común: 1) Definición del problema, 2) identificación e información sobre las alternativas, 3) análisis de las diferentes opciones, 4) costos la implementación de la política pública y 5) la Evaluación.

1.- Definición del problema:

Este paso es determinante para el desarrollo de toda la política Pública ya que si no se tiene bien definido el objeto de estudio no se podrá desarrollar de manera adecuada las acciones, y los resultados finales difícilmente serán los esperados. Salcedo (2011), menciona que es la etapa en donde se decide hacer frente a un problema.

Bardach (1998), dice que en esta parte el analista de las políticas públicas obtiene a) una razón para hacer todo el trabajo necesario, a fin de determinar el proyecto y b) un sentido de dirección para obtener evidencia e información, por lo que el desarrollo de los objetivos bien delimitados evitará posibles sesgos en los siguientes pasos. La información que proporciona el cliente se debe de tomar con mucha cautela, porque pueden ser temas de gran sensibilidad que no solo tocan un solo aspecto sino que pueden tener incumbencia en situaciones de ideologías.

Parsons (2007) propone tres enfoques del problema social, el primero tiene sus orígenes en las ideas y los ideales de los reformistas y los investigadores sociales del siglo XIX. El segundo enfoque es para el estudio de los problemas y las agendas políticas la influencia de la opinión pública y los medios de comunicación masiva son determinantes ya que la interacción entre éstos y los diseñadores de las políticas públicas son determinantes para definir las agendas de las políticas. Tercero En este punto el establecimiento de la agenda de las políticas públicas puede estar sesgado de acuerdo a los intereses de ese momento de los partidos políticos, grupos de interés y los mismos diseñadores.

El desarrollo de la agenda de las políticas públicas no necesariamente deben tratar problemas, sino puede también ser un planteamiento en donde se previene una situación que podría tornarse en uno, o bien la implementación de acciones para el desarrollo del país en base a otras políticas públicas realizadas con anterioridad como es el caso del TLCAN.

2) identificación e información sobre las alternativas.

En esta etapa es donde se estructura la acción gubernamental y se gestionan los apoyos políticos y presupuestarios. “La información es necesaria para tres propósitos principales. El primero es evaluar la naturaleza y la extensión de los problemas que se está tratando de definir. El segundo es evaluar las características

particulares de la situación concreta de la política que se pretende estudiar. El tercer propósito es evaluar las políticas que por lo menos algunas personas han pensado que funcionarían bien en situaciones aparentemente similares a la suya, ya sea en otras jurisdicciones o en otro momento. Los tres propósitos son importantes para hacer proyecciones realistas de los posibles resultados de la política estudiada.” (Bardach, (1998): 26).

3) Análisis de las diferentes opciones

“El análisis de la política pública es la utilización de los métodos y técnicas de las ciencias sociales para contestar a la cuestión de cuáles serán los efectos probables de una política antes de que ésta entre en operación”. (Salcedo, (2011): 24). En este punto entra la toma de decisiones, la cual Parsons (2007) define como un proceso en el que se elige o selecciona determinada opción, entonces la noción de decisión implica un punto o una serie de puntos en el tiempo y el espacio que marca el momento en el que los diseñadores de las políticas asignan valores.

El análisis se lleva a cabo en la formulación, ejecución y evaluación de las políticas públicas para estructurar un sistema de implementación lo más racional posible, se debe tomar en cuenta el binomio causa-consecuencia para hacer un análisis de costo-beneficio antes de la implementación.

Dentro de la toma de decisiones debemos tomar en cuenta los marcos y los contextos disciplinarios, ya que es imposible que una sola disciplina pueda contemplar todos los aspectos a analizar. Parsons (2007), clasifica el proceso de toma de decisiones en cinco grandes categorías: poder, racionalidad, elección pública y sus alternativas, enfoque institucional, enfoque informativo y psicológico.

El libro verde (1975) menciona que en las estrategias de gestión de riesgos se deben la ejecución de las políticas públicas tanto de los grandes, programas o proyectos, así como a las propuestas más pequeñas. Los diseñadores deben

calcular un valor esperado de todos los riesgos de cada opción, y considerar de forma expuesta cada opción ya que es la incertidumbre del futuro. Antes y durante la ejecución, se deben tomar medidas para prevenir y mitigar los riesgos e incertidumbres. Es importante ser transparente con los patrocinadores sobre el impacto potencial de los riesgos y sesgo en sus propuestas.

1) costos la implementación de la política pública

Es cuando la política pública se pone en acción. Se comienzan a realizar todo lo necesario para implementarla. Gómez (2010) propone los siguientes puntos en la implementación de las políticas públicas:

- Comprende las actividades desarrolladas hasta alcanzar los efectos buscados por la intervención públicas
- Utilización estructuras institucionales (recursos humanos y económicos) para desarrollar la política o supervisar la gestión privada
- Es un proceso de gran complejidad (muchos actores y decisiones) requiere monitoreo y coordinación
- Generalmente se considera un proceso de arriba abajo (protagonismo decisores públicos)
- Modelo abajo a arriba pone énfasis en los flujos de información que permiten ajustar los procesos
- Problemas de implementación
- Problema de diseño
- Problemas no previstos
- Cambios de contexto

Estas acciones mencionadas por Gómez, las podemos relacionar con los diferentes enfoques propuestos por Parsons (2007) para desarrollar la implementación de las políticas públicas:

Enfoques sistémicos racionales de arriba hacia abajo o top down, se debe conseguir que las personas hagan lo que se les dice y de controlar una secuencia de etapas dentro de un sistema, además de incluir el desarrollo de un programa de control que minimiza el conflicto y la desviación de las metas establecidas. La implementación como un proceso evolutivo, estas son acciones de los individuos, limitadas por el mundo externo a sus organizaciones y el contexto institucional dentro del cual pretenden actuar. Y por último la implementación en un marco gerencialista, llegan a constituir el paradigma operacional dominante en la administración de la política pública.

Como el quinto punto es el centro de nuestra investigación desarrollaremos un subtema exclusivo para la explicación del mismo.

4.1.- Evaluación de las Políticas Públicas

La evaluación de las políticas públicas implementadas es de suma importancia. En base a ésta se definirá el éxito que se ha tenido en la culminación de la misma, dando como consecuencia el desarrollo de manera positiva al problema que se buscaba solución.

Es importante definir la diferencia entre el análisis y la evaluación. El análisis se realiza antes de que se implemente la política pública, mientras que la evaluación se realiza durante el desarrollo de las acciones de la misma. “La evaluación de las políticas públicas es una tarea de las Ciencias Sociales, por lo que se basa en la racionalidad de los postulados, en la objetividad de los datos y en los métodos de análisis; pero se lleva a cabo en un contexto político” (Salcedo, 2011: 18).

Otra definición de Evaluación de las políticas públicas es la propuesta por Parsons “es el análisis objetivo, sistemático y empírico de los efectos de las políticas

públicas y los programas públicos en curso sobre sus objetivos, en términos de las metas que pretenden alcanzar.” (Parsons, 2007: 563).

La evaluación se realiza para los políticos, sin embargo, ésta no debe realizarse por los mismos, sino por académicos, científicos y profesionales. Para el desarrollo de este punto, los objetivos que se establecieron en la definición del problema deben de estar muy bien definidos, para evitar sesgos ideológicos.

En el libro verde (1975), menciona que en las evaluaciones, siempre hay probabilidades de haber alguna diferencia entre lo que se espera y lo que eventualmente sucede, debido a los prejuicios, sin saberlo, inherentes a la evaluación, y los riesgos e incertidumbres que se materializan. Sin embargo, el evaluador debe tomar en cuenta cuatro consideraciones para asegurar la utilidad de la evaluación: “ a) que las preocupaciones y las preguntas de los posibles usuarios estén contenidas en el programa de revisión. b) que las recomendaciones sean producto de evidencias y pruebas sistemáticas rigurosas y objetivas del estado real de la implementación de una política pública (no debe haber duda sobre la severidad de la metodología), c) las recomendaciones deben ser pertinentes e idóneas, con carácter pragmático y dirigidas a la práctica mediante la propuesta de cursos de acción con carácter prospectivo, y d) que el proceso lógico problema-curso de acción sea tan evidente que la conclusión sea prácticamente axiomática”. (Salcedo, 2011: 29). Si alguno de estos cuatro puntos no se cumple la evaluación de la política pública no será de utilidad.

Parsons (2007), menciona que la evaluación implica dos aspectos interrelacionados:

- La evaluación de la política específica y los programas que la constituyen.
- La evaluación de las personas que trabajan en las organizaciones responsables de la implementación de la política y los programas.

La evaluación formativa es la que se realiza mientras se está implementando la Política Pública y evaluando también las condiciones que promueven el éxito de su implementación. En esta parte el monitoreo de la política pública proporciona a los diseñadores de las políticas públicas, a las partes interesadas y a los gerentes herramientas para evaluar la implementación de un programa y utilizar la información a fin de corregir y/o controlar el proceso de implementación y resultados de las políticas públicas.

En la evaluación acumulativa, como su nombre lo dice la información de la evaluación es acumulativa, es decir busca medir la manera en que la política o el programa en cuestión realmente ha impactado los problemas que pretendía atender. Se trata de una modalidad comparativa de investigación, puede ser el antes y el después de la implementación.

En esta investigación realizaremos una evaluación acumulativa con la comparación de datos estadísticos antes de la implementación del TLCAN y el comportamiento posterior hasta el 2012. Correlacionaremos estas estadísticas con acciones de políticas públicas implementadas en el sector automotriz durante el tiempo mencionado.

4.2.- La globalización y la implementación de las Políticas Públicas.

En la definición del problema un punto importante en la implementación de las políticas públicas es el desarrollo internacional, las tendencias que se tienen dentro del sistema internacional y el enfoque que se le da a las acciones exteriores que impactan en el país. Es importante marcar una diferencia entre Política y Política Pública.

Centeno (2011), comenta que las Políticas Públicas se asumen como un proceso que enlaza hechos, actividades y momentos de intervención en el espacio público orientado al bien común, que impacta en la vida de los ciudadanos. En el transcurso de este proceso se dan negociaciones y la toma de decisiones entre los actores involucrados (109).

Con la interdependencia comercial que existe en el sistema internacional actual, Parsons (2007) citando a Laswell argumenta la importancia las tendencias y las fuerzas mundiales que las Ciencias Políticas deben considerar al evaluar el contexto de los problemas de las políticas públicas. Este contexto toma más fuerza con el desarrollo de las teorías de la globalización.

La globalización es un conjunto de propuestas teóricas que subrayan especialmente dos grandes tendencias: (a) los sistemas de comunicación mundial; y (b) las condiciones económicas, especialmente aquellas relacionadas con la movilidad de los recursos financieros y comerciales (Reyes, 2001:1).

Conforme la tecnología y la ciencia avanzan creando una interdependencia cada vez mayor, el diseño de las políticas públicas toma más importancia, cada país debe tomar las nuevas políticas internacionales y determinar cuál es la mejor manera de integrarlas internamente. Pearson, citando a Laswell “a medida que el mundo se contrae hacia la interdependencia, haciéndose más dependiente de la Ciencia y la tecnología y a medida que la ciencia de las políticas públicas adquiere mayor relieve... La interdependencia implica que cada participante y cada punto en el proceso social se ve afectado por el contexto en el que está enmarcado “(260). En el sistema internacional de la globalización uno de los cambios más importantes que se da en la agenda las políticas públicas es que el contexto no es solamente a nivel nacional, sino debe de tomar en cuenta las políticas del sistema global.

Mc Grew plantea que la política pública mundial tiene cinco características distintivas:

- Complejidad y diversidad
- Intenso patrón de interacción
- Permeabilidad del Estado-Nación
- Cambios rápidos y en cascada
- Fragilidad del orden y la gobernanza

Parsons citando a Modelski (2007), propone que las nuevas relaciones usan la metáfora del modelo del pastel en capas: mundial, nacional y local. Lo que significa que los temas y problemas internacionales interactúan con los temas y problemas nacionales, así como estos últimos interactúan en la escala local. Esto indica que cada vez los problemas locales tienen relación con los problemas internacionales, por lo que proponer acciones para solucionar los problemas locales también dependerá del comportamiento del sistema internacional.

Rivera (2003), "La "Era de la regulación" que Chang (1995) ubica entre 1945 y 1970 se caracterizó por un crecimiento acelerado y alta prosperidad en los países desarrollados. Durante buena parte del periodo, el sistema regulatorio trabajó bastante bien en Estados Unidos y la propiedad pública sobre importantes industrias en Europa generó también resultados positivos". Con la privatización de las empresas cada vez era menos prescindible la participación del gobierno, generando un desarrollo comercial y fomentando la competencia.

Los resultados de las políticas públicas aplicadas en esa época fueron el desarrollo empresarial, así como la ampliación de mercados y la reducción de los costos de operación incrementó. En Latinoamérica la privatización de las empresas fue un factor muy importante para hacer frente al endeudamiento que tenían los países. Las empresas tenían un fuerte intervencionismo estatal, lo que generaba deficiencias en su operación y en la calidad de los productos que producían y por lo tanto su competitividad a nivel internacional.

Capítulo V.- Políticas públicas implementadas por México en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte

Con la innovación tecnológica y gerencial, la investigación hay una tendencia en el sistema internacional a crear bloques regionales. Esto con la finalidad de lograr un mayor crecimiento económico en los países participantes. En la época de los 90's, al inicio de las negociaciones del TLCAN México manejaba una economía menos desarrollada que Estados Unidos y Canadá, lo que significó el tener que aplicar acciones regulatorias para poder implementar el tratado de manera exitosa.

Cuando existe alguna falla de mercado debe implementarse un mecanismo corrector, por esto México dio inicio al proceso regulatorio. La diferencia tan marcada en el desarrollo de los tres países provocó que en la negociación del TLCAN se dieran plazos razonables para que se pudieran implementar regulaciones y acciones basadas en políticas públicas y así no limitar la conducta de las empresas o los individuos en relación al consumo e inversión. Kahn menciona que el objetivo de la regulación es el reemplazo de la competencia por órdenes gubernamentales para asegurar el buen desempeño.

Rivera identifica cuatro fallas de mercado: (2003: 317-318)

1. Se refiere a las externalidades y los bienes públicos. Cuando las actividades económicas producen efectos externos, ya sea costos o beneficios que no pueden ser atribuidos o cobrados a su productor, los resultados del mercado no serán eficientes.
2. Es la que "deriva de los rendimientos crecientes. Al estar algunas actividades económicas sujetas a rendimientos crecientes y costos marginales decrecientes, no es posible alcanzar resultados eficientes". El monopolio minimiza los costos de producción, minimizando también la producción para incrementar injustificadamente el precio dando un beneficio únicamente para el productor. Por otro lado la innovación quedará rezagada por el hecho que no existe competencia alguna en el mercado.

3. Se presenta cuando los precios y los tipos de interés no indican la escasez relativa y los costos de oportunidad, cuando los consumidores no tienen un acceso igual a la información sobre productos y mercados, cuando la información sobre las oportunidades del mercado y la tecnología de la producción no está disponible por igual a todos los productores o cuando los factores de producción presentan limitaciones de movilidad, la asignación de recursos no será eficiente y, en consecuencia, la economía producirá por debajo de su capacidad.
4. Escapa del análisis de las desviaciones del equilibrio competitivo y de la eficiencia y, en consecuencia, no es tenido en cuenta en muchos análisis económicos. Se trata de las desviaciones respecto de la justicia distributiva.

Desde la época de los ochenta México inició la apertura global en su estructura comercial, cambiando de un modelo económico cerrado a uno abierto. Diseñando políticas públicas para la apertura de mercados, como la reducción de las barreras arancelarias, modificando la legislación para la inversión extranjera y privatizando empresas. México buscaba posicionarse como uno de los países más atractivos para la inversión y el comercio internacional. Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México dio inicio a ésta estrategia, buscando estabilizar relaciones comerciales con otras regiones del mundo.

Según el régimen comercial y de inversiones “México ha adoptado disciplinas en materia de inversión en el marco de Tratados de Libre Comercio (TLCs) y de los Acuerdos para la Promoción y la Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI). Por regla general, los capítulos de inversión incorporados en los TLCs establecen disciplinas sobre liberalización sectorial, trato nacional, trato NMF, nivel mínimo de trato, prescripciones de resultados, movimientos de capitales, expropiación y mecanismos de solución de diferencias (incluyendo entre inversionista y Estado). Salvo el acuerdo con Israel, todos los acuerdos de libre comercio suscritos por México incorporan un capítulo relativo a las inversiones o el compromiso de fomento

a la inversión entre las Partes, como es el caso de los acuerdos concluidos con la Unión Europea y la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)“ (21).

Según Vega & Labazée (2010) la economía mexicana no ha cumplido con las expectativas que se tenían en el momento de iniciarse en el comercio internacional. La disminución del empleo formal, las desigualdades en el ingreso impidiendo una elevación en los niveles de vida de la mayoría de la población. Lo que indica que los efectos de IED sobre los diferentes sectores son variados y éstos son objetos de tres interpretaciones: 1) Falta de consolidación de las políticas de liberalización llevadas a cabo por México. 2) la instalación y consolidación de empresas multinacionales en México y 3) tercer tipo de aproximación, la carga ideológica implementada en la puesta en marcha de las políticas liberales lo que da como consecuencia un reducido impacto en le IED (287).

5.1- Políticas Públicas en el sector automotriz mexicano

Con el inicio del TLCAN se regularon las legislaciones y se dio comienzo a la ejecución de políticas públicas para implementar con éxito este tratado. Estas acciones se realizaron con la finalidad integrar con éxito las negociaciones del tratado para el sector automotriz, y lograr una unificación del bloque de Norteamérica en materia de comercio global. Suñol (2006), menciona que la teoría de Prebisch y otros autores de la CEPAL de los años cincuenta y sesenta se refirió a características estructurales diferentes entre los países periféricos latinoamericanos y los países centrales, las cuales causan que los latinoamericanos perpetúen bajos niveles de ahorro y productividad. La solución esta situación sería la creación de las estructuras productivas adecuadas mediante políticas públicas.

El principal referente de política pública para la industria automotriz en México es el TLCAN. Desde 1994 cuando se estableció el tratado esta industria cobró un carácter estratégico para la economía mexicana; si bien la instalación de las multinacionales del automóvil inició desde los años sesentas, fue bajo la

normatividad del TLCAN que se establecieron las reglas que impulsaron un proceso de integración regional, al eliminar una gran cantidad de barreras legales y arancelarias que establecían límites a los esquemas de producción compartida, al comercio intrafirma y a la operación de OEN'S y OES'S en el país (Vega, 2009).

En un estudio realizado por el Observatorio de la competitividad de las cadenas de valor en México (OCAV)(2009), dice que las políticas públicas que se han realizado en México en el sector automotriz tienen como objetivo el incrementar la productividad de la economía mexicana para lograr un crecimiento económico sostenido y acelerar la creación de empleos . Menciona seis políticas públicas implementadas:

1. Revisión y simplificación de la estructura tarifaria.
2. Revisión y simplificación de las regulaciones no arancelarias y los programas de promoción.
3. Uso de las tecnologías de la información para optimizar las operaciones de comercio internacional.
4. Promover la innovación como una práctica constante y permanente en las empresas mexicanas.
5. Apoyo al mercado doméstico.
6. Tomar ventaja de los beneficios de los tratados de libre comercio que tiene México firmados.

En el decreto del TLCAN, lo referente al sector automotriz está estipulado en el anexo 300-A. En este anexo se acuerda que a más tardar el 31 de diciembre del 2003 se debió haber revisado la situación del sector automotriz en América del Norte, con el fin de fortalecer la integración y la competitividad global del sector. A partir de que dio inicio el TLCAN, el sector automotriz mexicano ha sido uno de los que ha trabajado en su desarrollo de una manera integral con el gobierno federal, creando organismos e integrando la participación del gobierno, la iniciativa privada y las universidades. Esto con la finalidad de diseñar, crear y desarrollar las acciones

pertinentes de acuerdo a las necesidades del mercado para generar una industria competitiva a nivel internacional.

5.2.- Facilidades hacendarias mexicanas para la Inversión Extranjera Directa (IED).

“La Inversión Extranjera Directa (IED) tiene como propósito crear un interés duradero y con fines económicos o empresariales a largo plazo por parte de un inversionista extranjero en el país receptor. Es un importante catalizador para el desarrollo, ya que tiene el potencial de generar empleo, incrementar el ahorro y la captación de divisas, estimular la competencia, incentivar la transferencia de nuevas tecnologías e impulsar las exportaciones. Todo ello incidiendo positivamente en el ambiente productivo y competitivo de un país” (Secretaría de Economía).

En la estructura de la Secretaría de Economía se encuentra la Dirección General de Inversión Extranjera, cuyo objetivo es “Facilitar y brindar certidumbre a los flujos de inversión extranjera productiva, mediante el diseño y aplicación de instrumentos jurídicos y estadísticos, a fin de fortalecer la economía nacional”. (Manual de Organización General de la Secretaría de Economía, 2009 :45). Esta Dirección es la encargada de diseñar y aplicar las políticas públicas necesarias para la participación de México en el comercio internacional en lo relacionado a la Inversión Extranjera, así como la promoción de la misma tanto nacional e internacionalmente, entre otras actividades.

También se cuenta con *ProMéxico* un 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. El programa de incentivos al comercio exterior con

el que cuenta actualmente este organismo incluye: (información de la página electrónica de ProMéxico)

- **Devolución de Impuestos de Importación a los Exportadores (DRAWBAK):** Ofrece la posibilidad de obtener la devolución del Impuesto General de Importación pagado por los bienes que se incorporaron a mercancías de exportación.
- **Decreto para Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación (IMMEX):** El Programa IMMEX es un instrumento mediante el cual se permite importar temporalmente los bienes necesarios para ser utilizados en un proceso industrial o de servicio destinado a la elaboración, transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera importadas temporalmente para su exportación o a la prestación de servicios de exportación, sin cubrir el pago del impuesto general de importación, del impuesto al valor agregado y, en su caso, de las cuotas compensatorias.
- **Programas de Promoción Sectorial (PROSEC):** Los Programas de Promoción Sectorial (PROSEC) son un instrumento dirigido a personas morales productoras de determinadas mercancías, mediante los cuales se les permite importar con arancel *ad-valorem* preferencial (Impuesto General de Importación) diversos bienes para ser utilizados en la elaboración de productos específicos, independientemente de que las mercancías a producir sean destinadas a la exportación o al mercado nacional.
- **Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC):** El Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC), es un programa que busca fortalecer la seguridad de la cadena logística del comercio exterior a través de la implementación de estándares mínimos en materia de seguridad internacionalmente reconocidos en coordinación con el sector privado y que otorga beneficios a las empresas participantes.

Programas de incentivos fiscales:

- **Deducción inmediata:** Es una deducción que se aplica para fomentar las inversiones en todo el país, excepto en las zonas metropolitanas y de influencia del D.F., Monterrey y Guadalajara. Sin embargo, esta deducción aplicará en aquellos proyectos que requiera el empleo de mano de obra intensiva, no sean contaminantes y no necesiten realizar un uso intensivo de agua.
- **Incentivos de impuestos federales para compañías que no tienen permanencia establecida en México:** A las compañías maquiladoras elegibles (ahora IMMEX) bajo ciertas condiciones se les otorga una importante reducción del pago del impuesto sobre la renta.
- **Créditos fiscales para impuestos federales en I+D:** Las compañías elegibles, pueden recibir un crédito fiscal (y/o un crédito en impuesto) del 30% del total del gasto en actividades de Investigación y Desarrollo (I+D), incluyendo procesos y diseño.

Programas de desarrollo tecnológico e innovación:

- **Programas de Estímulos a la Innovación:** Son los programas de apoyo para las empresas que inviertan en proyectos de investigación, desarrollo de tecnología e innovación dirigidos al desarrollo de nuevos productos, procesos o servicios.
- **Fondo Internacional:** Es un Fondo de Cooperación Internacional para el fomento de la investigación científica y tecnológica entre México y la Unión Europea; que apoya proyectos bajo las siguientes modalidades: Proyectos de investigación conjunta y creación y fortalecimiento de redes de investigación.

5.2.1.- Reformas Estructurales y cambios legislativos en la implementación del TCLAN

En 1987 se realiza un cambio en la política exterior comercial de México, en respuesta al excesivo endeudamiento con Estados Unidos, se requirió de un replanteamiento del modelo de desarrollo, por lo que en 1987 se firma el primer pacto económico. Este modelo de crecimiento da prioridad a las exportaciones y el sector manufacturero se convierte en pilar de esta nueva estrategia de crecimiento.

Como parte de la nueva estrategia de desarrollo la Inversión Extranjera Directa adquiere gran relevancia ya que se convierte en la principal fuente de financiamiento de la misma. Según un documento de la CEPAL (2000), la atracción de inversión extranjera adquiere gran relevancia y es parte integral de esta nueva estrategia, convirtiéndose en la principal fuente de financiamiento de la estrategia de desarrollo desde 1988. La política económica ha hecho énfasis en:

- Fomentar el desarrollo del sector privado manufacturero exportador.
- La generalizada desregulación económica.
- La liberalización arancelaria desde 1985 y consumada mediante el Pacto Económico en diciembre de 1987.

Lo anterior con la intención de promover la exportación, la privatización de las empresas para estatales, permitiendo el desarrollo y la expansión del sector manufacturero privado, eliminando de esta manera los subsidios y programas que el gobierno proporcionaba a empresas. Se inicia un nuevo proceso de planeación de políticas públicas para atraer nuevo capital a México.

Para la implementación de esta Política Pública se han realizado reformas a la ley de Inversión Extranjera Directa, Prieto Flores, en un estudio realizado para la Secretaría de Economía (2011) menciona que en 1993, se publicó la nueva Ley de Inversión Extranjera, como parte del nuevo entorno económico mexicano, sustituyendo a la antigua LIE (1973) que tenía un carácter restrictivo (modelo de

industrialización por sustitución de importaciones) (21). En este documento el cambio realizado fue a la Regla General de Apertura Sectorial (Art. 4 LIE):

- Participar en cualquier proporción en el capital social de sociedades mexicanas.
- Adquirir activos fijos.
- Ingresar a nuevos campos de actividad económica o fabricar nuevas líneas de productos.
- Abrir y operar establecimientos, y ampliar o relocalizar los ya existentes.
- Salvo por las excepciones contenidas en la propia Ley.

La Reforma a la Ley de Inversión Extranjera en 1996 (DOF 1996), permite, hasta junio de 1999, detallar los principales cambios legislativos realizados desde finales de la década de los ochenta desde tres perspectivas:

- A. La regulación en torno a las normas de establecimiento,
- B. Aspectos operativos.
- C. Consideraciones sectoriales” (Dussel, 2000: 16).

La CEPAL menciona que en la Ley de Inversión Extranjera que se reformó en 1993, establecía los cambios que se necesitarían al momento de implementar el TLCAN. En 1996 se realizaron nuevas reformas de acuerdo a las necesidades en sectores específicos que fueron negociados en el tratado. Una de las reformas realizadas en 1996 establece que el porcentaje mayor a invertir sin autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE) en el capital social de una empresa mexicana es del 49%, y también el monto máximo que marca la CNIE para la inversión en la modificación realizada en Septiembre de 1999 es de 394 millones de pesos.

En el caso que se requiera registrar una empresa con IED, mientras no rebase el monto estipulado por la CNIE, el registro se realiza de manera automática. “En caso

de no aplicarse el proceso automático, la inversión extranjera deberá llenar los requisitos dispuestos en la Ley de 1993 y el Reglamento de 1998. En este caso, la inversión extranjera deberá presentarse y autorizarse por alrededor de 12 Secretarías e instituciones de la CNIE, a la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la misma SECOFI para la inscripción al RNIE, así como por notario público y el Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS), entre otras, según la actividad específica. Así, los trámites requeridos para autorizar la inversión extranjera pueden durar, acumulados, entre 22 y 29 días, sin incluir a las autoridades específicas según la actividad” (Ley de inversión extranjera, 1993, 1996, 1998a; SECOFI, 1999a).

El TLCAN es un parte aguas en torno a la legislación sobre la IED en México. Internamente, y antes de la implementación del acuerdo en 1994, el gobierno de México se vio en la necesidad de realizar múltiples modificaciones, reformas e incluso de elaborar nuevas leyes para sectores que se vieron afectados. La Ley de Inversión Extranjera refleja esta tendencia. Sin embargo, el TLCAN va mucho más allá de estas implicaciones legislativas. Desde entonces, el TLCAN se ha convertido para el gobierno en el “techo” para toda negociación bilateral o multilateral de comercio y de inversión, considerando que México anteriormente no tenía acuerdos de inversión con otras naciones (Dussel, 2000: 16).

La implementación de las políticas públicas en México para el impulso del TLCAN, ha logrado desarrollar sectores que llegan a establecer al sector automotriz entre los más destacados del mundo. Este tratado se convierte en el principal instrumento para que México se convirtiera en uno de los países más atractivos para invertir en él. EL crecimiento de la Inversión Extranjera Directa y el establecimiento de las industrias multinaciones pueden llevar implícitas relaciones financieras cuyo objetivo es el de maximizarla producción y las ganancias.

5.2.2.- Síntesis Metodológica Sobre La Contabilización De Flujos De Inversión Extranjera Directa Hacia México.

El método para medir y dar a conocer los flujos de Inversión Extranjera Directa (IED) hacia México fue elaborado de manera conjunta por la Secretaría de Economía (SE) y el Banco de México, siguiendo las recomendaciones de dos organismos internacionales y sus respectivos documentos los cuales son:

1. **Fondo Monetario Internacional (FMI):** propone el manual de Balanza de Pagos. Quinta Edición (MBP5), Capítulo XVIII, 1993.
2. **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE):** Benchmark Definition of Foreign Direct Investment. Cuarta edición (BD4), 2008.

La OCDE menciona que la importancia de medir la Inversión Extranjera Directa (IED) es una consecuencia de la desregulación de los mercados, las innovaciones tecnológicas y el abaratamiento de las herramientas de comunicación. Lo que ha permitido que las inversiones incrementen su participación en los mercados extranjeros. Por lo que las inversiones transfronterizas se ha convertido en un factor de relevante importancia para la integración económica internacional.

La Inversión Extranjera Directa (IED) propicia relaciones comerciales duraderas entre los países dando acceso a las personas a las empresas nacionales. Con la regulación adecuada de la legislación y la implementación adecuada de las políticas públicas se fomenta el comercio internacional. La IED ayuda a la transferencia de tecnología y de experiencia (*Know how*), lo que a su vez genera un efecto de arrastre a generar empleos y desarrollo económico dentro del país donde se realiza la inversión.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) explica que para que se considere inversión extranjera directa (IED) cuando el inversionista extranjero¹¹ adquiere por lo menos el 10% de las acciones de una empresa, y ésta va dirigida a una inversión de mediano a largo plazo con cierto arraigo en el país en donde se realiza. Según la ley federal de la inversión extranjera se entiende por ésta:

- a)** La participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas.
- b)** La realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero.
- c)** La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por esta Ley. (*Última Reforma de la ley IED DOF 09-04-2012*).

Otra definición a tomar en cuenta es la de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SER), “La Inversión Extranjera Directa (IED) es aquella inversión que tiene como propósito crear un interés duradero y con fines económicos o empresariales a largo plazo por parte de un inversionista extranjero en el país receptor. La literatura y evidencia empírica identifican a la IED como un importante catalizador para el desarrollo, ya que tiene el potencial de generar empleo, incrementar el ahorro y la captación de divisas, estimular la competencia, incentivar la transferencia de nuevas tecnologías e impulsar las exportaciones. Todo ello incidiendo positivamente en el ambiente productivo y competitivo de un país.”

Por lo tanto podemos definir la IED como la inversión de capital extranjero con el fin de crear un arraigo a mediano o largo plazo por parte de un inversionista extranjero, la cual es un catalizador en el desarrollo del país, generando un ambiente positivo en cuanto a producción y competitividad se refiere. Según Dussel (2000), la inversión extranjera directa tiene un impacto a nivel de empresa y de organización industrial a nivel local, regional y nacional.

¹¹ En el mismo documento denominan como inversionista extranjero a la persona física o moral de nacionalidad distinta a la mexicana y las entidades extranjeras sin personalidad jurídica

De acuerdo al régimen de Inversiones Extranjeras, en la formulación y marco normativo, México considera que un elemento esencial para impulsar el desarrollo económico en México y para su mayor inserción en la economía internacional es la IED, la cual es una prioridad en los tratados de libre comercio y la ampliación de la red de las red de Acuerdos para la Promoción y la Protección Recíproca de las Inversiones (APRI'S).

En el Artículo 73 de la Constitución, párrafo XXIX-F, se estipula que el congreso tiene facultad para expedir leyes tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de tecnología y la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional, así como la Ley de Inversión Extranjera (LIE) y su Reglamento.

La síntesis metodológica sobre la contabilización de flujos de inversión extranjera menciona que aun cuando no se requiera autorización para invertir, todas las inversiones extranjeras y las empresas mexicanas con participación extranjera deben inscribirse en el Registro Nacional de Inversión Extranjera (RNIE) que mantiene la Secretaría de Economía. En caso de no cumplir con este requisito en su debido tiempo, se impone una multa o sanción. Los inversionistas extranjeros, así como las empresas mexicanas que cuenten con inversión extranjera deben presentar diferentes reportes ante la RNIE, para que de esta manera se genere la estadística en materia de IED.

Según el mismo documento la IED se desagrega en tres apartados según sus fuentes de financiamiento:

- Nuevas inversiones.
- Reinversión de utilidades
- Cuentas entre compañías.

Nuevas inversiones

Se refiere a los movimientos de IED asociados a:

- Inversiones iniciales realizadas por personas físicas o morales extranjeras al establecerse en México; dentro de estas inversiones se incluyen aquellas en activo fijo y capital de trabajo para la realización habitual de actos de comercio en México.
- Aportación al capital social de sociedades mexicanas (inicial o aumentos) por parte de los inversionistas extranjeros.
- Transmisiones de acciones por parte de inversionistas mexicanos a inversionistas directos.
- Monto inicial de la contraprestación en los fideicomisos que otorguen derechos sobre la IED.

Reinversión de Utilidades

Es la parte de las utilidades que no se distribuye como dividendos y que se considera IED por representar un aumento de los recursos de capital propiedad del inversionista extranjero.

Cuentas entre compañías

Son las transacciones originadas por deudas entre sociedades mexicanas con IED en su capital social y otras empresas relacionadas residentes en el exterior. De acuerdo con el BD4, las empresas relacionadas son aquellas que pertenecen a un mismo grupo corporativo.

Otras desagregaciones a tomar en cuenta para la clasificación de la información de la IED son país de origen, sector económico y la entidad federativa destino de la IED. La información se publica trimestralmente y se da a conocer a más tardar 55 días naturales después del cierre de cada trimestre. La fecha límite para su publicación es el día 25 de los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre con la información del trimestre inmediato anterior y

las actualizaciones correspondientes para todos los trimestres anteriores desde 1999.

Entidad federativa de destino

Hasta el tercer trimestre de 2012, la información geográfica de la IED se refería a la entidad federativa donde se ubicaba el domicilio de la planta u oficina principal de cada sociedad y no necesariamente a la entidad federativa donde se aplicaron los recursos. A partir del cuarto trimestre de 2012, las sociedades pueden estimar y reportar los porcentajes de aplicación de los flujos de IED en las entidades federativas. Si las empresas no reportan esta distribución geográfica de inversiones, la IED se asigna a la entidad federativa donde se ubica la planta u oficina principal, tal como se efectuaba anteriormente (2).

Esto tiene como resultado que las estadísticas antes de 1994 y después de esta fecha no sean compatibles. Las estadísticas anteriores a 1994 eran las declaradas ante RNIE y la CNIE, sin embargo, estos no tomaban en cuenta si las declaraciones eran de inversiones rezagadas o solo eran actualizadas. Tampoco tomaban en cuenta transferencias de acciones nacionales a extranjeros, importaciones de bienes de capital realizadas por las empresas maquiladoras, reinversiones de utilidades efectuadas por las empresas y todas las nuevas regulaciones que se realizaron en las reformas de la ley de inversión extranjera.

5.3 - Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica.

En los cambios generados en el Sistema Internacional desde el término de la Guerra Fría, se comienza a afirmar que había un solo conjunto de valores los cuales son tendentes a la ideología de corte occidental, a la democracia y por último al capitalismo y libre mercado.

Además, la década de los noventa inauguró un periodo de prosperidad económica que trajo consigo el cruce, a través de las fronteras nacionales, no sólo de bienes y servicios, sino también de ideas, lo que para muchos significó más democracia, más libertad, más comercio, más oportunidades y, en consecuencia, economías más prósperas. El libre comercio pasó por una etapa de auge en lo que se empezaba a llamar la economía global. La economía parecía tener vida propia y presidentes, primeros ministros y parlamentarios tenían cada vez menos importancia relativa (Icaza & Sandoval, 2014: 14).

Con el desarrollo que se dio en el comercio internacional y los tratados de libre comercio comenzaron a surgir los países llamados “los nuevos países industrializados” (NIC, por sus siglas en inglés), y se comenzó con la regionalización en distintas partes del mundo. México sobresalía por la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá.

Al comienzo del siglo XXI tomaron gran importancia la aparición de nuevos actores dentro del sistema Internacional, como lo son las multinacionales y las transnacionales, entre otros, los cuales se deben tomar en cuenta para la interacción y el desarrollo de los Estados en ámbito mundial. Las nuevas herramientas y el desarrollo apresurado de la comunicación y la tecnología, la aparición de nuevas formas de realizar diplomacia así como la aparición de los medios digitales los cuales pueden informar de manera inmediata cualquier situación que suceda en el mundo; así como agilizar trámites y transacciones internacionales generando relaciones internacionales multilaterales de manera ad hoc.

Lo anterior impulsa al desarrollo de la competitividad en las empresas, la cual es necesaria para lograr un desarrollo económico y social. Ésta se basa en la introducción de nuevos y mejores productos, obtener una mejor cantidad y calidad productiva, con la cual pueda sostener una permanencia a largo plazo en el mercado internacional, independientemente de la competencia que se pueda presentar. En el actual sistema de globalización, existe una interdependencia comercial entre los

países, por lo que la competitividad que se genera entre las empresas tiende a ser cada vez más fuerte.

Padilla citando a Abel (2006), dice que la competitividad es entendida desde cuatro niveles, los cuales pueden ser clasificados dentro de una estructura de niveles concéntricos jerarquizados:

1. Nivel país
2. Región
3. Industria
4. empresas.

Lo anterior puede ser explicado por las teorías de la competitividad sistémica (TCS), la cual propone que la competencia entre empresas ayuda a desarrollar habilidades para retener su posición en el mercado, con mercado nos referimos a subsectores, sectores industriales, regiones y naciones. Para que una empresa pueda ser competitiva debe tomar en cuenta a los proveedores, servicios, presión de los competidores, reglas claras, etc. En el momento en que se desarrolla la competitividad de una empresa como consecuencia se desarrolla una estructura industrial y tecnológica.

5.3.1.- Decreto Automotriz y Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz

México podrá mantener hasta el 1º de enero de 2004, las disposiciones del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (11 de diciembre de 1989) (Decreto Automotriz) y del Acuerdo que determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (30 de noviembre de 1990) (Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz), que sean incompatibles con este Tratado, de conformidad con las condiciones establecidas en los párrafos 2 al 18. A más tardar el 1º de enero del año 2004, México hará compatible con las disposiciones de este Tratado cualquier disposición del Decreto

Automotriz y de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz que sea incompatible con este Tratado. (Diario Oficial de la Federación, 20 diciembre 1993: 41).

Política de infraestructura.

La política pública de infraestructura asegura que las ventajas competitivas en la producción no se desbaraten por pérdidas en transportación y comunicación y que aquellas industrias exitosas sean capaces de encontrar soporte en infraestructura moderna y adecuada. Esta política pública es de suma importancia para las empresas ya que la logística que se desarrolle dentro de las mismas es de vital importancia para la reducción de costos de los productos, así como para el desarrollo de las mismas.

En el TLCAN en lo referente las telecomunicaciones en el artículo 1302 de acceso a redes y servicios públicos de telecomunicaciones y su uso estipula que:

1. Cada una de las Partes garantizará que personas de otra Parte tengan acceso a, y puedan hacer uso de cualquier red o servicio público de telecomunicaciones ofrecidos en su territorio o de manera transfronteriza, inclusive los circuitos privados arrendados, en términos y condiciones razonables y no discriminatorios, para la conducción de sus negocios, incluyendo lo especificado en los párrafos 2 a 8.

2.- Sujeto a lo dispuesto en los párrafos 6 y 7, cada una de las Partes garantizará que a las personas de las otras Partes se les permita:

- A. comprar o arrendar y conectar equipo terminal u otro equipo que haga interfaz con la red pública de telecomunicaciones;
- B. interconectar circuitos privados, arrendados o propios, con las redes públicas de telecomunicaciones en territorio de esa Parte o a través de sus fronteras,

incluido el acceso mediante marcación directa a y desde sus usuarios o clientes, o con circuitos arrendados o propios de otra persona, en términos y condiciones mutuamente aceptadas por dichas personas;

- C. realizar funciones de conmutación, señalización y procesamiento; y
- D. utilizar los protocolos de operación que ellos elijan.

3.- Cada una de las Partes garantizará que:

- A. la fijación de precios para los servicios públicos de telecomunicaciones refleje los costos económicos directamente relacionados con la prestación de los servicios; y los circuitos privados arrendados estén disponibles sobre la base de una tarifa fija.
- B. Ninguna disposición de este párrafo se interpretará en el sentido de impedir subsidios cruzados entre los servicios públicos de telecomunicaciones.

Cada una de las Partes garantizará que las personas de otra Parte puedan usar las redes o los servicios públicos de telecomunicaciones para transmitir la información en su territorio o a través de sus fronteras, incluso para las comunicaciones internas de las empresas, y para el acceso a la información contenida en bases de datos o almacenada en otra forma que sea legible por una máquina en territorio de cualquier Parte.

Política educacional.

Se concibe de una forma tal que garantiza una educación elemental amplia y sólida para todos los ciudadanos y servicios de educación superior para la mayor parte posible de las personas. La educación superior está diseñada con referencia a las necesidades en los campos de especialización requeridos por el sector productivo.

Política tecnológica.

Dirigida, sobre todo, hacia la difusión amplia de los nuevos procesos técnicos y conceptos organizacionales y, de esta manera, al fomento de un proceso continuo de modernización industrial. “una estrategia de desarrollo en ciencia, tecnología e innovación debe prestar especial atención a la creación de capacidades. Esto supone incrementar los esfuerzos presupuestarios para ampliar la infraestructura tecnológica e incrementar el ritmo de formación de recursos humanos de excelencia mundial.” (Díaz (2008): 207). Esta establecido en el preámbulo del TLCAN que los participantes fortalezcan la competitividad de sus empresas en los mercados mundiales, alentando la innovación y la creatividad y fomentar el comercio de bienes y servicios que estén protegidos por derechos de propiedad intelectual.

Política regional.

Con el objetivo, no de una distribución uniforme de la industria por todo el país, sino un reforzamiento selectivo de clusters industriales emergentes. Aparte de la existencia de un contexto general favorable a la, la creación de ventajas competitivas dinámicas exige aplicar mesopolíticas específicas y selectivas. En el plano mesopolítico se dirige a fortalecer a la industria para erigir con rapidez núcleos industriales dinámicos y localizaciones industriales eficientes que ejerzan su poder de irradiación sobre áreas menos desarrolladas. La selectividad va dirigida hacia tres niveles:

- A. La concentración de mesopolíticas en clusters industriales con potencial de desarrollo, a nivel de clusters, al desarrollo de un entorno eficiente para los mismos, esto es, un contexto propicio a la innovación un instrumental capaz de promover a los best performers (picking the winners) y conducirlos lo antes posible hasta el best practico internacional, así como la formación de estructuras que ayuden a las empresas con potencial de desarrollo a dar alcance al grupo de los best performers.

- B. El fortalecimiento de las regiones en desarrollo donde surjan grupos empresariales dinámicos o clusters. Las políticas que configuran el nivel meso poseen una dimensión nacional y una regional o local. A nivel nacional, las políticas meso apuntan a desarrollar las infraestructuras físicas (transportes: puertos, redes ferroviarias y de carreteras; telecomunicaciones: sistemas de abastecimiento y de eliminación de residuos: energía, agua y desagüe, desechos) y las infraestructuras inmateriales (formación de sistemas educativos, etc.) adecuadas a los clusters. Son de importancia asimismo las políticas selectivas y activas de comercio exterior (política comercial, estrategias de penetración a los mercados), así como la defensa activa de intereses a nivel internacional (por Ej. de los países en desarrollo frente al proteccionismo de los países industrializados) Al tiempo que se produce esta mejora sistemática del nivel meso nacional, ganan importancia las políticas de soporte específico a los clusters a nivel tanto regional como local.
- C. La creciente importancia que revisten los factores estructurales espaciales para la competitividad de las empresas hace necesario aplicar políticas descentralizadoras y reconsiderar las atribuciones de las instancias políticas nacionales, regionales y locales. Se torna decisivo extender las atribuciones y los márgenes de financiamiento de las administraciones regionales y comunales. Todo ello es preciso para ampliar las estructuras institucionales que permitan formar a su vez otras estructuras en las localizaciones locales y regionales (formación de estructuras desde abajo).

5.3.2.- Desarrollo de nuevas ramas industriales.

La TCS marca este desarrollo como el iniciado y estimulado por el gobierno. Facilitan asimismo guías a la banca para que ésta adopte decisiones sobre la concesión de créditos, a las empresas para que tomen decisiones sobre inversiones a largo plazo, al sector privado para que pueda asignar recursos a la investigación, y

a las instituciones intermedias (instituciones educativas y centros de investigación) para que reorienten y rectifiquen el rumbo de su gestión. Una política locacional de tal naturaleza reduce el grado de inseguridad, estimula la búsqueda de innovaciones y las inversiones en I+D, permitiendo que las empresas sigan estrategias de largo plazo orientadas al crecimiento y a la conquista de segmentos de mercado.

Política ambiental.

Asegura que la competitividad proviene vía efectividad técnica y organizacional y no vía la explotación del hombre y la naturaleza y, garantiza que la eficiencia económica y ecológica se persigue simultáneamente. En el TLCAN en el artículo 104 que habla de la relación con tratados en materia ambiental y de conservación

1. En caso de incompatibilidad entre este Tratado y las obligaciones específicas en materia comercial contenidas en:
 - A. La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestres, celebrada en Washington el 3 de marzo de 1973, con sus enmiendas del 22 de junio de 1979;
 - B. El Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono, del 16 de septiembre de 1987, con sus enmiendas del 29 de junio de 1990;
 - C. El Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, del 22 de marzo de 1989 a su entrada en vigor para México, Canadá y Estados Unidos; o los tratados señalados en el Anexo 104.1, estas obligaciones prevalecerán en la medida de la incompatibilidad siempre que, cuando una Parte tenga la opción entre medios igualmente eficaces y razonablemente a su alcance para cumplir con tales obligaciones, elija la que presente menor grado de incompatibilidad con las demás disposiciones del Tratado.

2. Las Partes podrán acordar por escrito la modificación del Anexo 104.1, para incluir en él cualquier enmienda a uno de los acuerdos a que se refiere el párrafo 1, y cualquier otro acuerdo en materia ambiental o de conservación.

Estas políticas antes mencionadas deben establecer objetivos a corto y mediano plazo en los diferentes sectores, y deben tomar en cuenta cuáles serían las complicaciones así como las fortalezas al momento de implementarlas. Se debe tomar en cuenta que deben ser un facilitador para el desarrollo exitoso del tratado de manera que favorezca a las empresas que participan en el.

5.3.3.- Las estructuras de redes de colaboración y su manejo

Meyer (1994) comenta que en el nivel meso se maneja el “fenómeno de soberanías compartidas” ya que se afectan todos los actores involucrados como lo son las instituciones públicas, las empresas y las organizaciones intermedias. Hay una relación directa entre las acciones de los actores de los niveles micro y meso.

Tres puntos son relevantes en este contexto: el primero, la relación específica entre los niveles meso y meta; el segundo, el alcance de las políticas meso; y el tercero, su importancia para el surgimiento de la competitividad internacional. La relación entre los niveles meso y meta: Como ya se ha destacado, en el nivel meso se 'superponen diferentes patrones de organización y gestión. Quiere decir que justamente la tarea de configurar esta dimensión depende de la capacidad organizativa y estratégica de que disponen numerosos actores sociales. (Esser, 1996: 14).

5.4.- Balanza comercial

El INEGI (2009) define la Balanza Comercial (BC) como la cuantificación total monetaria de las compras y ventas de mercancías, que realiza un país con el exterior en un período determinado y que forma parte de la balanza de pagos. La BC es

superavitaria cuando el valor total de las exportaciones es superior al de las importaciones y deficitaria cuando el valor total de las importaciones excede al de las exportaciones.

México no podrá requerir que una empresa de la industria terminal incluya en el cálculo de su saldo en balanza comercial (S) un porcentaje del valor de importaciones de autopartes, directas e indirectas, que la empresa incorpore en su producción en México para su venta en México (VTVd)¹² en el año correspondiente, superior a:

- a. 80.0 por ciento en 1994;
- b. 77.2 por ciento en 1995;
- c. 74.4 por ciento en 1996;
- d. 71.6 por ciento en 1997;
- e. 68.9 por ciento en 1998;
- f. 66.1 por ciento en 1999;
- g. 63.3 por ciento en 2000;
- h. 60.5 por ciento en 2001;
- i. 57.7 por ciento en 2002;
- j. 55.0 por ciento en 2003.

Para 2004 se liberaron todos los aranceles en el sector automotriz, lo cual ha generado un desarrollo totalmente competitivo y de calidad en esta industria mexicana. El TLCAN es una herramienta que ha facilitado el impulso de México hacia el comercio exterior. La prueba está en el desarrollo que se ha tenido en el sector automotriz que con la apertura progresiva de los aranceles y la implementación de las políticas públicas que se han desarrollado de manera conjunta entre el gobierno y las empresas privadas han sido el factor de éxito del mismo.

¹² valor de la facturación total de una empresa de la industria terminal por el concepto de ventas en México de vehículos automotores y autopartes que produce en México, excluyendo sus ventas de vehículos automotores importados

Capítulo VI. Estadísticas de la industria automotriz como sector de éxito en el marco del TLCAN

En este capítulo examinaremos los resultados obtenidos por el TLCAN. Primero haremos un análisis de las variables en estudio englobando todos los movimientos generados en México a partir de la implementación del tratado. Esta acción la realizaremos con la finalidad de tener un marco comparativo de la importancia del desarrollo del Sector automotriz en el marco del tratado.

6.1.- Comercio exterior en el TLCAN (1993-2012)

Tomando en cuenta la fórmula para determinar la balanza comercial la cual es: Exportaciones menos las importaciones analizaremos la siguiente tabla. Las columnas de importaciones son el total de movimientos que se hacen de Estados Unidos y Canadá hacia México. En las columnas que dice exportaciones, es la cantidad de movimientos que se realizan de México hacia los otros dos países anteriormente mencionados.

Balanza comercial de México con Canadá				
Cifras en MDD				
Año	Exportaciones	Importaciones	Comercio Total	Balanza Comercial
1993	1,568	1,175	2,744	393
1994	1,482	1,620	3,103	-137
1995	2,065	1,374	3,439	690
1996	2,236	1,743	3,980	493
1997	2,304	1,968	4,272	336
1998	1,716	2,290	4,007	-573
1999	3,343	2,948	6,292	394
2000	3,569	4,016	7,585	-447
2001	3,267	4,234	7,502	-967
2002	2,991	4,480	7,471	-1,488
2003	3,041	4,120	7,162	-1,078
2004	3,291	5,327	8,619	-2,035
2005	4,234	6,169	10,403	-1,934
2006	5,176	7,376	12,552	-2,199
2007	6,494	7,975	14,469	-1,480
2008	7,129	9,450	16,579	-2,320
2009	8,375	7,303	15,678	1,071
2010	10,685	8,607	19,293	2,078
2011	10,694	9,645	20,340	1,049
2012	10,938	9,889	20,828	1,048

Tabla 1 Información de Secretaría de Economía con datos de Banco de México. Tabla elaboración propia. Nota 1. Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes. Nota 2. Las exportaciones a 1994 la atribución del país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1996 el criterio utilizado es el de país destino.

Analizando la columna de importaciones podemos apreciar que la relación comercial de México con Canadá, ha crecido en un 841% entre 1993 y 2012, mientras que en la columna de exportaciones en relación con el mismo país el crecimiento es de 697%. Estos resultados nos indican un crecimiento de la balanza comercial de entre Canadá y México positiva para nuestro país, lo cual nos podría indicar un crecimiento de gran importancia, sin embargo al convertirlo en cifras nos damos cuenta que el intercambio comercial con dicho país no ha logrado un desarrollo tan grande en relación con Estados Unidos.

Balanza Comercial de México con Estados Unidos				
Año	Exportaciones	Importaciones	Comercio Total	Balanza Comercial
1993	42,850	45,294	88,145	-2,443
1994	51,645	54,790	106,435	-3,145
1995	65,189	53,828	119,018	11,361
1996	79,780	67,536	147,316,	12,244
1997	92,931	82,002	174,933	10,928
1998	101,950	93,258	195,209	8,692
1999	118,631	105,267	223,899	13,364
2000	146,214	127,534	273,748	18,680
2001	136,446	113,766	250,213	22,679
2002	141,897	106,556	248,454	35,340
2003	144,293	105,360	249,654	38,932
2004	164,521	110,826	275,348	53,695
2005	183,562	118,547	302,110	65,015
2006	211,799	130,311	342,110	81,488
2007	223,403	140,569	363,973	82,833
2008	234,557	152,615	387,172	81,941
2009	184,878	112,433	297,312	72,444
2010	238,357	145,007	383,364	93,350
2011	274,431	174,356	448,787	100,075
2012	287,824	185,109	472,934	102,714

Tabla 2 Información de Secretaría de Economía con datos de Banco de México. Tabla elaboración propia. Nota 1. Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes. Nota 2. Las exportaciones a 1994 la atribución del país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1996 el criterio utilizado es el de país destino.

En lo que se refiere al comercio con Estados Unidos las exportaciones han incrementado en un 556.24%, mientras que las importaciones incrementaron en un 320.14%. Lo que nos revela que la relación comercial con este país ha dado un mayor beneficio a México

En cuanto a la balanza comercial dentro del desarrollo del TLCAN un factor muy importante para poder medir la situación real del funcionamiento del mismo es la balanza comercial. En la tabla anterior comparamos las importaciones y las exportaciones que se han generado en México en relación a los países participantes

en dicho tratado. Para complementar nuestro análisis de desarrollo sacaremos información de la siguiente tabla.

Balanza Comercial del TLCAN

Año	Estados Unidos	Canadá
1993	-2,443.77	393.31
1994	-3,145.41	-137.82
1995	11,361.47	690.80
1996	12,244.36	493.03
1997	10,928.80	336.78
1998	8,692.34	-573.22
1999	13,364.66	394.84
2000	18,680.08	-447.17
2001	22,679.60	-967.23
2002	35,340.92	-1488.97
2003	38,932.67	-1,078.67
2004	53,695.27	-2,035.94
2005	65,015.52	-1,934.86
2006	81,488.37	-2,199.99
2007	83,660,421	-1,480.95
2008	82,188,141	-2,320.81
2009	72,667,325	940,511
2010	93,677,072	2,078,168
2011	100,075,014	1,049,140
2012	102,734,609	1,047,731

Tabla 3 Datos de la Secretaría de Economía. Tabla elaboración propia. Datos en MDDA

La tabla 3 nos muestra el incremento comercial que ha tenido México en relación con Estados Unidos en toda la comercialización involucrado en el TLCAN en general. De comenzar con una balanza comercial con déficit con el pasar de lo años se desarrolló un incremento hasta 102, 734,609 millones de dólares, lo que significa un crecimiento de un 8400% en los 18 años consecuentes al inicio de la vigencia del tratado. Sin embargo la relación con Canadá no ha sido significativa, los resultados que ha generado el intercambio comercial entre los dos países no resulta

característico de lo planteado dentro de las expectativas del TLCAN. El crecimiento comercial con Canadá ha sufrido más déficit que superávit.

6.1.3.- Inversión Extranjera Directa

La Inversión Extranjera Directa (IED) en México, es contribuir al desarrollo económico, tecnológico y social de nuestro país. México, consciente de las ventajas que ofrece la inversión extranjera directa (IED) en términos de recursos financieros, creación de empleo, transferencia de tecnología, mejora de la competitividad, etc., ha realizado importantes esfuerzos para su atracción” (PROMEXICO). Tomando en cuenta lo anterior y afirmaciones antes mencionadas, este rubro es una de las expectativas del TLCAN.

Inversión Extranjera Directa TLCAN (MMD)

Año	Canadá	Estados Unidos	total
1992	88.5	1,651.7	3,599.6
1993	74.2	3,503.6	4,900.7
1994	739.2	4,951.1	10,646.9
1995	170.3	5,518.3	8,374.6
1996	547.1	5,328.5	7,847.9
1997	239.6	7,407.6	12,145.6
1998	213.3	5,542.4	8,373.5
1999	690.5	7,501.3	13,880.5
2000	670.3	13,000.4	18,110.0
2001	1,026.8	21,441.8	29,860.8
2002	237.6	13,143.7	23,932.3
2003	304.1	8,885.3	18,554.1
2004	648.9	9,135.3	24,820.9
2005	479.0	11,764.2	24,373.4
2006	617.2	12,929.6	20,006.4
2007	479.1	12,812.5	31,313.4
2008	3,066.1	11,335.3	26,888.5
2009	1,621.0	7,237.5	15,959.0
2010	1,243.4	5,519.8	20,207.6

2011	668.2	10,699.3	19,439.8
2012	1,766.4	8,787.6	17,809.9

Tabla 4 Información obtenida de la Secretaría de Economía. Tabla elaboración propia. Cantidades en millones de dólares.

En la tabla 4 podemos observar que entre 1994 y 1999 la IED de Estados Unidos se mantuvo , en el 2000 iniciaba su incremento, sin embargo en 2003 tiene una baja considerable, la cual coincide con la entrada de China a la OMC (Organización Mundial del Comercio). Para el 2008 y 2009 sufre una abaja en la IED, lo que coincide con una crisis económica que se vivía a nivel internacional.

6.2.- Comercio exterior del Sector automotriz en TLCAN

El Sector Automotriz desde la implementación del TLCAN tiene una amplia presencia en México, con operaciones de manufactura en diferentes regiones del país, las cuales podemos apreciar en los siguientes dos mapas.

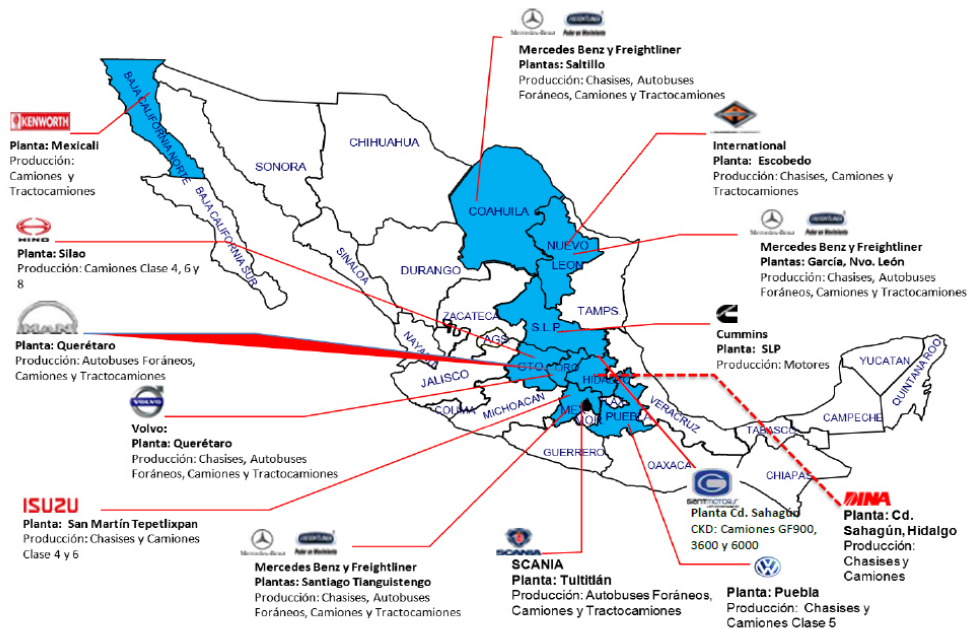
Localización de plantas de vehículos ligeros



Mapa 1

Fuente: Monografía del Sector Automotriz (2014) Secretaría de Economía

Localización de plantas de vehículos pesados



Mapa 2

Fuente: Monografía del Sector Automotriz (2014) Secretaría de Economía.

En los mapas 1 y 2 se muestran la ubicación geográfica de las armadoras tanto de vehículos pesados como ligeros, la tendencia de establecimiento es del centro de la República hacia el Norte. Como podemos observar en la figura dos se hace un corredor de plantas de vehículos pesados desde el centro del país hacia el noreste. Por lo que el gobierno ha invertido en infraestructura para desarrollar los caminos federales de esa zona. “La industria terminal de vehículos pesados también ha alcanzado un importante nivel de desarrollo en nuestro país. Actualmente 11 empresas fabricantes de vehículos comerciales y dos de motores de este tipo de vehículos cuentan con instalaciones productivas en México”. (Secretaría de Economía, 2012: 4).

En la tabla No. 5 podemos ver que en los últimos cuatro años México se ha mantenido en los primeros diez países productores a nivel mundial. Cuando China ingresa a la OMC logra un rápido desarrollo en la industria automotriz. Una de las ventajas que ofrece China a los inversores extranjeros es la mano de obra con menor salario en comparativa con los países con mayor desarrollo económico. Esta acción también la implementó México cuando inició su ingreso al comercio internacional, sin embargo la inversión que se ha tenido en desarrollo tecnológico y capacitación de recursos humanos ha dado como resultado que el ingreso de los trabajadores mexicanos se ha incrementado.

Diez principales países productores (Millones de unidades)

	2009	2010	2011	2012
1	China – 13.8	China – 18.2	China – 18.8	China – 19.2
2	Japón – 7.9	Japón – 9.6	Estados Unidos – 8.6	Estados Unidos – 10.3
3	Estados Unidos – 5.7	Estados Unidos – 7.7	Japón – 8.3	Japón – 9.9
4	Alemania– 5.2	Alemania– 5.9	Alemania – 6.3	Alemania- 5.6
5	Corea del Sur – 3.5	Corea del Sur – 4.2	Corea del Sur – 4.6	Corea del Sur – 4.5
6	Brasil – 3.2	India – 3.5	India – 3.9	India – 4.1
7	India – 2.6	Brasil – 3.3	Brasil – 3.4	Brasil – 3.3
8	España – 2.1	España – 2.3	México – 2.6	México – 3.0
9	Francia – 2.0	México – 2.3	España – 2.3	Tailandia – 2.4
10	México – 1.6	Francia – 2.2	Francia – 2.2	Canadá – 2.4

Tabla 5. Fuente: Industria Automotriz de Inteligencia de Negocios PROMEXIO. OICA

**Para efectos del ranking se toma la producción registrada por OICA, en el caso de México puede haber diferencias con las unidades producidas de acuerdo a AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz).

El sector automotriz juega un papel estratégico en la economía de México. Según PROMÉXICO actualmente se encuentra en el 8º lugar en producción y en quinto en autopartes a Nivel Mundial, ofreciendo una mano de obra calificada y competitiva, además de los beneficios que la situación geográfica del país brinda para la logística del desarrollo comercial.

La industria automotriz juega un papel estratégico en la economía mexicana, cuenta con una amplia proveeduría y ventajas competitivas a nivel mundial en mano de obra calificada y competitiva, posición geográfica privilegiada y acceso preferencial a los principales mercados del mundo.

El incremento en la producción automotriz mexicana entre el 2009 y el 2012 ha sido de un 18%, lo que lo llevó a pasar del número 10 a la posición número 8 a nivel mundial logrando posicionarse más arriba que Canadá uno de los países integrantes del TLCAN. Desde que entró en vigor el TLCAN en 1994 al 2012 el incremento en la producción de automóviles en México ha sido de un 255%, en donde el mayor porcentaje de esta producción ha sido para exportación.

6.2.1.- Destino de las exportaciones mexicanas del sector automotriz

Es importante determinar el destino de las unidades producidas en el sector Automotriz en México, para determinar si el aumento en el desarrollo ha sido un factor del TLCAN, o bien por otros tratados que México tiene con otros países.

La tabla 6 muestra la cantidad de unidades que se exportan a sus diferentes destinos, siendo Estados Unidos nuestro principal consumidor y Canadá ocupa el tercer lugar.

Exportaciones Totales en el Comercio Automotriz Exterior Mexicano (2007-2011).

	2007	2008	2009	2010	2011
Exportaciones	1,653,219	1,698,360	1,266,032	1,922,171	2,048,699
Destino de las exportaciones %					
Estados Unidos	74.3	74.5	72.5	69.5	64.4
Europa	11.8	12.6	10.0	8.9	7.4
Canadá	5.4	6.7	7.8	7.6	9.9
Brasil	1.5	2.9	3.7	3.8	5.6
Chile	0.8	0.6	1.1	1.1	1.6
otros	6.2	2.7	4.9	9.1	11.0

Tabla 6 Información obtenida de la secretaría de Economía, tabla elaboración propia

6.2.2.- Producción de autos en México.

En el análisis de esta tabla 7 podemos apreciar que en el año de 1993, el 54% de la producción total de automoviles era para consumo interno de México. Lo cual indica que el nivel competitivo de producción y el proteccionismo que se manejaba en esa época no permitía el desarrollo competitivo necesario para la integración de México en el comercio internacional. Al 2012 hay un crecimiento del 265% en el total de la producción, en donde el 83% de la producción del 2012 eran unidades para exportación. De las unidades producidas para exportar el 69% su destino final es Estados Unidos y Canadá.

Producción de Automóviles					
Unidades					
Año	Total	Nacional	Internacional	Canadá	Estados Unidos
1993	1,086,024	592830	493194	69934	352772
1994	1,131,033	556002	575031	60284	437170
1995	937,812	159134	778678	34536	669996
1996	1,219,424	248550	970874	40376	824730
1997	1539680	375250	984430	90073	1242124
1998	1,462,707	483949	978758	70028	819642
1999	1547140	469923	1077217	83168	904047
2000	1933648	500650	1432998	147824	1200087
2001	1854003	471567	1382436	143430	1173485
2002	1820319	500943	1319376	128900	1116566
2003	1585982	415779	1170203	123796	978914
2004	1658458	466898	1101558	89102	936475
2005	1688177	495327	1192850	83851	980820
2006	2068929	512231	1556598	85802	1263966
2007	2105789	481826	1623963	88710	1203947
2008	2180294	515161	1665133	112606	1175525
2009	1564169	337656	1226513	98949	878742
2010	2,347,524	471,740	1,875,774	142,800	1,277,184
2011	1367826	321 662	1 367 504	159,440	1,361,524
2012	2,884,869	479,681	2,405,188	160,086	1,504,364

Tabla 7 Información obtenida en INEGI Industria automotriz México estudio sectorial varios. Tabla elaboración propia. Cifras en unidades.

El comercio exterior automotriz de México presentó una particularidad durante el período de 1995, solo a un año de entrar en vigor el TLCAN, las exportaciones hacia Estados Unidos y Canadá abarcaron el 75% de la producción automotriz mexicana. La cifra mencionada anteriormente confirma que los objetivos esperados con la firma del tratado ha ayudado al desarrollo del sector.

6.3. Inversión Extranjera Directa (IED) automotriz

La atracción de la Inversión Extranjera Directa en un país es una de las Políticas Públicas de mayor importancia que México buscaba en el momento de la firma del TLCAN. Geográficamente nuestro país tiene todas las ventajas para que el

comercio se pueda desarrollar, lo cual genera una atracción para los demás países. Pero es de vital importancia que el gobierno facilite el ingreso de la inversión al país, con las regulaciones necesarias, así como la implementación de las políticas públicas. En la siguiente tabla podemos observar el incremento que México ha tenido en la Inversión Extranjera Directa (IED).

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte			
Inversión Extranjera Directa (MD)			
Sector Automotriz			
Año	Total	Canadá	Estados Unidos
1993	4,900.7	ND	ND
1994	10,646.9	ND	ND
1995	8,374.6	ND	ND
1996	767.1	16.1	588.3
1997	1,281.4	7.6	563.0
1998	615.6	4.7	375.5
1999	2,182.6	143.1	735.7
2000	1,609.4	91.2	972
2001	1,427.2	545.4	590.4
2002	1,305.4	10.7	890.6
2003	156.6	0.5	143
2004	2,482.8	43.7	1,847
2005	2,121.4	185.6	1,465.2
2006	1,521.9	78.6	1,003
2007	1,919.9	48.8	1,250.6
2008	1,076.6	122.8	734
2009	1,052.6	94.4	757.8
2010	4,645.9	ND	ND
2011	1,840	ND	ND

Tabla 8. Fuente: SE. Dirección General de Inversión Extranjera Directa. <http://www.economia.gob.mx> (consultada en junio de 2010).

La calidad de la manufactura automotriz mexicana ha llamado la atención para que las diversas armadoras quieran invertir en México. Las armadoras que estaban establecidas en México desde antes de la implementación del TLCAN son: Volkswagen, Nissan, Ford, General Motors y Chrysler solo cinco armadoras con

modelos muy limitados por las condiciones que manejaba México en ese entonces. Con el TLCAN, las nuevas armadoras que ingresaron a México para invertir son: Honda, Toyota, BMW, Daimler, Volvo, Mercedes Benz y Mazda.(SE, (2013). En lo que respecta a las empresas de autopartes son Delphi, Nemak, Magna International, Continental, Lear Corporation, Metalsa, Autolive, TRW Automotive, Johnsons Controls, Valeo, Bosch, Faurecia and Denso.

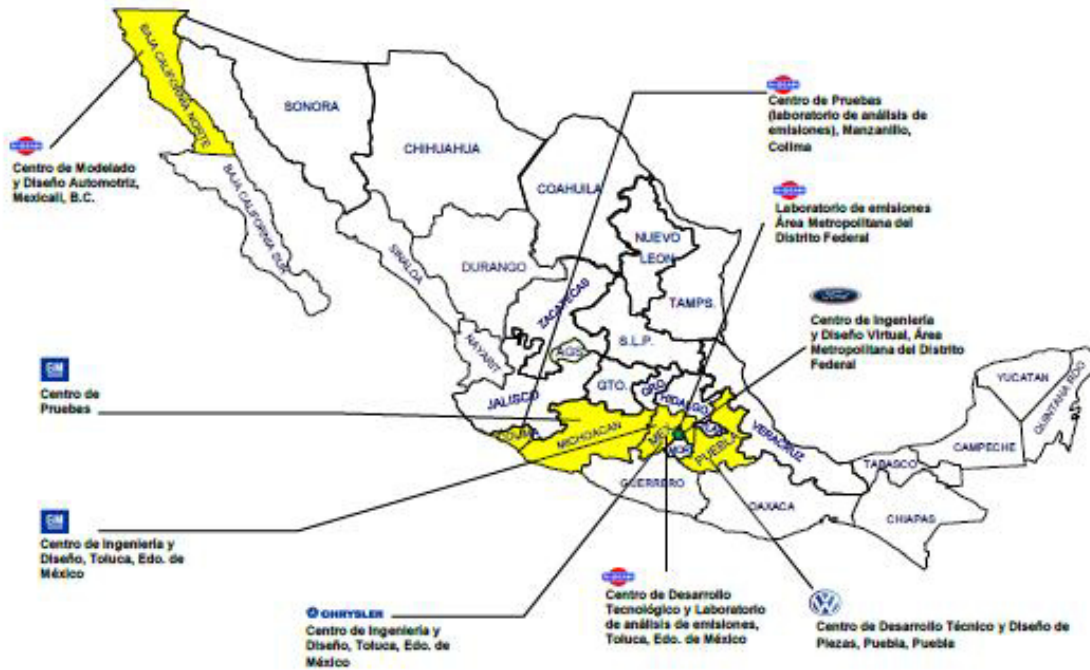
Una de las Políticas Públicas que se han establecido es el establecimiento de los clusters automotrices. El objetivo de esta integración de diferentes empresas es promover por medio de una “triple hélice” (gobierno, industria y academia) el desarrollo de pequeñas y medianas empresas así como la apertura de nuevas empresas. Desde inicios de los 90, a nivel internacional la industria automotriz ha atravesado un amplio proceso de reconfiguración por parte de las armadoras. Recientemente el proceso se ha caracterizado por un creciente número de alianzas estratégicas entre las principales compañías.” (Pulido, 2013: 13).

Los Clusters están conformados por una parte por las armadoras y los proveedores de autopartes. Los proveedores se determinan en tres tipos Tier 1, Tier 2 y Tier 3. Los primeros son los que están directamente relacionados con la macroempresas, son los que distribuyen las partes originales a las ensambladoras así como a los subensambles teniendo capacidad de diseño en las autopartes que fabrican. Está conformada por más de 200 empresas. Los Tier 2 son Proveedores de partes con diseños suministrados por proveedores Tier 1, Generalmente suministran productos relativamente básicos y partes individuales y los Tier 3 a los Tier 2. Estos están conformados por más de 300 empresas de las cuales más del 30% son nacionales. Los productos que realizan son Aire acondicionado, componentes de motor, dirección, suspensión, fundición, moldeados, componentes electrónicos, partes fundidas, troquelados, plástico, aluminio, maquinado, tornos paralelo vertical y automáticos.

Las universidades y las escuelas técnicas son los otros integrantes de los clusters. Éstos desarrollan programas educativos de acuerdo a las necesidades

estipuladas por la industria. Cuando la industria detecta una nueva necesidad tienen una reunión entre la triple hélice para determinar qué acciones son las más factibles para satisfacerla y determinar a quién le corresponde desarrollar las acciones a tomar.

Localización de los centros de ingeniería y Diseño



Mapa 3. Fuente: Monografía del Sector Automotriz (2014) Secretaría de Economía

La mayoría de las empresas fabricantes de vehículos ligeros han escalado a actividades de mayor valor agregado, estableciendo centros de diseño e ingeniería en nuestro país, lo que les ha permitido contar con algunos de los complejos industriales que actualmente son referentes a nivel mundial” (Secretaría de Economía, 2012: 5).

6.4. Estadísticas de la balanza comercial del sector automotriz

Uno de los indicadores que marcan que el crecimiento de un sector va en dirección correcta, es la balanza comercial, ya que mide las importaciones y las exportaciones para definir si se maneja un superávit o déficit, y por medio de éste se pueden tomar decisiones sobre las acciones a tomar.

De acuerdo a la ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación publicada el 24 de diciembre de 2008, los aranceles a la importación para vehículos automotores nuevos se establecieron de la siguiente manera: para el 2009 será de un 40%, para el 2010 y 2011 de un 30% y para el 2012 de un 20%. En el marco del Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal publicado el 31 de diciembre del 2003 se estableció un arancel cupo equivalente al 10% de su producción anual, así como estimula también con una cantidad adicional para que las empresas inviertan en nuevas instalaciones productivas ayudándoles con el desarrollo de proveedores o de capital humano.

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte			
Exportaciones (MDD)			
Sector Automotriz			
Año	Canadá	EUA	Total
1993	1,562.9	42,911.5	51,886.0
1994	1,519.5	51,618.6	60,882.2
1995	1,987.4	66,273.6	79,541.5
1996	2,172.0	80,570.0	95,999.7
1997	2,157.0	94,376.9	110,431.5
1998	1,519.3	103,001.8	117,539.3
1999	2,311.2	120,262.0	136,361.8
2000	3,340.0	147,399.9	166,120.7
2001	3,082.6	140,564.4	158,779.7
2002	2,991.3	141,897.6	161,046.0
2003	3,041.8	144,293.4	164,766.4
2004	3,291.5	164,522.0	187,998.5
2005	4,234.5	183,562.8	214,232.9
2006	5,176.2	211,799.4	249,925.1
2007	6,491.0	223,133.3	271,875.3
2008	7,102.3	233,522.7	291,342.6
2009	8,244.2	185,101.1	229,703.5
2010	10,685.6	238,684.4	298,473.1
2011	10,694.6	274,426.5	349,433.4
2012	10,937.6	287,842.2	370,769.9

Tabla 9. Fuente: Secretaría de Economía. Subsecretaría de Comercio Exterior y datos del Banco de México. Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes.

La tabla 11 muestra el comportamiento de la balanza comercial en la industria automotriz de 1993 al 2012, y podemos observar que el sector automotriz ha ido incrementando las exportaciones, principalmente hacia Estados Unidos. De 1993 al 2012 el incremento ha sido de un 714%, mientras que el total de exportaciones hacia el país vecino es de 670%. En el 2012 del total de las exportaciones un 77% es destinados a EUA, y un 2.94% hacia Canadá.

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte			
Importaciones			
Sector Automotriz			
Año	Canadá	EUA	Total
1993	1,175.3	45,294.7	65,366.5
1994	1,621.2	54,834.2	79,345.9
1995	1,374.2	53,902.5	72,453.1
1996	67,536.1	1,743.6	89,468.8
1997	1,968.0	82,002.2	109,808.2
1998	2,290.2	93,258.4	125,373.1
1999	2,948.9	105,267.3	141,974.8
2000	4,016.6	127,534.4	174,457.8
2001	4,234.9	113,766.8	168,396.4
2002	4,480.3	106,556.7	168,678.9
2003	4,120.5	105,360.7	170,545.8
2004	5,327.5	110,826.7	196,809.6
2005	6,169.3	118,547.3	221,819.5
2006	7,376.2	130,311.0	256,058.3
2007	7,957.3	139,472.8	281,949.0
2008	9,442.5	151,334.6	308,603.2
2009	7,303.7	112,433.8	234,385.0
2010	8,607.5	145,007.3	301,481.8
2011	9,645.4	174,356.0	350,842.9
2012	9,889.8	185,109.8	370,751.6

Tabla 10. Fuente: Secretaría de Economía. Subsecretaría de Comercio Exterior y datos del Banco de México. Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes. Nota 2: Las importaciones son a valor aduanal.

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte			
Balanza comercial Sector Automotriz			
México - Estados Unidos			
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial
1993	42,911.5	45,294.7	-2,383.2
1994	51,618.6	54,834.2	-3,215.6
1995	66,273.6	53,902.5	12,371.1
1996	80,570.0	1,743.6	78,826.4
1997	94,376.9	82,002.2	12,374.7
1998	103,001.8	93,258.4	9,743.4
1999	120,262.0	105,267.3	14,994.7
2000	147,399.9	127,534.4	19,865.5
2001	140,564.4	113,766.8	26,797.6
2002	141,897.6	106,556.7	35,340.9
2003	144,293.4	105,360.7	38,932.7
2004	164,522.0	110,826.7	53,695.3
2005	183,562.8	118,547.3	65,015.5
2006	211,799.4	130,311.0	81,488.4
2007	223,133.3	139,472.8	83,660.5
2008	233,522.7	151,334.6	82,188.1
2009	185,101.1	112,433.8	72,667.3
2010	238,684.4	145,007.3	93,677.1
2011	274,426.5	174,356.0	100,070.5
2012	287,842.2	185,109.8	102,732.4

Tabla 11. Fuente: Secretaría de Economía. Subsecretaría de Comercio Exterior y datos del Banco de México. Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes. Nota 2: Las importaciones son a valor aduanal.

En el análisis de la Balanza Comercial entre México y Estados Unidos, si analizamos solo la cifra en porcentaje aparente el número de importaciones ha crecido, sin embargo esto es un impacto porque también ha crecido el volumen de movimiento en este rubro. En 1993 México tenía un déficit con respecto a este país. Sin embargo, para el 2012 de \$ 102,732 MDD lo que significa un crecimiento en un 4000% aproximadamente.

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte			
Balanza comercial Automotriz			
México - Canadá			
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial
1993	1,562.9	1,175.3	387.6
1994	1,519.5	1,621.2	-101.7
1995	1,987.4	1,374.2	613.2
1996	2,172.0	67,536.1	-65,364.1
1997	2,157.0	1,968.0	189.0
1998	1,519.3	2,290.2	-770.9
1999	2,311.2	2,948.9	-637.7
2000	3,340.0	4,016.6	-676.6
2001	3,082.6	4,234.9	-1,152.3
2002	2,991.3	4,480.3	-1,489.0
2003	3,041.8	4,120.5	-1,078.7
2004	3,291.5	5,327.5	-2,036.0
2005	4,234.5	6,169.3	-1,934.8
2006	5,176.2	7,376.2	-2,200.0
2007	6,491.0	7,957.3	-1,466.3
2008	7,102.3	9,442.5	-2,340.2
2009	8,244.2	7,303.7	940.5
2010	10,685.6	8,607.5	2,078.1
2011	10,694.6	9,645.4	1,049.2
2012	10,937.6	9,889.8	1,047.8

Tabla 12. Fuente: Secretaría de Economía. Subsecretaría de Comercio Exterior y datos del Banco de México. Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes. Nota 2: Las importaciones son a valor aduanal.

6.5. Estadística de la generación de empleos

El sector automotriz es una industria de vital importancia en la generación de empleos en México. La integración que tiene con otras ramas hace que se generen empleos de manera indirecta, como los T1, T2 y T3, así como los servicios de posventa que se dan después de la venta de las unidades.

En el 2009 la Secretaría de Economía presentó un proyecto “Estrategia para el fortalecimiento del capital humano del sector, con base en las competencias de las

personas”. Este proyecto tiene como objetivo definir la agenda estratégica para el capital humano para tres sectores productivos, “ésto a través de:

- Detectar las brechas de los recursos humanos con respecto a las competencias requeridas por cada sector elegido.
- Identificar los procesos de certificación y estándares de competencias de clase mundial que se estén valorando y entender cómo contribuyen estos a incrementar la competitividad en cada sector elegido.
- Recomendar lineamientos por sector elegido, para lograr un posicionamiento sólido de mercado del modelo de competencias y certificaciones laborales.” (CONOCER (2009):4).

Se formó un comité de gestión de competencias laborales de la industria automotriz, en donde participan las armadoras Ford, Nissan y Volkswagen, empresas de autopartes Condumex, Grupo TRW y Electrónica Clarion. El diseño e implementación del proyecto fue desarrollado por Secretaría de Economía (SE) en coordinaciones con el Consejo Nacional de Normalización y Certificación (CONOCER). Por medio de este proyecto se busca satisfacer los requerimientos del sector automotriz en de oferta laboral.

La siguiente tabla nos muestra el personal ocupado total de la industria manufacturera y de la industria automotriz. Los datos de este cuadro no presentan en estricto sentido el número de personas ocupadas en cada actividad, sino el número promedio de puestos remunerados. Podemos observar como en los años de 1997 al 2006 la generación de empleos está por encima del promedio del sector manufacturero, esto debido a la red de colaboración que se manejan dentro de los clústeres. Entre 2007 y 2009 hubo un decremento del 23% porque había una crisis económica que tuvo un impacto internacional, a lo que el sector automotriz fue uno a los que más les impactó. Sin embargo, posterior a este período el crecimiento laboral es de un 67% entre el 2009 al 2012.

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte

**Personal Ocupado Total de la Industria
Manufacturera y del Sector Automotriz
(Promedio anual de ocupaciones remuneradas)**

Año	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz
1992	337.9	185
1993	330.9	170.4
1994	323.8	338
1995	306.6	325.5
1996	327.8	358.5
1997	356.6	405.7
1998	ND	187
1999	ND	472
2000	410.2	511
2001	389.8	481.7
2002	363.7	469
2003	353.1	464
2004	350.5	468.1
2005	137.20	183.7
2006	138.90	197.2
2007	2,789	500
2008	2,771	478
2009	2,581	384
2010	2,634	437
2011	2,655	506
2012	2,658	573

Tabla 13. Fuente: INEGI. 'Sistema de Cuentas Nacionales de México', 1989-1992 y 1990-1993.

En la tabla No 13 se realizó el cambio de peso a dólar tomando en cuenta el tipo de cambio al que se cotizaba en cada año. El incremento salarial que se observa entre el año 1993 y 2012 se debe a que la mano de obra ahora está más capacitada. La inversión en desarrollo tecnológico e innovación y el establecimiento de los centros de ingeniería y diseño ha creado la necesidad de profesionistas que desarrollen los nuevos proyectos.

Tratado de Libre de Comercio de América del Norte

Remuneración de Asalariados Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz

Miles de dólares corrientes

Año	Sector automotriz	Industria manufacturera	Total
1992	3367.1	23649.3	119361.6
1993	2958.5	22769.7	124709.1
1994	1721.1	13340.5	77333.9
1995	1631.8	12675.7	75222
1996	2152.3	15989.1	92160.4
1997	0	93886.3	0
1998	3484.9	137463.8	13717.2
1999	3987.3	0	151687.7
2000	5064.9	18151.3	180592.1
2001	5427.8	204380.9	204381
2002	5065.1	200582.9	200583
2003	4582.5	185352	195332.9
2004	6620.6	206706.2	224212.3
2005	7545.6	254864.6	254738.6
2006	8007.6	271484.4	271295.7
2007	4896.4	38672.3	270362.3
2008	4085	33143.8	243305.9
2009	3174.7	260779.2	260779.2
2010	3537.9	33057.8	279953.9
2011	3659.4	31177.5	268683.3
2012	4387.1	34419.1	303574.2

Tabla 14. Fuente: INEGI. Banco de Información Económica. <http://www.inegi.org.mx> (consultada en abril de 2014). Millones de pesos corrientes

Los resultados que presentamos en este capítulo nos reiteran al Sector Automotriz como un sector de éxito dentro del marco del TLCAN. La implementación de las Políticas Públicas y el desarrollo de las acciones planteadas en las mismas, han hecho que el sector se mantenga en un desarrollo positivo logrando mantenerlo en los primeros lugares de la industria a nivel mundial. La formación de profesionistas y técnicos especializados para laborar tanto en las pequeñas y medianas empresas así como en las trasnacionales son una garantía de ofrecer productos de calidad al mercado internacional.

Capítulo VII. Acciones de Políticas Públicas en el Gobierno Federal y en el Gobierno local.

7.1.- Importancia del estudio en cuestión

La presente investigación demuestra como la buena implementación de las Políticas Públicas genera un desarrollo en los diferentes sectores que lo realizan de la manera adecuada. En este caso se realiza un estudio de la industria automotriz poniéndolo como sector de éxito en la economía mexicana.

7.2.- Acciones por sexenio y resultados estadísticos

Cada tabla muestra las acciones implementadas por el gobierno Federal y el gobierno local para desarrollar la Industria Automotriz. De toda la Industria, en las estadísticas solo medimos la parte correspondiente al TLCAN. Podemos observar que las políticas públicas locales tienen toda la misma pauta en cada uno de los sexenios, aprovechando las facilidades que el gobierno federal ofrece para el desarrollo del comercio exterior.

Sexenio Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000)

En el cuadro 1 podemos visualizar las Políticas Públicas dirigidas al comercio exterior realizadas en el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León. En este sexenio que inició en 1994, fue el mismo año que dio inicio el TLCAN. Por lo que la mayoría de las políticas estaban enfocadas a la implementación del mismo.

Sexenio Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000)

ACCIONES FEDERALES

	Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa	Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica	Implementación de la excepción de aranceles
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000	<p>Es preciso que el sistema tributario facilite el cumplimiento de las obligaciones de los contribuyentes. Cuando la naturaleza de las contribuciones y el exceso de trámites y gestiones hacen del sistema tributario un obstáculo insalvable para los negocios y la generación de empleos, se anulan las condiciones para la ampliación de la actividad productiva y se desestimula la iniciativa de los particulares para contribuir a su propio progreso y al del país.</p>	<p>Debe contribuir a reducir la dualidad y la dispersión tecnológica. Es importante cerrar la brecha tecnológica que existe entre los niveles tecnológicos de las empresas del país y los de sus competidores en el extranjero. La política tecnológica debe coadyuvar a que México se beneficie de la economía basada en el conocimiento-</p>	<p>Se promoverán las reformas legales e institucionales requeridas para asegurar en todo momento la vigencia del Estado de Derecho en lo referente a la propiedad, la protección al patrimonio, la solución oportuna y conforme a derecho de las controversias mercantiles, y la seguridad jurídica ante abusos de la autoridad.</p>
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000	<p>El sistema tributario debe premiar el esfuerzo productivo. Por ello, es esencial lograr un equilibrio adecuado entre los impuestos que gravan al consumo directamente y los que gravan la renta, ya que estos últimos inciden sobre las decisiones de ahorro e inversión.</p>	<p>Se mejorarán sustancialmente los mecanismos de coordinación para la planeación y presupuestación de la política tecnológica. Se establecerá, a partir de las experiencias existentes, un foro de coordinación entre el sector privado, los centros de investigación y el gobierno. Este foro será promovido desde el más alto nivel gubernamental.</p>	<p>Ampliar la seguridad jurídica de las empresas a través de acciones de desregulación en el ámbito federal, así como de la promoción de modificaciones a los ordenamientos estatales y municipales, para reducir costos y facilitar la apertura y la operación de negocios comerciales e industriales.</p>

<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>	<p>El impuesto sobre la renta de las empresas debe promover, de mejor manera, la reinversión de utilidades. Se buscará ampliar las deducciones de aquellas erogaciones que signifiquen mayor inversión productiva.</p>	<p>Se dará gran énfasis a la promoción del conocimiento como fuente de riqueza y bienestar. Se promoverá una nueva conciencia acerca de la importancia de la actualización tecnológica y el aprovechamiento del acervo mundial del conocimiento en favor de los intereses nacionales. Esta estrategia habrá de comprender la difusión a través de los medios masivos de ejemplos de los beneficios que pueden ser alcanzados mediante un esfuerzo consciente para usar las nuevas tecnologías, así como de las innovaciones tecnológicas de que somos capaces los mexicanos.</p>	<p>Se ejecutará un programa de desregulación y simplificación administrativa orientado a mejorar la eficiencia de la regulación vigente y a eliminar la discrecionalidad innecesaria de la autoridad y el exceso de trámites burocráticos que impiden a las empresas - especialmente a las micro, pequeñas y medianas- concentrar su atención y esfuerzo en la producción y las ventas.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>	<p>Es indispensable otorgar seguridad jurídica plena a los contribuyentes, eliminar ambigüedades y asegurar sus medios de defensa. Se dará transparencia a las diversas resoluciones de carácter general y particular, y se buscará incorporarlas paulatinamente en las disposiciones legales y reglamentarias.</p>	<p>Se impulsará la asimilación y difusión de tecnología, para lo cual se promoverán los centros de información, no sólo para recabar información tecnológica, sino para transmitirla con eficacia a los sectores productivos. Se dará gran impulso al desarrollo de la metrología, las normas y los estándares, y se impulsará la inversión privada en centros de pruebas, control de calidad y modernización. Asimismo, se impulsarán los servicios de extensionismo para la productividad y la tecnología</p>	<p>participación concertada de las autoridades estatales y municipales, de desregulación, eliminación de trámites innecesarios y simplificación de gestiones.</p>

<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>	<p>Las disposiciones fiscales deben simplificarse para reducir los costos administrativos de los contribuyentes e impulsar la actividad productiva y el empleo. Una medida que requiere de revisión urgente en este sentido es el cálculo del impuesto sobre la renta de asalariados que hoy día requiere de múltiples y complejas operaciones.</p>	<p>Se fortalecerá la infraestructura para el desarrollo tecnológico, tanto en los centros del sector público como propiciando, a través de la inversión del sector privado en este rubro-</p>	<p>Se combatirán las prácticas monopólicas, lo mismo por parte de empresas privadas que de empresas. La política industrial se centrará en crear las condiciones fiscales, crediticias, regulatorias y de estímulos a la actualización tecnológica, para que todas las empresas participen en la actividad económica sobre bases justas.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>		<p>Se fortalecerán los centros públicos de investigación con vocación tecnológica. Su fortalecimiento pasará por un proceso muy riguroso de evaluación y de transformación para asegurar que cumplen adecuadamente con sus objetivos. Se continuará avanzando en la implantación de mecanismos para la asignación de recursos públicos en función de resultados y de atracción de recursos de terceros.</p>	<p>Se cuidará que los distintos niveles de apertura no propicien el abuso de algunas empresas que no están sujetas a la competencia externa, mediante precios excesivos y calidad defectuosa de los bienes y servicios que ofrecen. Con ese propósito y tomando en cuenta las condiciones de cada rama productiva y la reciprocidad en las negociaciones comerciales con otros países, se reducirá la dispersión arancelaria entre las distintas mercancías.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>		<p>Se promoverá mayor inversión privada en investigación tecnológica a través de mecanismos financieros y fiscales, y se promoverá la creación de un mercado para la investigación tecnológica privada. Con este último fin se ampliarán los mecanismos de garantías de créditos y de capital de riesgo. Se alentarán activamente la interacción y la vinculación entre centros de investigación, universidades e institutos</p>	<p>Aprovechar el acceso de México a los países con los que se han firmado tratados y acuerdos comerciales, para incrementar las exportaciones a sus mercados</p>

		<p>tecnológicos con las empresas productivas. Con este propósito se aumentarán los fondos para apoyar los esfuerzos de colaboración entre empresas y las instituciones mencionadas. Asimismo, se contribuirá a patrocinar la rotación de investigadores entre la academia, los centros de investigación aplicada y las empresas productivas.</p>	
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>		<p>Se aumentará la cobertura y la calidad de la educación técnica y la capacitación para el trabajo, insistiendo en la adquisición de las habilidades básicas y la capacidad para el aprendizaje permanente.</p>	<p>Alcanzar una mayor reciprocidad, por parte de otros países, a la apertura comercial de México. Sancionar con todo rigor y eficacia las prácticas desleales de comercio que afectan a nuestros productores, y combatir con mayor eficacia el contrabando.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>		<p>Se estimulará un mayor contacto con los centros de generación de tecnología en el extranjero. Se hará promoviendo investigaciones conjuntas, intercambios de investigadores, acceso a redes de información tecnológica, la inversión extranjera directa, las alianzas estratégicas con empresas extranjeras de tecnología avanzada y repatriando o al menos localizando a los investigadores en tecnología mexicanos que viven en el extranjero.</p>	<p>Procurar un tipo de cambio real estable que promueva las exportaciones y la sustitución eficiente de importaciones, en los términos señalados antes para la conducción de la política cambiaria.</p>

<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>		<p>Habrá una promoción más explícita de la importancia de la calidad, y se estimular� así la presencia de los productos hechos en México en los mercados nacionales y de exportación. En este sentido es muy importante difundir los beneficios que conlleva alcanzar los estándares de calidad internacionales. Se apoyar� en mayor medida el desarrollo de la infraestructura para certificar la calidad de los productos.</p>	<p>Facilitar y simplificar los mecanismos de apoyo a las exportaciones y, a través de la banca de desarrollo, promover el acceso de los exportadores al financiamiento competitivo, en especial de las pequeñas y medianas empresas.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>			<p>Adecuar los instrumentos de promoción de las exportaciones para incorporar a sus beneficios, como exportadores indirectos, a las pequeñas y medianas empresas.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>			<p>Descentralizar la operación de los instrumentos de fomento a las exportaciones.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000</p>			<p>Promover el acceso directo de los exportadores nacionales al financiamiento del exterior, cuidando que al endeudamiento externo corresponda un aumento de la generación de</p>

			divisas para servir la deuda contratada.
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000			Promover el desarrollo de la infraestructura aduanera y simplificar los trámites aduanales.
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1994-2000			Fortalecer los mecanismos de información de mercados externos y de oportunidades de coinversión foránea en el país.
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000			Introducir una mayor competencia en aquellos sectores y actividades que han quedado hasta ahora aislados de la misma, y que afectan al desempeño del resto de la economía.
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000			Propiciar una menor dispersión arancelaria y de la protección efectiva en general, entre sectores, ramas y actividades productivas, en un marco de reciprocidad en las negociaciones comerciales con otros países.
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-2000			programas de importación temporal (como el Programa de Importación Temporal para Exportación de las maquiladoras)
DECRETO DE PROMULGACION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE			Disminución en la exigencia en la regla de origen : en el año 1994 un 80%, en el año 1995 un 77.2%, en el año 1996 un 74.4%, en el año 1997 un 71.6%, en el año 1998 un 68.9%, en el año 1999 un 66.1%, en el año 2000 un 63.3%

DECRETO DE PROMULGACION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE			El valor agreado nacional que se exigía en los productos de 1994 a 1998 fue de un 34%, para 1999 disminuyó a un 33% y para el 2000 disminuyó a un 32%.
DECRETO DE PROMULGACION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE			México eliminará cualquier restricción que limite el número de vehículos automotores que una empresa de la industria terminal puede importar a México en relación con el número total de vehículos automotores que dicha empresa vende en México.
DECRETO DE PROMULGACION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE			Reducción arancelaria inmediata del 20% al 10%
DECRETO DE PROMULGACION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE			Salvo que se disponga de otra cosa en este tratado ninguna de las partes podrá incrementar ningún arancel aduanero existente, ni adoptar ningún aduanero existente, ni adoptar ningún arancel nuevo, sobre bienes originarios

Cuadro 1. Fuente: Decreto de promulgación del TLCAN. Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000.

En la cuadro 2 podemos visualizar las Políticas Públicas dirigidas al comercio exterior realizadas en el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León. En este sexenio que inició en 1994, fue el mismo año que dio inicio el TLCAN. Por lo que la mayoría de las políticas estaban enfocadas a la implementación del mismo.

ACCIONES SECTORIALES PERÍODO 1994-2000			
	Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa	Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica	Implementación de la excepción de aranceles
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MEXICO 1999-2005	Reforzar los apoyos a las micro, pequeñas y medianas empresas, con especial énfasis en el financiamiento e incorporar todo tipo de iniciativas que favorezcan la ocupación, mediante el desarrollo de proyectos productivos.	Establecer y operar sistemas de formación de recursos humanos para desarrollar de manera óptima, conocimientos y habilidades productivas requeridas por el sector.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MEXICO 1999-2005	Promover la actualización del marco legal y la desregulación y simplificación de trámites administrativos de los distintos organismos federales, estatales y municipales que intervienen en los procesos de registro, control, inscripción y contratación de servicios para la instalación y operación de las empresas.	Inducir a los factores de la producción la cultura de la seguridad e higiene laboral, de calidad total, de productividad y de competitividad, como alternativas para acceder a un mayor bienestar económico y competir con ventaja en el mercado internacional.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 1997-2003	Establecer de manera explícita los incentivos para la operación de nuevas empresas y de aquellas que se encuentran en funcionamiento.	Promover la vinculación de los sectores públicos y privado en la definición de planes y programas de estudios y de ser posible, en su financiamiento.	Fomentar las alianzas de empresarios de Nuevo León con extranjeros como un medio para impulsar el crecimiento del Estado y alcanzar una mejor posición competitiva con respecto al resto del mundo.
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 1997-2003	Conjuntar esfuerzos de organismos gubernamentales y privados para la instalación y operación de empresas, con el fin de agilizar y apoyar de manera integral la actividad productiva y la consecución de inversiones.	Promover la creación y el mejoramiento de los centros de investigación y de difusión tecnológica y científica, orientados hacia las áreas prioritarias para el desarrollo social y económico del Estado.	

<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 1997-2003</p>	<p>Atraer inversiones, preferentemente de aquellos sectores económicos que generen más empleos y mejor remunerados, sean altamente exportadores, den valor agregado, tengan alta tecnología, sean respetuosos del medio ambiente y estén en crecimiento a nivel mundial.</p>	<p>Promover programas de capacitación para trabajadores, empleados y desempleados, con el fin de que sus habilidades y conocimientos cumplan con las necesidades de la industria, el comercio y los servicios, mediante cursos de actualización para el trabajo.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 1997-2003</p>	<p>Establecer un paquete de estímulos fiscales y de construcción de infraestructura para que Nuevo León sea una opción atractiva y rentable para el inversionista local, nacional y extranjero, desarrollando una normativa para tal efecto y asegurando disponibilidad de información actualizada y relevante sobre las ventajas que existen para invertir en el Estado.</p>	<p>Crear programas para facilitar a los trabajadores la capacitación en procesos productivos de alta tecnología, promoviendo la vinculación del Gobierno del Estado con las empresas y las universidades.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 1997-2003</p>		<p>Promover el crecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas mediante la promoción de una mayor integración de las grandes industrias a la economía local.</p>	

Cuadro 2. Fuente: Plan de Desarrollo Estatal del Estado de México 1999-2005. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Nuevo León 1997-2003. Cuadro elaboración propia.

Las líneas de las Políticas Públicas que realizaron los estados están inclinadas a tener un seguimiento a lo que está implementando el Gobierno Federal. El establecimiento del paquete de estímulos fiscales, los programas para la capacitación de los trabajadores, estimular el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas, trabajar en conjunto los organismos gubernamentales y privados para la instalación y operación de empresas, ayuda a fortalecer el cumplimiento de los objetivos planteados en los planes de desarrollo.

Al comparar los dos cuadros observamos la tendencia de los gobiernos del estado a darle continuidad a las acciones de las políticas públicas del gobierno federal. En cuanto al desarrollo de las facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa. Podemos observar que el gobierno federal enfoca sus prioridades a la actualización y la simplificación de los trámites administrativos de los distintos organismos federales, estatales y municipales tanto para crear nuevas empresas así como para motivar la generación del empleo.

Por parte de los estados, aprovechando los cambios administrativos se enfocan a la promoción También promueven la integración de organismos gubernamentales con los privados para la instalación de nuevas empresas y la consecución de inversiones. Las inversiones a las que se les daba preferencia son aquellas de los sectores económicos que pudieran generar más empleos y mejor remunerados. También estimulaban por medio de paquetes fiscales y de construcción de construcción de infraestructura.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz. Estadísticas 1994-2000								
Inversión Extranjera Directa (MD)				Personal Ocupado Total de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz		Remuneración de Asalariados Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz		
Sector Automotriz				Promedio anual de ocupaciones remuneradas, No. personas		Miles de dólares corrientes		
Año	Total	Canadá	Estados Unidos	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz	Total	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz
1994	1064.6	ND	ND	3238	338	77333	13340	1721
1995	8,374	ND	ND	3066	325	75222	12675	1631
1996	767	16.1	588	3278	358	92160	15989	2152
1997	1,281	7.6	563	3566	405	ND	93886	ND
1998	615	4.7	375	0	186	13717	137463	3484
1999	2,182	143.1	735	0	471	151687	ND	3987
2000	1,609	91.2	972	4102	511	180592	18151	5064

Cuadro 3. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Cuadro elaboración propia

Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz. Estadísticas 1994-2000									
	Balanza comercial Automotriz			Ventas totales			Producción		
	México Estados Unidos			Número de vehículos			Número de vehículos		
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional
1994	51,618.6	54,834.2	-3,215.6	1,200,072	632,217	567,855	1,131,033	556,002	575,031
1995	66,273.6	53,902.5	12,371.1	973,700	190,847	782,843	937,812	159,134	778,678
1996	80,570.0	1,743.6	78,826.4	1,314,287	336,100	987,187	1,219,424	248,550	970,874
1997	94,376.9	82,002.2	12,374.7	1,491,349	502,981	988,368	1,539,680	375,250	984,430
1998	103,001.8	93,258.4	9,743.4	1,654,034	667,597	986,437	1,462,707	483,949	978,758
1999	120,262.0	105,267.3	14,994.7	1,814,667	707,611	1,107,056	1,547,140	469,923	1,077,217
2000	147,399.9	127,534.4	19,865.5	2,355,085	904,155	1,450,930	1,933,648	500,650	1,432,998

Cuadro 4. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Cuadro elaboración propia.

En el cuadro 4 podemos observar el incremento que se tuvo en la balanza comercial a seis años de implementado el TLCAN fue de un 617 %, lo que indica un comportamiento positivo de las exportaciones e importaciones hacia los países integrantes del mismo. En tanto a la producción de automóviles podemos apreciar que la producción se incrementó en un 83%, considerando un comportamiento generalizado en el transcurso del sexenio que el mayor porcentaje de la producción va dirigido al mercado internacional. La generación de empleos en este período se incrementó en un 151% en el sector automotriz mexicano y la relación con la remuneración económica laboral el incremento fue del 294% lo que se puede interpretar como mayor y mejor empleo en el sector.

Sexenio Vicente Fox Quezada (2000-2006)

En el cuadro 5 podemos visualizar las Políticas Públicas dirigidas al comercio exterior realizadas en el sexenio de Vicente Fox Quezada. En este sexenio que inició en 2000, la implementación de las Políticas Públicas van desarrolladas a la generación de recursos humanos capacitados y al desarrollo de investigación tanto tecnológica como de gestión. En cuanto a las facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa fortalecen las acciones que se implementaron en el sexenio anterior dando importancia al desarrollo macro y microeconómico. En cuanto a la implementación de la excepción de aranceles no se realizaron acciones nuevas, solo se respetó lo que se había acordado en el decreto del TLCAN, haciendo las regulaciones necesarias para poder aplicar lo ya establecido.

Vicente Fox Quezada (2000-2006)

ACCIONES FEDERALES

	Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa	Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica	Implementación de la excepción de aranceles
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Conducir responsablemente la marcha económica del país. Corresponde al Ejecutivo Federal la conducción responsable de la economía, a fin de establecer condiciones que lleven al logro de mejores condiciones de vida para la población, mediante un entorno macroeconómico que promueva la estabilidad y la certidumbre, una mayor eficiencia en la operación de los mercados y un sistema financiero sólido y efectivo en la canalización del ahorro hacia el financiamiento del desarrollo.	Elevar y extender la competitividad del país. Elevar y ampliar la competitividad del país es una condición necesaria para alcanzar un crecimiento más dinámico y para garantizar que éste conduzca a un desarrollo incluyente. Corresponde al Estado promover las condiciones para la inserción competitiva de México en la economía global. En el marco de una nueva cultura laboral y empresarial, se propone una política de competitividad industrial capaz de crear las condiciones para extender la competitividad a todo el espectro sectorial y regional, no plenamente aprovechado todavía, ofreciendo una disponibilidad oportuna y eficaz de infraestructura, una adecuada oferta de educación y de capacitación para el trabajo productivo, un mayor esfuerzo de desarrollo tecnológico y científico y un marco de regulación más flexible.	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Coordinar la política fiscal con la política monetaria		
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Promover una nueva hacienda pública.	Promover el desarrollo y la competitividad sectorial	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Promover esquemas de regulación y supervisión eficaces en el sistema financiero.	Crear infraestructura y servicios públicos de calidad.	
PLAN NACIONAL DE	Impulsar una banca comercial sólida y eficiente.	Formación de recursos humanos y una nueva cultura	

DESARROLLO 2001-2006		empresarial.	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Fortalecer a los intermediarios no bancarios y construir una cultura del seguro en México.	Impulsar una nueva cultura laboral y una reforma del marco laboral que amplíe las oportunidades de desarrollo de los trabajadores.	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Crear la banca social.	Promover una inserción ventajosa del país en el entorno internacional y en la nueva economía	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Reactivar la banca de desarrollo.	Promover el uso y aprovechamiento de la tecnología y de la información	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Impulsar la eficiencia en el mercado de valores	Consolidar e impulsar el marco institucional y la mejora regulatoria que simplifique la carga administrativa de las empresas	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Promover la productividad del sector público	Fortalecer el mercado interno.	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Desarrollar nuevos instrumentos para el control de riesgos y la promoción de la estabilidad.	Instrumentar una política integral de desarrollo empresarial	
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006	Promover mayores flujos de inversión extranjera directa	Apoyar a los microempresarios y a los trabajadores por su cuenta para que logren una vinculación productiva con el mercado, mediante la asesoría y la capacitación	

Cuadro 5. Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006. Cuadro elaboración propia.

En el cuadro 6 podemos apreciar que las acciones de los estados incentivan la formación de los clusters automotrices, empiezan a organizar la triple hélice la cual está conformada por el gobierno, academia e industria. Con la formación de los clusters lo que se busca es que las empresas grandes generen un encadenamiento con las empresas pequeñas para desarrollar a las pequeñas y medianas empresas.

Los gobiernos estatales comienzan a realizar acciones para mejorar la infraestructura de los estados como una plataforma logística multimodal, para que sean más atractivos a la Inversión Extranjera Directa. Los incentivos al desarrollo tecnológico que busquen la integración que promuevan las asociaciones empresariales para fomentar la adopción de sistemas de calidad entre los agremiados.

ACCIONES SECTORIALES. PERÍODO 2000-2006			
	Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa	Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica	Implementación de la excepción de aranceles
DECRETO PARA EL APOYO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL Y EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL MERCADO INTERNO DE AUTOMÓVILES. (DOF,31 DIC. 2003)		La Secretaría podrá autorizar una cantidad mayor a la establecida en los artículos 10 y 11 a las empresas que cumplan con lo dispuesto en los artículos 3,4 ó 7, de conformidad con los parámetros que se definan en las reglas que se expidan para la aplicación de este Decreto, cuando se cumpla alguno de los siguientes factores:	Podrán importar con cero arancel ad-valorem los vehículos de los segmentos que producen en México, al amparo del arancel-cupo, por un volumen anual equivalente al 10% de la producción efectuada en el año inmediato anterior.
DECRETO PARA EL APOYO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL Y EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL MERCADO INTERNO DE AUTOMÓVILES. (DOF,31 DIC. 2003)		Inversiones para establecer, ampliar o modernizar instalaciones productivas en México, para fabricar vehículos a los que se refiere el artículo 3, fracción I, o sus componentes principales, tales como motores, transmisiones o ejes;	Disminución en la exigencia de importación en un: en el año 2001 un 60.5%, en el año 2002 un 57.7%, en el año 2003 un 55 %.

<p>DECRETO PARA EL APOYO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL Y EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL MERCADO INTERNO DE AUTOMÓVILES. (DOF,31 DIC. 2003)</p>		<p>Inversión en desarrollo humano y tecnológico, ya sea mediante capacitación especializada de obreros y/o empleados, capacitación y/o transferencia tecnológica a proveedores de primer, segundo y tercer nivel, y/o el apoyo a centros de diseño y/o desarrollo tecnológico.</p>	<p>Política Integral de Fomento a las Exportaciones. Desarrollar una política integral para el fomento de las exportaciones en el Estado.</p>
<p>DECRETO PARA EL APOYO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL Y EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL MERCADO INTERNO DE AUTOMÓVILES. (DOF,31 DIC. 2003)</p>		<p>Compras a proveedores nacionales para abastecer a plantas de la empresa establecidas fuera de territorio nacional. (Artículo reformado DOF 30 11 09)</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010</p>	<p>Mejora Regulatoria. Programa con el sector empresarial para mejorar el marco regulatorio en materia económica</p>	<p>Comité para la Competitividad. Crear en coordinación con la presidencia de la República, un comité estatal para el fomento integral a la competitividad de los sectores productivos del Estado.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010</p>	<p>Infraestructura Moderna para la Inversión. Promover el desarrollo de infraestructura de vanguardia que promueva la atracción de inversiones nacionales y extranjeras.</p>	<p>Desarrollo de Tecnología Local. Promover el uso de tecnologías de la información en las empresas y el desarrollo de tecnología local.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010</p>	<p>Comité Estatal de Mejora Regulatoria, Transparencia y Rendición de Cuentas. Apoyar la creación del Comité Estatal de Mejora Regulatoria, Transparencia y Rendición de Cuentas</p>	<p>Plataforma Logística Multimodal. Impulsar la creación en el Estado de una plataforma logística multimodal de vanguardia, como polo de desarrollo regional.</p>	

	que permita optimizar y transparentar los procedimientos destinados a facilitar la inversión local y foránea.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010	Implementar políticas orientadas a apoyar a los empresarios locales, mediante mecanismos que brinden mayores oportunidades de negocios, financiamiento, capacitación y gestión empresarial, a fin de impulsar la competitividad de los mismos.	Recinto Fiscalizado Estratégico (REFIE). Promover la creación de un REFIE en el Estado, aprovechando las ventajas que ofrece este régimen aduanero y nuestra ubicación geográfica.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010	Gestión Empresarial. Realizar gestiones ante el Gobierno Federal y organismos internacionales seleccionados, para la atracción de recursos financieros.	Modernización de Infraestructura Industrial. Establecer un plan integral para la modernización de la infraestructura de parques y desarrollo industriales con que cuenta el Estado.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010	Análisis de la Eficiencia en los Procesos de Atención al Público. Lograr una atención ágil y eficiente del público que solicita servicios de la Secretaría de Finanzas.	Distrito de Negocios. Promover la creación de un Distrito de Negocios en el Estado, para la integración de servicios corporativos para el sector empresarial.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010	Supervisión al Cumplimiento de la Normatividad y Programas de trabajo de las Unidades Administrativas de la Secretaría.	Infraestructura para la Ciencia y la Tecnología. Impulsar la creación de infraestructura orientada al desarrollo científico y tecnológico de la Entidad.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010		Centros de Desarrollo Tecnológico. Promover la creación de Centros de Desarrollo Tecnológico e Investigación con una visión empresarial.	

<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010</p>		<p>Reorientación y Creación de Nuevos Clusters. Implementar un plan para la reorientación, evaluación, viabilidad, reingeniería y creación de nuevos agrupamientos industriales, así como de los ya existentes.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010</p>		<p>Apoyo a los Brazos Tecnológicos de los Clusters Industriales. Fortalecer el apoyo a los brazos tecnológicos que prestan servicio a los agrupamientos industriales, mediante financiamiento para la transferencia de tecnología, capacitación e incentivos a la innovación.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DE AGUASCALIENTES 2004-2010</p>		<p>Asistencia Técnica a las MIPYMES. Establecer un programa para brindar asistencia técnica por parte de las universidades y centros de investigación, a las micro, pequeñas y medianas empresas del Estado.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MEXICO 2005-2011</p>	<p>Promover y atraer la inversión privada, nacional y extranjera e incrementar la capacidad de la entidad para retener dicha inversión.</p>	<p>Propiciar el encadenamiento productivo entre la micro, pequeña y mediana empresa con la gran industria, para generar exportación indirecta y modernizar la actividad productiva.</p>	<p>Fomentar mecanismos que estimulen la diversificación de los mercados de exportación, para aprovechar las ventajas que ofrecen los tratados comerciales suscritos por México, así como estimular el desarrollo del comercio exterior.</p>
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MEXICO 2005-2011</p>	<p>Impulsar la creación de un organismo estatal para la promoción económica del desarrollo local que apoye y coordine los esfuerzos de los comunitarios para impulsar proyectos que permitan la inserción favorable de</p>	<p>Motivar a las asociaciones empresariales para que fomenten la adopción de sistemas de calidad entre sus agremiados.</p>	<p>Promover la integración de cadenas de proveedores mexiquenses ligadas a las empresas exportadoras de los sectores automotrices, químicos, textiles y de alimentos industrializados.</p>

	las actividades económicas locales en el contexto de la globalización.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MEXICO 2005-2011	Incentivar el uso de lotes y zonas subutilizadas para el desarrollo de parques industriales.	Promover el desarrollo y la transferencia de tecnología hacia sectores estratégicos.	Promover la sustitución de importaciones y desarrollo de proveedores que favorezcan la integración nacional para estimular la exportación indirecta.
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MEXICO 2005-2011		Fortalecer el desarrollo en ciencia y tecnología a través de programas integrados de las instituciones de educación superior y centros de investigación ubicados en la entidad, para generar, difundir, seleccionar, adaptar y aplicar el conocimiento científico y técnico al sector productivo.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2005-2011	Impulsar la atracción de inversiones para estimular el crecimiento y consolidación de productiva.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2005-2011	Elaborar proyectos destinados a la instalación de nuevas empresas mediante la atracción de inversión extranjera directa.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2005-2011	Presentar proyectos de inversión de las empresas interesadas en invertir en Puebla ante el Consejo para el Desarrollo Industrial, Comercial y de apoyo fiscal que le puede ser otorgado.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2005-2011	Incentivar las reinversiones en el Estado de Puebla por medio de apoyos fiscales	Detonar los sectores estratégicos para el desarrollo económico del Estado, en coordinación con las grandes	

		empresas extranjeras ya instaladas.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2005-2011	Asesorar a las empresas ya instaladas, sobre los instrumentos fiscales de apoyo que ofrecen los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal.	Impulsar la instalación de centros empresariales de innovación.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Promover la simplificación, agilización y automatización de los trámites para la apertura y operación de empresas.	Promover la participación de las empresas en la economía a través de la asesoría y gestión de trámites.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Fortalecer la coordinación para la mejora regulatoria entre los tres órdenes de gobierno.	Apoyo al acceso a recursos y estímulos fiscales como recompensa a la adopción de tecnologías de frontera y adquisición de prácticas innovadora.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Desarrollo del registro de trámites y servicios empresariales como guía de información de obligaciones regulatorias para la apertura y operaciones de empresas.	Orientar la investigación y el desarrollo tecnológico hacia los clusters y cadenas productivas en coordinación con las empresas.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Fortalecimiento de la operación de las ventanillas únicas de Atención Empresarial y los Centros de Atención Empresarial.	Generar mayor asociatividad entre empresas y universidades e institutos tecnológicos.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012		Impulsar talleres de tecnologías y prácticas empresariales de frontera.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009	Proporcionar con calidad servicios de Ventanilla Única de Gestión que comprenda asesoría, gestión y tramitación para agilizar la apertura, instalación y operación de micro y pequeñas empresas.	Apoyar a las pequeñas y medianas empresas mediante asesoría, impulso a la innovación tecnológica, acceso a financiamiento, capacitación y desarrollo como proveedores de grandes empresas para mejorar su competitividad.	Ofrecer apoyo a las exportaciones de agrupamientos industriales.

<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009</p>	<p>Desplegar un amplio esfuerzo de mejora regulatoria en materia de trámites y reducción de tiempos de respuesta, así como de eliminación de requisitos innecesarios, a través de acuerdos con las diversas dependencias federales, estatales y municipales.</p>	<p>Efectuar estudios de competitividad y ventajas comparativas e impulsar acciones para el desarrollo de proveedores y el fortalecimiento de cadenas productivas.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009</p>	<p>Integrar información sobre oportunidades de inversión y negocios a través del Portal de Gobierno y del Centro Virtual de Negocios.</p>	<p>Efectuar estudios a fin de identificar las ventanas de oportunidad para apoyar el desarrollo de agrupamientos industriales y de servicios.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009</p>	<p>Brindar asesoría y atención personalizada a las empresas interesadas en aprovechar las ventajas competitivas de la proveeduría local, visitando empresas en el extranjero para dar a conocer las oportunidades que ofrece nuestro Estado.</p>	<p>Fortalecer la vinculación y realizar visitas a empresas extranjeras establecidas en el Estado.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009</p>	<p>Contar con agentes promotores en Estados Unidos de América, Canadá y Europa para atraer inversión extranjera y promover las exportaciones</p>	<p>Impulsar el desarrollo de proveedores locales para empresas internacionales.</p>	
<p>PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009</p>		<p>Promover el desarrollo de diagnósticos tecnológicos, información especializada sobre tecnologías emergentes, proyectos de investigación con base en la experiencia de otros países y, asimismo, estudios de prospectiva tecnológica y de gran visión para desarrollar políticas públicas en beneficio del aparato</p>	

		productivo del estado.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009		Estimular el desarrollo del capital intelectual y la innovación, a través de asesoría jurídica y acceso a recursos para su financiamiento.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009		Promover apoyos y estímulos fiscales a la investigación científica, la innovación y el desarrollo tecnológico para la productividad.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2004-2009		Fomentar la creación de centros o institutos de investigación científica y del conocimiento en áreas prioritarias.	

Cuadro 6. Fuente: Plan de Desarrollo Estatal del Estado De Nuevo León 2004-2009. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Guanajuato 2006-2012. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Puebla 2005-2011. Plan de Desarrollo Estatal del Estado De México 2005-2011. Plan de Desarrollo Estatal de Aguascalientes 2004-2010. Decreto Para el Apoyo de la Competitividad de la Industria Automotriz Terminal y el Impulso al Desarrollo del Mercado Interno de Automóviles. (Dof,31 Dic. 2003). Cuadro elaboración propia.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte								
Inversión Extranjera Directa (MD)				Personal Ocupado Total de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz (Promedio anual de ocupaciones remuneradas)		Remuneración de Asalariados Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz		
Sector Automotriz						Miles dólares corrientes		
Año	Total	Canadá	Estados Unidos	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz	Total	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz
2001	1427	545	590.4	3898	481	204381	204380	5427
2002	1305	10.7	890.6	3637	469	200583	200582	5065
2003	970	3.4	558.8	3531	464	195332	185352	4582
2004	2482	43.7	1847	3505	468	224212	206706	6620
2005	2121	185.6	1465	1,372	183.7	254738	254864	7545
2006	1521	78.6	1003	1,389	197.2	271295	271484	8007

Cuadro 7. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Cuadro elaboración propia.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte									
Balanza comercial Automotriz				Ventas totales			Producción		
México		Estados Unidos		Número de vehículos			Número de vehículos		
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional
2001	140,564.4	113,766.8	26,797.6	2360343	945534	1414809	1854003	471567	1382436
2002	141,897.6	106,556.7	35,340.9	2 354 152	1 018 486	1 335 666	1820319	500943	1319376
2003	144,293.4	105,360.7	38,932.7	2 193 687	998 540	1 195 147	1585982	415779	1170203
2004	164,522.0	110,826.7	53,695.3	2 254 440	1 122 218	1 132 222	1658458	466898	1101558
2005	183,562.8	118,547.3	65,015.5	2 397 890	1 168 373	1 229 517	1688177	495327	1192850
2006	211,799.4	130,311.0	81,488.4	2 792 929	1 205 759	1 587 170	2068929	512231	1556598

Cuadro 8. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Cuadro elaboración propia.

Podemos observar que en este período el principal incremento de la IED en el sector automotriz mexicano en el marco del TLCAN fue de Estados Unidos teniendo un incremento del 170% entre el 2001 y el 2006. Lo que conlleva a que este país es el principal socio comercial con México. El incremento en la generación de empleo es de un 40% en este período sexenal, también se puede observar un incremento la remuneración salarial, lo que nos dice que la relación entre la IED, la generación de empleo y la remuneración está siendo beneficiada con la implementación de las Políticas Públicas establecidas tanto por el gobierno federal como el estatal.

También se puede observar que en este período sigue incrementando la producción de vehículos, aunque para consumo nacional el incremento es menor. Sin embargo, la producción para consumo internacional ha incrementado en un 88%. El comportamiento de la Balanza Comercial ha sido totalmente favorable para México, ya que el superávit que presenta ha incrementado en un 300%.

Sexenio Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012)

En el sexenio de Felipe Calderón las acciones estuvieron enfocadas al énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica. Se realizaron acciones en donde se buscaba la unión de los tres poderes gubernamentales para agilizar las reformas necesarias para traducirlas en resultados tangibles. Se diseñaron agendas para crear acciones específicas para el desarrollo de los sectores según las necesidades de cada uno de ellos. Se continuó con el apoyo para las actividades de investigación y vinculación entre las triple hélice. En cuanto a la liberación de aranceles se le dio continuidad al decreto del TLCAN con las modificaciones aplicadas en el decreto publicado el 30 de noviembre del 2009, en donde incrementó el porcentaje de importación de vehículos con cero arancel.

En este sexenio el enfoque al desarrollo tecnológico e innovación continua, se sigue reforzando la IED en este rubro. Analizando las políticas sectoriales pareciera que cada Estado analizó sus Fortalezas y Debilidades y plantearon las acciones sobre las mismas dando desarrollo a la agilización de trámites, incentivos para mantener la IED existente y atraer nueva inversión al mismo.

Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012)

ACCIONES FEDERALES

	Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa	Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica	Implementación de la excepción de aranceles
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012	Simplificación y estabilidad tributaria. Aun que las tasas de los impuestos directos en México se han reducido de forma importante, la complejidad para cumplir con las obligaciones fiscales colocan al país en seria desventaja con respecto a otras naciones. Asimismo, las modificaciones continuas en las disposiciones fiscales son una fuente importante de incertidumbre. Por tanto, es necesario establecer un régimen tributario competitivo, sencillo y estable	Proveer de un mayor apoyo directo a la investigación en ciencia y tecnología para el descubrimiento de nuevas ideas, así como garantizar una adecuada propiedad intelectual, dado el valor elevado de las ideas nuevas en un entorno propicio.	Promover activamente las exportaciones, atraer inversiones, difundir la oferta turística y cultural del país, e identificar nuevas oportunidades para las empresas mexicanas globales.
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.	Fomentar la productividad en las relaciones laborales. Esto es clave para una mayor creación de empleos formales y para hacer frente a la creciente competencia mundial. De esta forma se generará una mayor demanda de trabajo en el sector formal de la economía, derivada de un crecimiento dinámico que se traduzca en mayores ingresos de los trabajadores.	Crear un vínculo estrecho entre el sector público, la academia y el sector empresarial. Sólo así podrán plasmarse exitosamente los nuevos conocimientos en procesos productivos. Cabe notar que, en muchos países, el sector privado juega un papel tanto o más importante que el sector público en el desarrollo y aplicación de nuevas ideas.	Aprovechar mejor la red de tratados de libre comercio y las ventajas asociadas a la apertura comercial para fortalecer las capacidades económicas y comerciales de México.

<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>	<p>Promover la inversión en infraestructura, ya que se trata de un factor fundamental en la determinación de los costos de logística, así como para contar con una oferta competitiva, suficiente y oportuna de los insumos necesarios para la producción. De ahí la necesidad de impulsar una mayor inversión pública y privada en el sector.</p>	<p>Facilitar el financiamiento de las actividades de ciencia, innovación y tecnología. Para ello no basta el financiamiento público. Un elemento clave es el desarrollo de nuevas opciones de financiamiento con recursos privados que permitan la creación de nuevas empresas, así como permitir la adquisición, adaptación y desarrollo de nuevas tecnologías</p>	<p>Fomentar un comercio exterior amplio y justo que elimine las barreras proteccionistas impuestas a las exportaciones de los países en desarrollo.</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>	<p>Continuar con el proceso de apertura comercial y atracción de inversión extranjera directa. Aranceles más bajos permiten adquirir maquinaria y equipo avanzados a menores costos, mientras que la inversión extranjera directa transfiere al país aquellas tecnologías que no están a la venta. Dado que tomará tiempo alcanzar niveles de innovación propia comparables con los de los países más industrializados, la adopción de tecnologías avanzadas es un primer paso para cerrar esta brecha</p>	<p>Integrar una agenda nacional para la competitividad que involucre a los tres Poderes de la Unión, los tres órdenes de gobierno y al sector privado, con objeto de suscitar el compromiso de los diversos actores políticos y sociales con objeto de realizar las reformas necesarias y traducirlas en resultados tangibles a corto y mediano plazo</p>	<p>En un mundo globalizado y cada vez más interdependiente, la libertad de comercio es la fórmula que ha probado mayor eficacia para impulsar el crecimiento de las economías nacionales. No obstante, en la práctica, la tendencia natural a la complementariedad económica en el mundo sigue enfrentando barreras que reducen las oportunidades de los países más pobres o en desarrollo, en beneficio de los más ricos. El freno a la libre circulación de mercancías y el proteccionismo son obstáculos que la política exterior mexicana seguirá empeñada en remover</p>
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>		<p>Diseñar agendas sectoriales para la competitividad de sectores económicos de alto valor agregado y contenido tecnológico, y de sectores precursores, así como la reconversión de sectores tradicionales, a fin de generar empleos mejor remunerados.</p>	

<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>		<p>Es importante que se establezca una diferenciación de los programas del Gobierno Federal por regiones, además de establecer clusters regionales (grupos de empresas agrupadas geográficamente para alcanzar ventajas competitivas) y promover la integración de cadenas productivas locales y regionales sin perder de vista a las cadenas de consumidores</p>	
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>		<p>Se deberá promover el escalamiento de la producción hacia manufacturas de alto valor agregado como son: automotriz, electrónico, autopartes, entre otras, y la reconversión de industria básica como son: textil-vestido, cuero-calzado, juguetes, entre otros, además de diseñar agendas de trabajo para la competitividad sectorial.</p>	
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>		<p>Disminuir los costos para la apertura y operación de los negocios a través de la mejora regulatoria.</p>	

<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>		<p>Mejorar la regulación y hacerla más expedita mediante la ampliación de los Sistemas de Apertura Rápida de Empresas (SARES) en los municipios del país, reduciendo trámites y agilizando los tiempos de respuesta en la apertura de negocios.</p>	
<p>PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012.</p>		<p>Vincular las actividades de investigación y desarrollo con las necesidades del sector rural. Es necesario vincular los resultados de investigación con el establecimiento de los programas de fomento a la producción agropecuaria y pesquera. Asimismo, se requiere intensificar la transferencia de la tecnología ya generada vinculándola con las asociaciones de productores. La investigación rural adquiere cada vez más importancia alrededor del mundo. Australia, Nueva Zelanda, Canadá y Malasia son ejemplos concretos de cómo la investigación rural funciona.</p>	
<p>DOF 30/NOV 2009 Decreto que modifica el diverso para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles ** Revisar cláusulas para la aplicación **</p>		<p>Incremento en el porcentaje de importación de vehículos con cero arancel <i>ad-valorem</i> si se comprometen ampliar o modernizar instalaciones productivas en México, así como invertir en desarrollo humano tecnológico.</p>	<p>Incremento en el porcentaje de importación de vehículos con cero arancel <i>ad-valorem</i> si se comprometen ampliar o modernizar instalaciones productivas en México, así como invertir en desarrollo humano tecnológico.</p>

<p>DOF 30/NOV 2009 Decreto que modifica el diverso para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles ** Revisar cláusulas para la aplicación **</p>	<p>Que resulta conveniente establecer un mecanismo claro y transparente para la autorización de cupos adicionales, por lo que se precisa que el incremento en la cantidad de unidades que podrá autorizarse a las empresas dependerá del monto de las inversiones que éstas hayan efectuado en el desarrollo de su proyectos de inversión</p>	<p>Constitución del clúster automotriz en NL y relación de la triple elite (gobierno, empresa y academia)</p>	
---	---	--	--

Cuadro 9. Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. DOF 30/NOV 2009 Decreto que modifica el diverso para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles. Cuadro elaboración propia.

En el cuadro 10 podemos ver que las acciones que realizaron los estados el enfoque también fue a la innovación tecnológica dando soporte al incentivo de las empresas para invertir en investigación y desarrollar nuevas tecnologías. Se dio la consolidación de los clusters y el gobierno inició la promoción de parques industriales, centros de almacenaje y distribución, y de apoyo a las cadenas productivas de exportación. La vinculación entre el gobierno, la industria y la academia plantea tendencia en la estructura productiva para promover la lineación de la oferta educativa de los niveles medio y superior.

ACCIONES REGIONALES/ SECTORIAL. PERÍODO 2007-2012

	Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa	Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica	Implementación de la excepción de aranceles
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015	Poner en marcha una estrategia para la expansión de los sectores automotriz, metalmecánico, tecnologías de la información y las comunicaciones, electrónica y electrodomésticos, biotecnología, agroindustria e industria alimenticia, servicios médicos especializados y ciencias de la salud, aeronáutica y aeroespacial, que incluya la atracción de la inversión nacional y extranjera y, en el caso de estas dos últimas especialmente los países de origen idóneos para los intereses de Nuevo León.	Impulsar una infraestructura logística suficiente en parques industriales, centros de almacenaje y distribución, y de apoyo a las cadenas productivas de exportación.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015	Estructurar un paquete integral de estímulos a la inversión y favorecer el suministro adecuado de servicios de infraestructura y telecomunicaciones que demandan los inversionistas para instalarse.	Consolidar los clusters existentes y promover la creación de nuevos agrupamientos en sectores estratégicos seleccionados, en un marco de asociatividad entre las universidades, las empresas y el gobierno.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015	Promover la simplificación y agilización de trámites para la apertura de empresas y brindar asesoría para realizar dichos trámites.	Fortalecer la colaboración entre los tres órdenes de gobierno, universidades, comunidades extranjeras y organismos empresariales para la atención de inversionistas.	

PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015	Gestionar recursos para el financiamiento, capital semilla para proyectos de MIPymes integradas en cadenas productivas.	Fortalecer las políticas de apoyo a la formación y consolidación de clusters en sectores estratégicos para la nueva orientación del desarrollo económico de Nuevo León.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Promover la integración de cadenas productivas, el desarrollo de proveedores y la creación de fondos para estas acciones.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Promover la integración de cadenas productivas, el desarrollo de proveedores y la creación de fondos para estas acciones.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Consolidar los incentivos para el desarrollo de empresas de alta tecnología.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Promover la incorporación de las etapas de diseño en los procesos productivos.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Facilitar la vinculación entre MIPymes y grandes empresas nacionales y extranjeras para integrar cadenas productivas y desarrollar productores.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Apoyar la formación de recursos humanos para la investigación y la innovación de acuerdo con las necesidades de los sectores estratégicos.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Promover la alineación de la oferta educativa de los niveles medio superior y superior con los requerimientos que plantean las tendencias de la estructura productiva.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Fomentar el desarrollo de las capacidades creativas del capital humano y la formación de líderes de proyecto para los sectores estratégicos.	

PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Alinear las acciones de promoción de la investigación y la innovación tecnológica con la evolución de la estructura productiva.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Promover la incorporación de desarrollos e innovaciones tecnológicas a los procesos y productos de los sectores estratégicos.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Vincular las actividades de innovación e investigación científica entre los sectores académico, científico y productivo.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Diseñar nuevos mecanismos de cooperación, nacional e internacional, y de financiamiento, para incrementar la realización de proyectos de investigación científica e innovación.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Establecer y mejorar los mecanismos de financiamiento para la generación de empresas basadas en la innovación.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Solicitar mayor cantidad de recursos al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) para desarrollo de tecnología y establecer mecanismos e instrumentos para potenciar los recursos dedicados a la investigación básica y aplicada.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN 2010.2015		Promover y diseñar los fondos y mecanismos de financiamiento para incrementar la generación de nuevas empresas con base en la innovación.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Promover la simplificación, agilización y automatización de los trámites para la apertura y operación de empresas.	Promover la participación de las empresas en la economía a través de la asesoría y gestión de trámites.	

PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Fortalecer la coordinación para la mejora regulatoria entre los tres órdenes de gobierno.	Apoyo al acceso a recursos y estímulos fiscales como recompensa a la adopción de tecnologías de frontera y adquisición de prácticas innovadora.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Desarrollo del registro de trámites y servicios empresariales como guía de información de obligaciones regulatorias para la apertura y operaciones de empresas.	Orientar la investigación y el desarrollo tecnológico hacia los clusters y cadenas productivas en coordinación con las empresas.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012	Fortalecimiento de la operación de las ventanillas únicas de Atención Empresarial y los Centros de Atención Empresarial.	Generar mayor asociatividad entre empresas y universidades e institutos tecnológicos.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO 2006-2012		Impulsar talleres de tecnologías y prácticas empresariales de frontera.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2011-2017	Promover la atracción y retención de inversión nacional y extranjera mediante el diseño e instrumentación de esquemas de fomento e incentivos alineados a las necesidades y requerimientos de los diferentes sectores, industrias y regiones.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE PUEBLA 2011-2017	Utilizar y potenciar los instrumentos de desarrollo y financiamiento empresarial y del empleo del Estado de Puebla, la federación, Banca de Desarrollo, organismos internacionales e iniciativa privada que permitan lograr resultados de alto impacto en el corto plazo y de manera creciente a futuro.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO 2011-2017	atraer inversión en sectores altamente competitivos.	Impulsar la productividad de los sectores económicos que sean los grandes generadores de empleo.	generar la simplificación administrativa y adecuación normativa

PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO 2011-2017	Eliminar el impuesto de la Tenencia Vehicular a partir del 1° de enero del 2012, en términos de la legislación en la materia y con las salvedades del caso.	Promover la vinculación de empresas y universidades para crear y consolidar clústeres de innovación y generación de empleos de alto valor agregado.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO 2011-2017	Gestionar estímulos fiscales focalizados.	Implementar diversas acciones para la aplicación integral de la Ley de Mejora Regulatoria y la Ley de Fomento Económico y Competitividad, en los ámbitos estatal y municipal.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO 2011-2017	Atraer, en conjunto con los gobiernos municipales, industrias productivas de alto valor agregado en las que la entidad cuenta con ventajas competitivas.	Consolidar los grupos industriales organizados en redes de colaboración (clústeres).	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO 2011-2017	Llevar a cabo acciones para retener en la entidad a la industria que desee reubicar sus operaciones en una localidad diferente	Fomentar el desarrollo de clústeres comerciales que atraigan servicios de alto valor agregado a la Zona Oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO 2011-2017	Atraer Inversión Extranjera Directa (IED) en aquellos subsectores de nuevas industrias con alto desarrollo tecnológico y generadoras de mayor valor agregado.		
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES 2010-2016		Creación de un parque para la investigación y desarrollo tecnológico.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES 2010-2016		Focalizar la investigación en las áreas de: biotecnología, electrónica, Diseño automotriz, tecnologías de la información y comunicaciones, mecatrónica, energía renovable y tecnología textil y diseño agrícola.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE		Crear nuevas empresas de alta tecnología e innovación.	

AGUASCALIENTES 2010-2016			
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES 2010-2016		Promover programas de vinculación entre los sectores productivo y académico que incentiven e impulsen la investigación científica y tecnológica.	
PLAN DE DESARROLLO ESTATAL DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES 2010-2016		Renovar el conjunto de instrumentos financieros. Incentivos fiscales y capitales de riesgo para apoyar la innovación.	

Cuadro 10. Fuente: Plan de Desarrollo Estatal del Estado De Aguascalientes 2010-2016. Plan de Desarrollo Estatal del Estado De México 2011-2017. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Puebla 2011-2017. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Guanajuato 2006-2012. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Nuevo León 2010-2015.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte								
Inversión Extranjera Directa (MD)				Personal Ocupado Total de la Industria Manufacturera y de la industria Automotriz		Remuneración de Asalariados Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz		
Sector Automotriz				(Promedio anual de ocupaciones remuneradas)		Miles de dólares corrientes		
Año	Total	Canadá	Estados Unidos	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz	Total	Total de la industria manufacturera	Sector automotriz
2007	1919	48.8	1250.6	2,789	500	270362.3	38672.3	4896.4
2008	1076	122.8	734	2,771	478	243305.9	33143.8	4085
2009	1052	94.4	757.8	2,581	384	260779.2	260779.2	3174.7
2010	4645	0	0	2,634	437	279953.9	33057.8	3537.9
2011	1840	0	0	2,655	506	268683.3	31177.5	3659.4
2012	5020	0	0	2,658	573	303574.2	34419.1	4387.1

Cuadro 11. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Cuadro elaboración propia.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte									
Balanza comercial Automotriz				Ventas totales			Producción		
México Estados Unidos				Número de vehículos			Número de vehículos		
Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional
2007	223,133.3	139,472.8	83,660.5	2 779 435	1 126 216	1 653 219	2105789	481826	1623963
2008	233,522.7	151,334.6	82,188.1	2 765 643	1 067 283	1 698 360	2180294	515161	1665133
2009	185,101.1	112,433.8	72,667.3	2 010 912	744 880	1 266 032	1564169	337656	1226513
2010	238,684.4	145,007.3	93,677.1	2 789 872	871 352	1 918 520	2347524	471740	1875774
2011	274,426.5	174,356.0	100,070.5	3 192 929	953 581	2 239 348	1367826	321 662	1 367 504
2012	287,842.2	185,109.8	102,732.4	3 509 322	1 057 084	2 452 238	2,884,869	479,681	2,405,188

Cuadro 12. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Cuadro elaboración propia.

En el cuadro 11 y 12 podemos analizar que la producción de vehículos para exportación ha continuado en incremento, sin embargo la producción para consumo nacional del 2007 al 2012 no ha logrado despuntar. Lo que significa que las políticas públicas que se han implementado para el fomento del comercio internacional en el sector automotriz mexicano han sido favorables. En la balanza comercial se maneja un superávit lo cual significa un desarrollo favorable en las exportaciones que se manejan en el sector. La relación que se puede hacer entre la producción con destino internacional y el superávit de la balanza comercial nos indica que el desarrollo de la industria automotriz en el marco del TLCAN es propicia para México.

En cuanto a la generación de empleos y la remuneración de asalariados se mantuvo en cifras muy similares durante todo el sexenio, sin embargo la Inversión Extranjera Directa tuvo un incremento considerable.

De acuerdo al análisis realizado en esta capítulo podemos determinar que las políticas públicas implementadas por el gobierno federal, y la denominada la triple

hélíce son un factor fundamental para que el sector automotriz mexicano sea considerado de éxito. Las estadísticas nos muestran resultados de manera objetiva con los cuales se puede determinar el desarrollo positivo o negativo de un sector. Al analizar las diferentes acciones que se realizan para fomentar su desarrollo se podemos determinar si existe una relación o no dentro de las mismas. Aunque por otro lado debemos diferenciar entre el diseño de las políticas públicas, la implementación y el desarrollo de las mismas.

7.3.- Entrevistas a profundidad

Se realizaron 3 entrevistas a profundidad a empleados del clúster automotriz, de la Dirección de Fomento Económico y la Dirección de Inversión Extranjera Directa. Las preguntas que se realizaron están enfocadas a la involucración de las políticas públicas en el desarrollo del sector automotriz.

Cuando se les preguntó sobre el concepto que se tenían sobre las políticas públicas todos estuvieron de acuerdo en que son reglas, leyes o iniciativas de gobierno que de acuerdo a necesidades planteadas por los empresarios de algún sector deben facilitar que se consiga un objetivo.

Entrevistado 1: “Son reglas o leyes, o iniciativas de gobierno que deben facilitar que se consiga un objetivo”.

Entrevistado 2: “Para mí una política pública es la manera de implementar estrategias y procesos para poder implementar un objetivo, eso para mí es una política pública”.

Entrevistado 3: “Una política pública nos ayuda, o es como una estrategia desde mi punto de vista, una estrategia que propone vía gobierno o vía alguna sugerencia en el caso de nosotros de algún grupo de empresarios o de algún sector para fomentar el desarrollo económico del Estado”.

Las tres personas entrevistadas coincidieron en que el TLCAN marcó la pauta de crecimiento del sector automotriz, ya que anteriormente se había tratado de

impulsar esta industria sin tener éxito. Con la entrada del TLCAN, las regulaciones que se realizaron y las políticas públicas implementadas fueron un factor determinante para que la industria automotriz mexicana sea una de las más importantes en el comercio mundial.

Entrevistado 3: “El Sector Automotriz estaba digamos muy abajo en términos de producción, en términos de captación de Inversión Extranjera Directa, en términos de creación de empleos, en términos también de política pública era muy pobre antes de tener el tratado libre de comercio. Sin embargo una vez cuando viene el tratado yo creo que los beneficios económicos en estos mismos rubros que acabo de decir se dispararon desde los primeros dos, tres años y obviamente repuntaron, se vieron mayor beneficios en cuanto se refiere a economía a partir del octavo noveno año es lo que yo creo”.

Se han implementado políticas públicas que han motivado a los empresarios a invertir en México generando Inversión Extranjera Directa. El impacto que tiene cuando las empresas invierten en el país es la generación de empleos así como beneficios económicos y sociales en el desarrollo nacional.

Sin embargo, el manejo del diseño de las políticas públicas, o el cambio de una política ya implementada debe ser cauteloso y llevar a cabo los cinco pasos mencionados en el marco teórico de la presente investigación. Cuando una política ya tiene tiempo implementada y se va a modificar se debe analizar el impacto que tendrá dentro del sector al que va dirigida, ya que si va en perjuicio de los empresarios, puede crear incertidumbre entre los mismos y por lo tanto una desmotivación para la Inversión Extranjera Directa.

Entrevistado No.2: “Si, o sea a nivel estatal. Por ejemplo el impuesto sobre nómina del 2 al 3 %, te pone en desventaja con los estados vecinos que tienen el 2%, a nivel federal al momento que le meten IVA a las importaciones temporales, dificultan que las empresas sigan con el programa IMEX como se tenía antes, claro ahora ya pusieron una contra política pública para facilitar que algunas empresas se certifiquen y esto, pero ¿qué hace? Pues que se encarezcan las importaciones ¿no?, aunque luego te devuelvan el IVA por ejemplo, pues antes no lo tenías que pagar. Ahora lo tienes que pagar y luego te lo tienen que devolver, entonces el financiar el tiempo entre que tú lo pagas y te devuelven el dinero, hace que haya un costo extra”.

Otra de las políticas públicas que los tres coincidieron que fue un factor de éxito en el desarrollo del Sector Automotriz es la creación del Clúster Automotriz. La misma industria estimula al crecimiento de las pequeñas y medianas empresas (PYMES), así como a la inversión de nuevas PYMES. La asesoría y la facilidad que se les da a los nuevos inversionistas es fuente de motivación para crear un país atractivo para los empresarios tanto nacionales como extranjeros.

Entrevistado 1: “Te voy a hablar específicamente en caso Nuevo León, porque es del que traigo más presente, más fresco. En el caso del clúster automotriz que hablando de política pública pues la secretaria de desarrollo económico o el gobierno del Estado impulsó o marcó la estrategia de clúster a raíz de eso que fue hace como 9 años, se hizo el clúster automotriz, o la asociación. Inició como un consejo ciudadano, así inicio aquella política pública, era un consejo ciudadano que asesoraba a gobierno en materia de sector automotriz para incrementar la competitividad en el sector automotriz. Y en ese sentido el clúster automotriz ha logrado importantes digamos metas y objetivos derivados de estrategia de integración de estrategia de la tripe realice. La política pública va muy dirigida a integrar ese sector vía la academia del sector privado y las universidades. Es

diferente a cada una de estas tres elite trabajen por su cuenta a que entre las 3 formulen proyectos o actividades estratégicas para el sector”.

La integración de la triple hélice (gobierno, academia y empresarios) ha creado un impulso a innovación y competitividad de las empresas del sector automotriz mexicano en referencia al comercio internacional. El mismo desarrollo tecnológico del sector ha creado la necesidad de generar recursos humanos más capacitados, lo que significa que el perfil de personal que se requiere ahora en las empresas del sector ya no es únicamente de educación técnica, sino se requiere de profesionistas que desarrollen las nuevas tecnologías y diseños del sector. El incremento de los centros de ingeniería y Diseño en el país demuestran que las políticas públicas implementadas en este rubro han tenido éxito.

Entrevistado No.3: “Otra de las políticas públicas ya no nada más en un marco federal sino en un marco estatal te podría decir que una de las más exitosas que hemos tenido aquí en nuevo león ha sido el centro de vinculación empresarial cuando llega una empresa aquí a México o nuevo león en particular viene con muchas variables y con muchas preocupaciones y miles de preguntas, pero una de ellas es si se va poder subsistir adecuadamente, de una manera costo-eficiente en cuanto a su base de proveeduría, si va poder encontrar en el cuadro del contenido local en nuevo león a los proveedores con calidad, certificaciones, cantidad de volumen, clientes que tengan alto nivel etc.”.

Otra de las políticas públicas es la liberación de aranceles. Debemos recordar que la libre competencia en las empresas motiva a la innovación tecnológica y a generar productos de calidad. Al liberar México los aranceles en el marco del TLCAN se dio la oportunidad a empresas extranjeras de iniciar operaciones en México, y a las que ya estaban establecidas de crecer más.

Entrevistado No.2: “Pues yo creo que el tratado de libre comercio que tiene muchas vertientes, ha sido como el catalizador de la industria automotriz en México, por eso ha crecido tanto, el hecho de quitar los aranceles. Claro al principio pues hizo que muchas empresas nacionales quebrarán, porque no estaban preparadas para competir. Esa ha sido la parte mala al principio, pero a la larga ha hecho que haya empresas extranjeras que hayan venido a invertir pero también se han desarrollado proveedores en México que han crecido gracias a que han exportado también a Estados Unidos entonces a la larga ha favorecido a la industria, entonces yo creo que el marco de TLCAN es el principal actor y luego ya ha habido pues otras políticas más específicas que han ayudado a que se implemente el TLCAN como han sido los programas de importaciones temporales, que ha sido el programa del IMEX, ha sido la última versión de otros que han tenido otros nombres, donde tú puedes importar para que el contenido que tú luego utilizas para fabricar el componente del vehículo y luego exportar sin necesidad de pagar aranceles, la industria automotriz tiene la peculiaridad de que los proveedores tienen que estar relativamente cerca del fabricante final, entonces el tratado de libre comercio también ha hecho que los poderes mexicanos estén más protegidos que los poderes de otras regiones, entonces yo creo que pues por ahí yo lo vería”.

Otra Política Pública implementada es la facilidad hacendaria para la Inversión Extranjera Directa, esta va desde la implementación de procesos y claridad en los trámites e información al empresario, hasta programas como el citado anteriormente por el entrevistado No. 2. Las acciones que se han realizado por la Secretaría de Economía en materia de Inversión Extranjera Directa, están enfocadas al cumplimiento de los objetivos que se plantean en los diferentes periodos.

Entrevistado No. 3: “La Secretaria de Economía en materia de inversión extranjera en cuanto a política pública ha estado de liderazgo bajo el cargo de PROMEXICO. PROMEXICO es la encargada, la entidad encargada a nivel internacional con oficinas realmente en muchos países de tratar de ligar esta inversión y promover el Sector Automotriz, todos los sectores en especial el Sector Automotriz como el más fuerte en México, y lo que te podría decir que yo lo he visto en tanto de eficiencia es que no se ha sabido ligar bien por el desempeño que tienen los estados”.

En cuanto a la evaluación de las políticas públicas implementadas en el TLCAN en el sector automotriz mexicano un entrevistado contestó que no tienen un proceso como tal para evaluarlas pero los resultados positivos sugieren que si están funcionando. El entrevistado No. 3 mencionó que “tenemos diversas, diversos indicadores el primero de ellos es la generación de empleo, como gobierno la principal variable generadora de beneficios social es la creación de empleos por que con la creación de empleos es donde puedes tener mayor afectación hacia otros sectores Entonces la primera que te puedo decir es el empleo pero la segunda es la creación de mayor inversión ... una nueva variable es más empresas, más empresas que te generen más empleo...El cuarto indicador importante tiene que ver no nada más con el rubro de la asistencia social sino también con la parte de la concentración que tenemos del área metropolitana, el área metropolitana concentra el 85% de la población y pues genera más del 90% del empleo y genera las condiciones de infraestructura logística etc., pero también sabemos que fuera del área metropolitana las cosas pudieran estar más débiles que dentro del área metropolitana por este cuarto rubro que te quiero decir es el de cómo fomentar el desarrollo quizá fuera del área metropolitana, tratamos de que haya empleo también ahí que haya infraestructura adecuada “.

Entrevistado No. 3 “Podrías haberlo evaluado en términos de inversión extranjera, en términos de cantidad de empresas, de creación de empleo y en cómo han crecido las

empresas en factores por ejemplo, en aumentos de expansión de empresas es un claro ejemplo del éxito del Sector Automotriz sobre todo la base de proveeduría que le llaman TIER 1 y TIER 2. México esta re apuntando en este rubro sobre todo en tres aéreas en México entiéndase en el centro, centro de México, en el bajío y en el norte de México”.

En base a lo mencionado anteriormente podemos deducir al sector automotriz mexicano como un sector de éxito. La implementación y desarrollo de las políticas públicas, el seguimiento que se le da a las mismas ha generado que esta industria sea atractiva para la inversión de empresas extranjeras en el país.

7.4.- Comprobación de hipótesis

Para la comprobación de las hipótesis obtuvimos datos cualitativos y cuantitativos para evaluar las políticas públicas del sector. Las variables se dividieron en sexenios presidenciales para establecer comportamiento estadístico con las políticas públicas establecidas en el período sexenal. Si el lector desea ver de manera gráfica un resumen del comportamiento estadístico en relación con las acciones principales de las políticas públicas puede pasar al punto 6.4.2.

7.4.1.-Hipótesis General

Hi.- Las políticas públicas implementadas en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que han impulsado a la industria automotriz en México como sector económico de éxito son: liberalización de aranceles, Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED) y la Competitividad e innovación tecnológica.

La investigación realizada en esta tesis nos lleva a la conclusión que las políticas públicas como son: la liberalización de aranceles, las facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED) y la Competitividad e innovación tecnológica, son acciones fundamentales para que la industria automotriz mexicana sea considerada un sector económico de éxito. La formación de la triple hélice ha sido una combinación perfecta entre el gobierno, la academia y la industria privada para detectar las necesidades que se tienen en el sector automotriz, y buscar acciones que den solución a éstas.

El enfoque hacia el comercio internacional y la concientización de la importancia sobre la competitividad que deben desarrollar las empresas nacionales para poder confrontar a las empresas extranjeras que deciden operar en México, ha generado que se desarrollen productos de clase mundial. La inversión en el desarrollo tecnológico y de gestión, la investigación son políticas públicas da como consecuencia la generación de empleos con remuneración económica mayor así como el avance de nuevas tecnologías en el sector automotriz que posteriormente son lanzadas para ser utilizadas en otros países.

Las facilidades hacendarias para la inversión extranjera directa han hecho de México un país atractivo para invertir y desarrollar nuevas empresas. El apoyo que se les brinda a los inversores en lo que respecta a capacitación de los recursos humanos, la asesoría que se ofrece para que puedan iniciar actividades en el menor tiempo posible, así como la eficiencia en los procesos de los diferentes organismos gubernamentales en los mismos crea un ambiente en donde la posibilidad de inversión es sumamente factible. La inversión que realiza el gobierno en infraestructura del estado para que la logística de las empresas automotrices se desarrolle sin dificultades son algunas de las acciones que se presentan dentro de esta política pública.

6.4.2.- Hipótesis operacionales

Hi1.- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte ha generado un superávit comercial en México en el sector automotriz a raíz de la implementación de la excepción de aranceles.

Al analizar los resultados estadísticos obtenidos en esta investigación podemos asegurar que si tuvo influencia para el flujo de comercio la liberación de aranceles. Al iniciar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte el 1º de enero de 1994 inmediatamente se liberaron aranceles, como podemos ver en la figura 1 en el año de 1996, a solo dos años de entrar en vigor el TLCAN, hubo un despunte del 378% en el superávit de la balanza comercial lo que nos indica que las exportaciones se incrementaron. Al analizar las políticas públicas implementadas en el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León podemos observar que las acciones de las políticas públicas estaban dirigidas hacia la implementación de la liberación de aranceles, ya que México recientemente estaba ingresando al comercio internacional.

Hi2.- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte ha sido beneficioso para la industria automotriz porque se realizaron acciones y reformas legales para promover la política pública que permita dar facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED).

Al analizar los cuadros del capítulo VI de la presente tesis, podemos observar que las políticas públicas implementadas tanto en el gobierno federal como en los gobiernos estatales tienen una relación en las acciones que se realizan. EL gobierno federal realizó las reformas necesarias para estructurar el cambio de un sistema comercial proteccionista a uno liberal. Las políticas públicas implementadas, sobre todo en el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León fueron enfocadas a realizar los cambios necesarios para cumplir los objetivos que se buscaban para México en el momento que se negoció el TLCAN. Desde cambios estructurales en los organismos

gubernamentales hasta la facilidad y acceso a la información a los inversionistas interesados en desarrollar empresas en México.

Los incentivos fiscales que se manejan para hacer más atractivo a México para las Inversiones Extranjeras Directas han generado que las grandes maquiladoras automotrices inviertan en la apertura de nuevas plantas dentro del país. Como comentó el entrevistado No. 3 el número de empresas que se abren son un indicador de que las acciones que se están realizando están funcionando.

Los gobiernos estatales han sabido aprovechar los incentivos que ha puesto el gobierno federal para desarrollar políticas públicas para atraer la IED a sus estados. Tres puntos son relevantes en este contexto: el primero, la relación específica entre los niveles meso y meta; el segundo, el alcance de las políticas meso; y el tercero, su importancia para el surgimiento de la competitividad internacional. La relación entre los niveles meso y meta: Como ya se ha destacado, en el nivel meso se 'superponen diferentes patrones de organización y gestión. Quiere decir que justamente la tarea de configurar esta dimensión depende de la capacidad organizativa y estratégica de que disponen numerosos actores sociales. (Esser, 1996: 14).

Hi3.- El Tratado de Libre Comercio de América del Norte benefició la modernización de la industria manufacturera de este sector por elevar la competitividad y la innovación tecnológica entre las empresas de este sector.

En lo que respecta a los gobiernos estatales la formación de clusters automotrices han sido un factor muy importante para el desarrollo del sector automotriz mexicana, ya que la relación de la triple hélice ha sido fundamental para que se diseñen políticas públicas de acuerdo a las necesidades de la industria específicamente. El incremento en un 184% en la generación de empleo, La producción total se incrementó un 265%, de la cual la nacional mantuvo un comportamiento muy similar durante los 18 años que se estudiaron, mientras que en la producción para exportación el incremento fue de un 487% así como el incremento

en un 256% en la remuneración económica salarial son consecuencias de la modernización que sufrió el sector automotriz mexicano en el marco del TLCAN al elevar la competitividad y la innovación tecnológica entre las empresas del sector.

7.4.2.- Representación gráfica de los resultados estadísticos y las políticas públicas implementadas en el TLCAN de 1994-2012.

Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000)
Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial

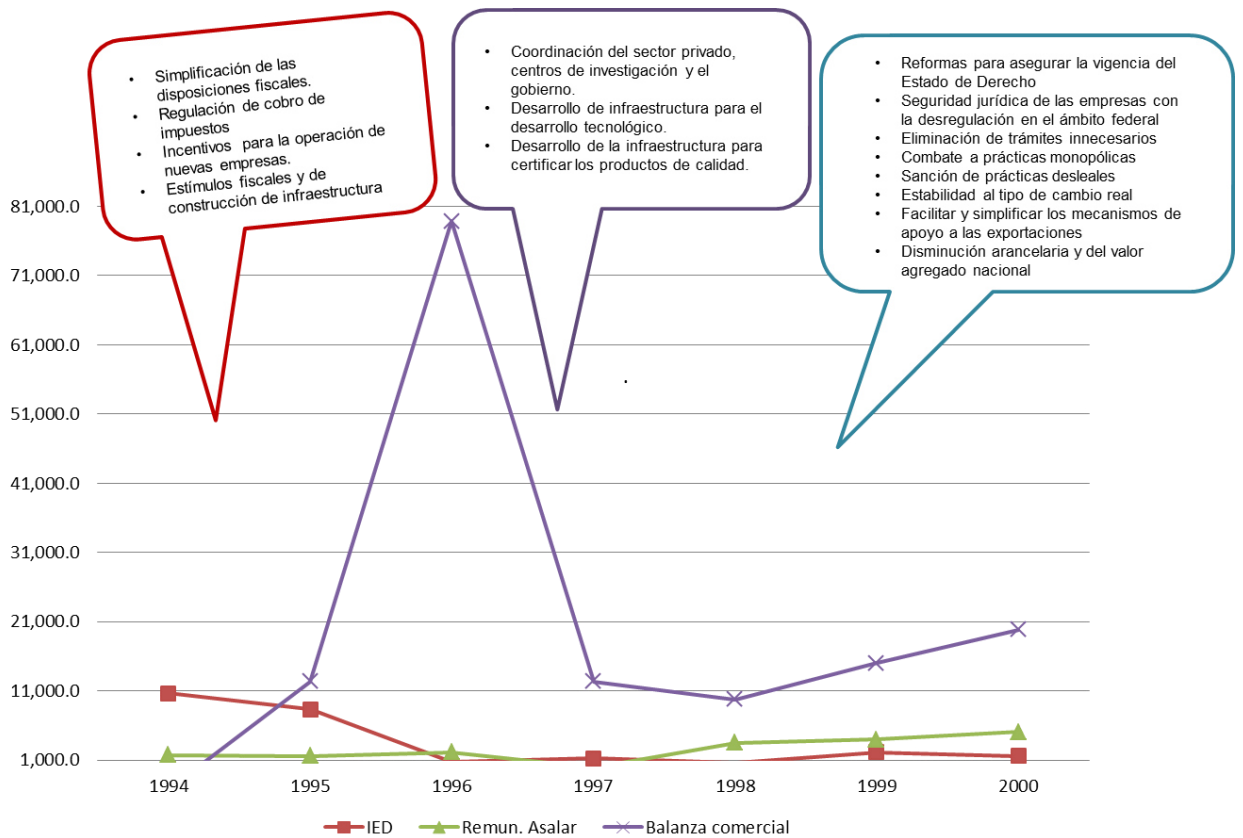


Figura 1. Fuente: Ver final capítulo

Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000)
 Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional.

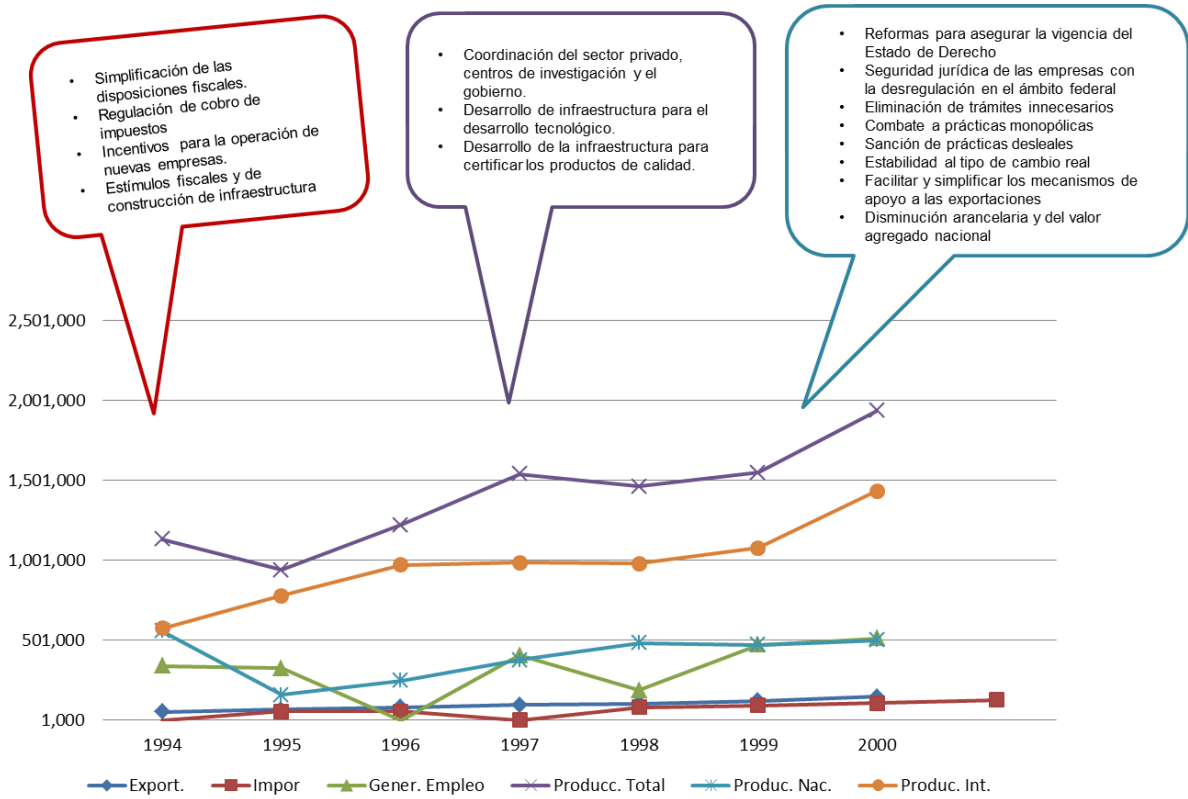


Fig. 2. Fuente: Ver final capítulo

Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006)
Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial

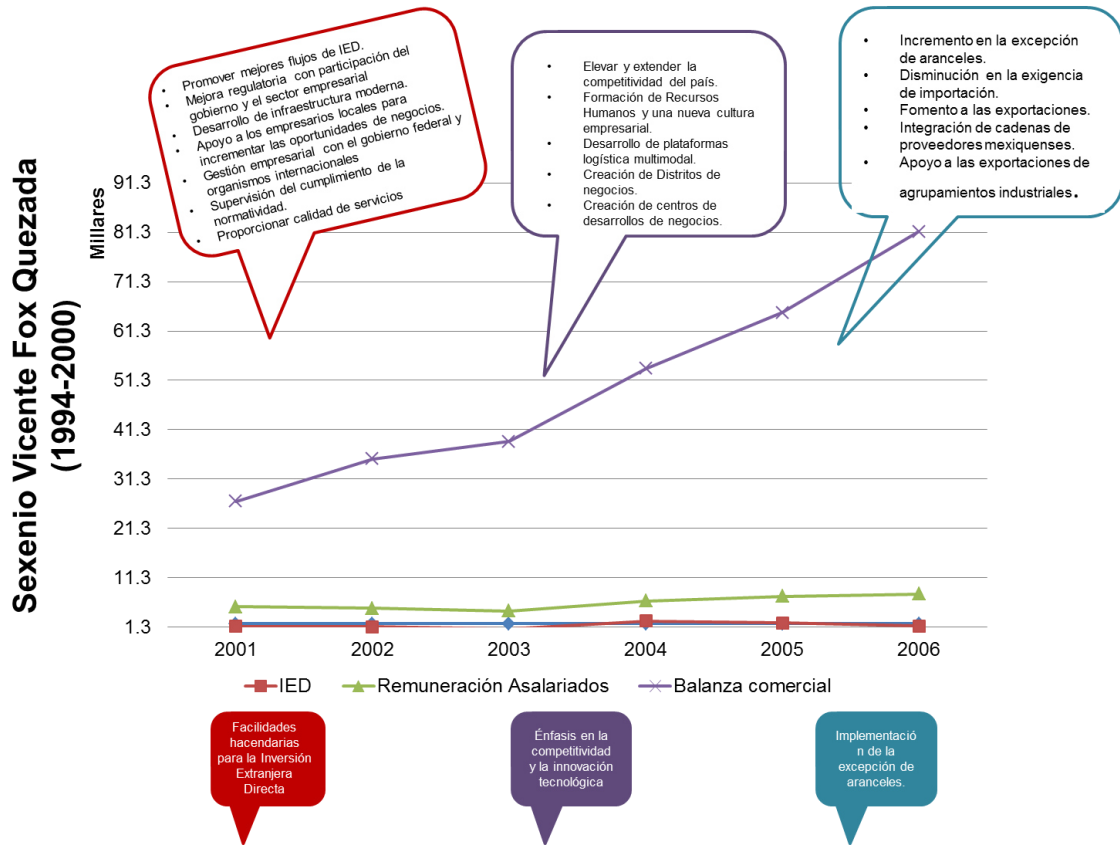


Fig. 3. Fuente: Ver final del capítulo

Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006)
 Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total,
 Producción Nacional, Producción Internacional.

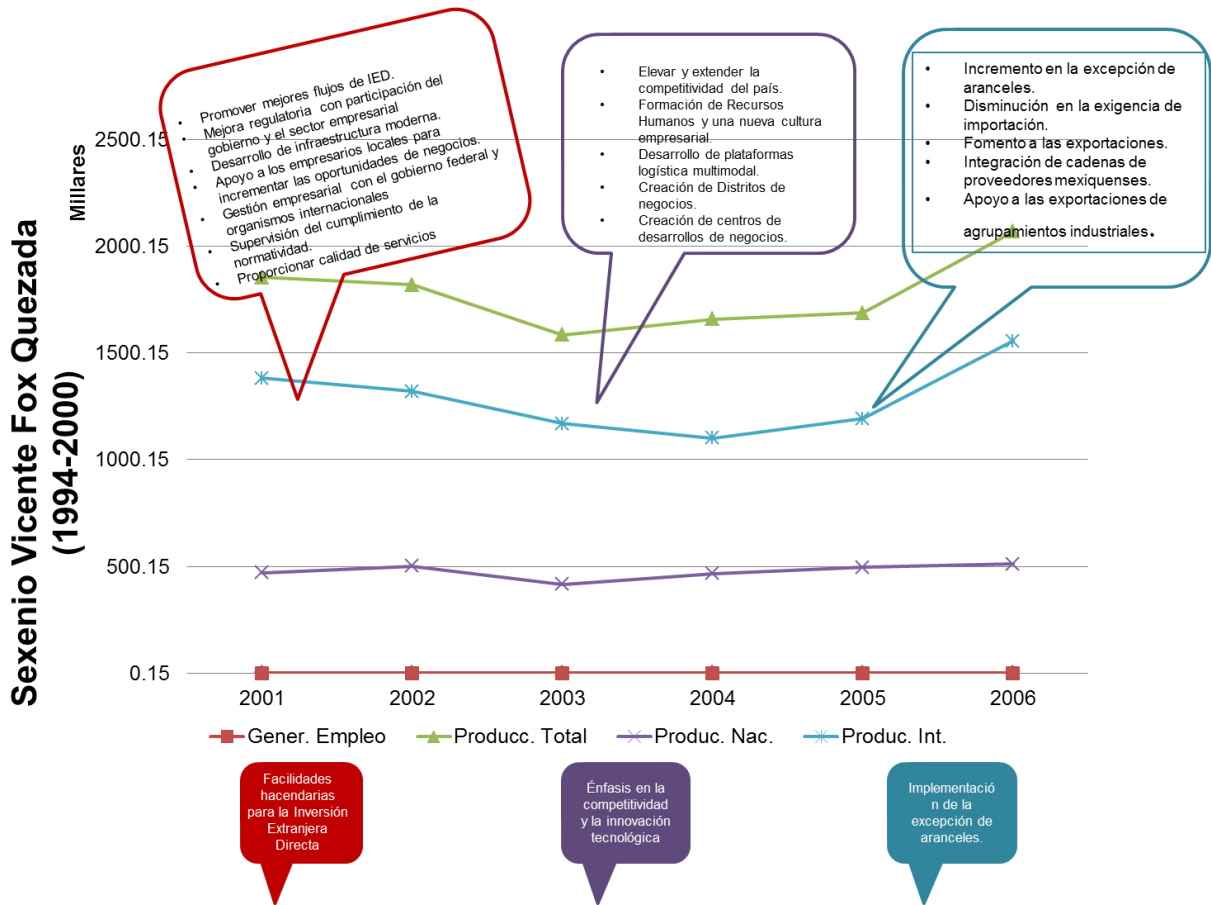


Fig. 4. Fuente: Ver final del capítulo.

Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012)
 Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial

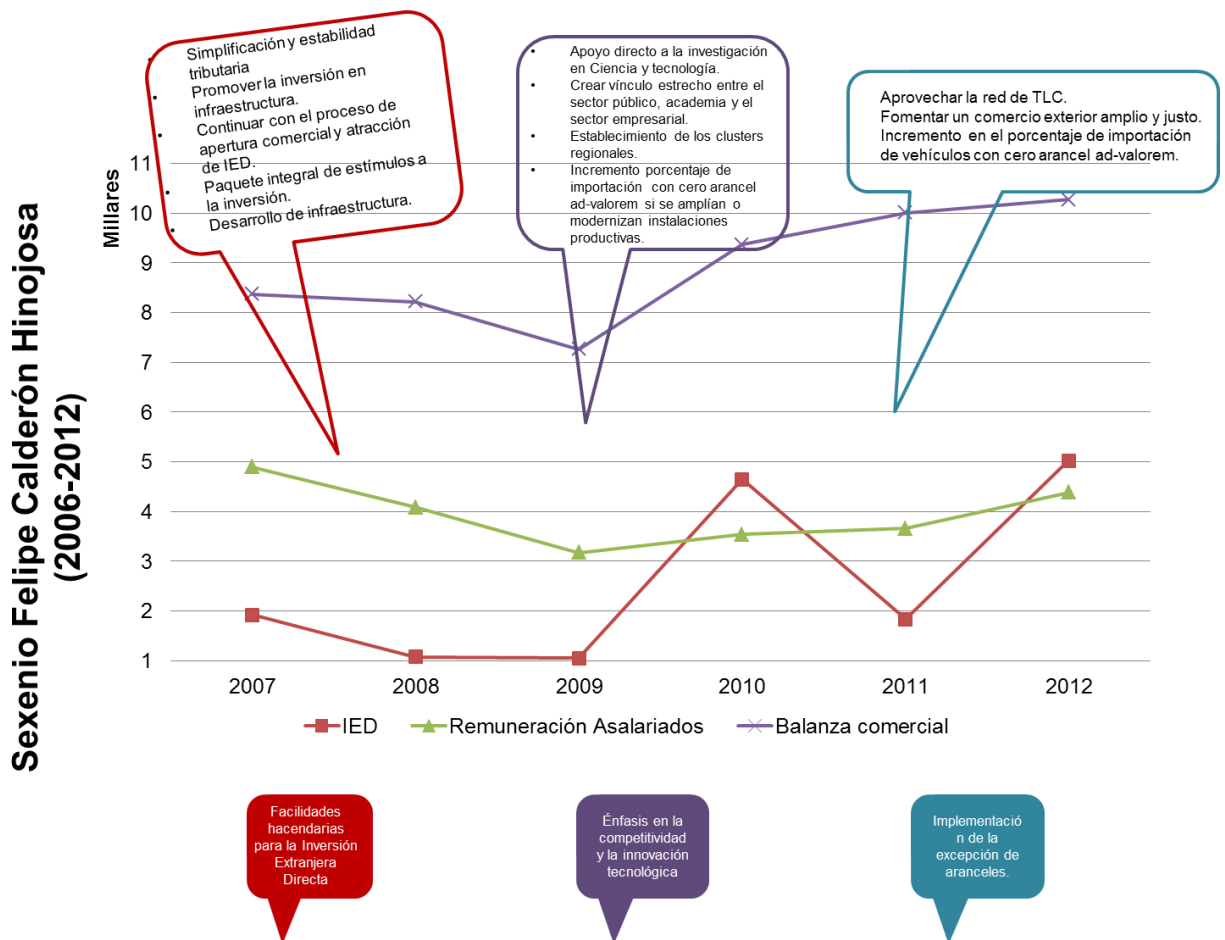


Fig. 5. Fuente: Ver final del capítulo.

Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012)
 Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total,
 Producción Nacional, Producción Internacional.

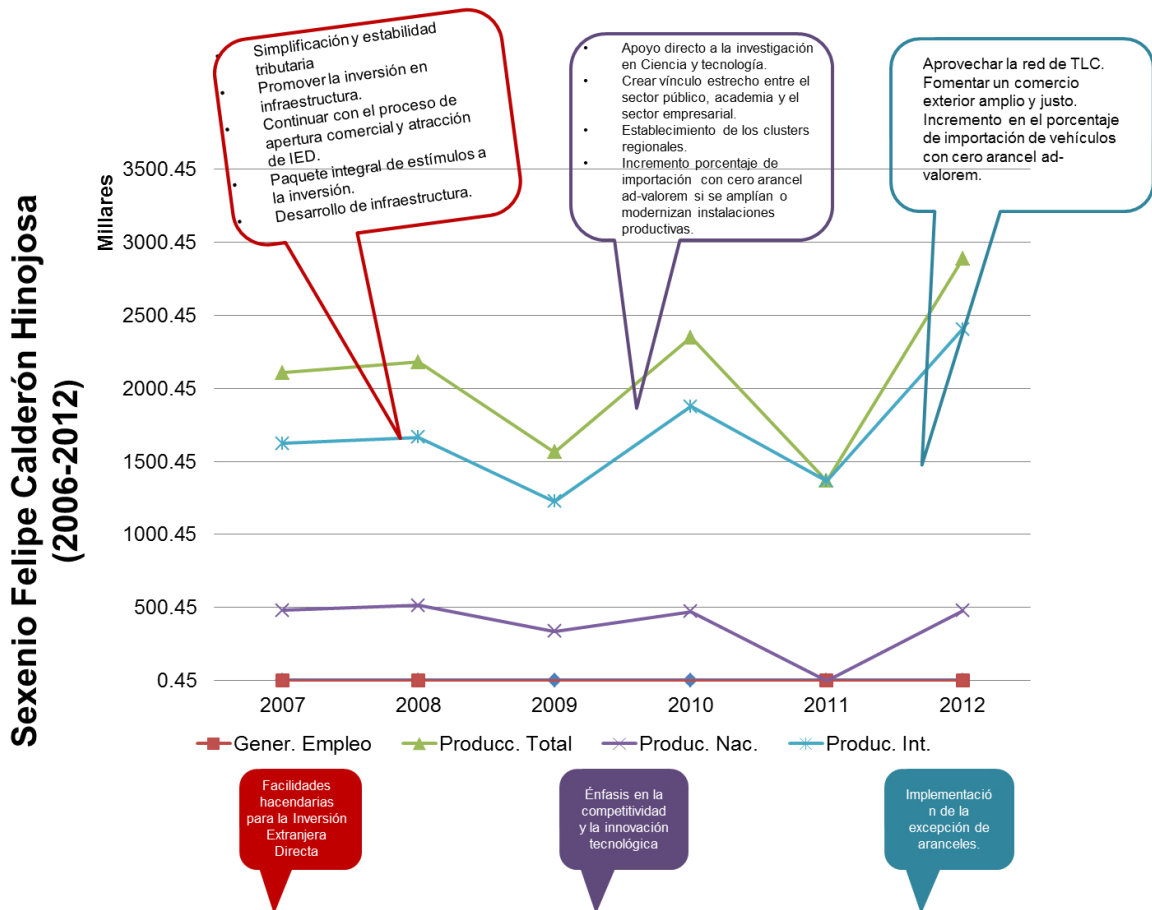


Fig. 6. Fuente: Ver final del capítulo.

Fuente figuras 1,2,3,4,5,6. Decreto de promulgación del TLCAN. Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, 2001-2006,2007-2012. Banco de Información Económica. <http://www.inegi.org.mx> (consultada en abril de 2014).Millones de pesos corrientes. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de México 1999-2005. 2005-2011, 2011-2017. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Nuevo León 1997-2003, 2004-2009, 2010-2015. Información de Secretaría de Economía con datos de Banco de México. Nota 1. Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes. Nota 2. Las exportaciones a 1994 la atribución del país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1996 el criterio utilizado es el de país destino. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).Serie estadísticas sectoriales. El sector automotriz en México. 1992-2013. Plan de

Desarrollo Estatal del Estado de Guanajuato 2006-2012. Plan de Desarrollo Estatal del Estado de Puebla 2005-2011, 2011-2017. Plan de Desarrollo Estatal de Aguascalientes 2004-2010, 2010-2016. Decreto Para el Apoyo de la Competitividad de la Industria Automotriz Terminal y el Impulso al Desarrollo del Mercado Interno de Automóviles. (Dof,31 Dic. 2003). Decreto Para el Apoyo de la Competitividad de la Industria Automotriz Terminal y el Impulso al Desarrollo del Mercado Interno de Automóviles. (Dof,31 Dic. 2003). DOF 30/NOV 2009 Decreto que modifica el diverso para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles. Gráfica elaboración propia.

Conclusiones

En base a la información planteada en el presente documento la cual ha quedado sustentada mediante la aplicación de un método mixto se ha llegado a las siguientes conclusiones:

El tema que se abordó en la presente investigación, es uno de actualidad tanto a nivel nacional como a nivel local. El diseño y la implementación de las políticas públicas planteadas para la implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), específicamente en el sector automotriz mexicano, ha sido un factor de vital importancia para el buen funcionamiento del mismo, lo cual pudimos constatar al finalizar esta tesis. El objeto central de esta investigación, fue la evaluación de las siguientes Políticas Públicas implementadas en México en el marco del TLCAN, en el sector automotriz:

- a) Implementación de la excepción de aranceles
- b) Facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED)
- c) Énfasis en la competitividad y la innovación tecnológica

Al evaluar las tres Políticas Públicas que se propusieron como las trascendentales para el buen desarrollo del sector automotriz mexicano, se llega a la conclusión que si son un factor primordial. Mediante la aplicación del método mixto se constata que las acciones realizadas en los tres sexenios analizados y la relación estadística nos indica que:

- 1) Las acciones realizadas durante este período si son un factor determinante para el desarrollo del sector en el marco del TLCAN.
- 2) Al relacionar la implementación de las políticas públicas liberales a través del comportamiento de la balanza comercial constatamos el TLCAN fue un factor

muy importante para generar un superávit comercial en México en el sector automotriz a raíz de la implementación de la excepción de aranceles.

- 3) El tratado benefició la modernización de la industria manufacturera de este sector al elevar la competitividad y la innovación tecnológica entre las empresas de este sector. Que la implementación de los clusters automotrices integrados por la triple hélice ha sido una de las políticas públicas de mayor impacto para el desarrollo de todo el sector automotriz.
- 4) Después de analizar los resultados estadístico en cuanto a la generación de empleo y la remuneración económica laboral se afirma que las facilidades hacendarias para la Inversión Extranjera Directa (IED) que se ofrecen en México para estimular a los empresarios extranjeros a realizar inversiones en el país son exitosas. El incremento en el establecimiento de nuevas empresas en territorio mexicano ha generado un incremento en la generación de empleo, así como en la calidad de empleo que se ofrece.
- 5) Esta política pública tiene impacto en la competitividad e innovación tecnológica. También se han ofrecido facilidades para la inversión en investigación y desarrollo tanto de tecnología como de gestión administrativa, lo que da como consecuencia que la remuneración económica laboral tenga un impacto positivo según lo mostrado en los resultados estadísticos.
- 6) El incremento en la producción de automóviles es otra de las consecuencias de las facilidades hacendarias ofrecidas en las políticas públicas. En el análisis estadísticos se puede observar que la producción nacional prácticamente ha tenido un comportamiento constante en los 18 años de estudio, mientras que la producción para exportación ha ido en incremento, lo que nos indica que definitivamente las facilidades hacendarias para IED son un factor determinante en el éxito de la Industria Automotriz mexicana en el marco del TLCAN.

En el 2012 se plantea a la industria automotriz mexicana como un sector de éxito. Como mencionan los expertos a los que se les aplicaron las entrevistas a profundidad, el TLCAN fue un factor decisivo para impulsar al éxito este sector. Los resultados generados en los 18 años que se analizaron en este trabajo son totalmente favorables para determinar a la industria automotriz mexicana en el marco del TLCAN como un sector de éxito.

Bibliografía

Aguilar, L. (2007), *El aporte de la Política Pública y la Nueva Gestión Pública a la Gobernanza*, Reforma y Democracia, revista del CLAD, num. 39

Al Gadafi, M. (1975), *El libro verde*. Gran Yamahiriya Árabe Libia Popular Socialista

Álvarez, J., *El ingreso de México al Gatt: La problemática de nuestra adhesión*, biblioteca jurídica UNAM : 682-721.

AMIA & ANPACT,(2012), *Diálogo con la Industria Automotriz: Propuestas para la Agenda Automotriz 2012-2018*.

AMIA (2009), *Boletín de prensa de diciembre de 2009*.

AMIA (2010), *Boletín de prensa de diciembre de 2010*.

Andere, E. (1992). *México y el tratado trilateral de Libre Comercio*. Impacto sectorial ITAM.

Aragón, E. M. (1994). *La nueva relación de México con América del Norte*. México, DF: Universidad Autónoma Nacional de México.

Aranda, Rafael (2004), *Manual sobre gestión de conflictos y negociación de política y diplomática*. Escuela diplomática ministerio de asuntos exteriores y de cooperación de España.

Aron, R. (1966). *Peace and war: A Theory of International Relations*, Garden City, NY: Doubleday & Company,: 591-600

Arteaga, J & Flores, D (1985), *Industria Automotriz Mexicana entre 1977 y 1985, Testimonios de la Crisis: Reestructuración productiva y clase obrera*, México, Ed. Siglo XXI.

Aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio (s.f), recuperado el 20 noviembre 2013, de http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/27-trips_01_s.htm).

- Avella, I. (2008). *Antes del TLCAN: La historia de los acuerdos comerciales entre México y E.U.* Revista Digital Universitaria. Facultad de Economía, 10.
- Ávila-fuenmayor, F., (2005), *Neoliberalismo y globalización: de la racionalidad técnica a la relación sujeto-sujeto*, Revista de Artes y Humanidades UNICA, : 89-100.
- B, J. A. (2001). *México 2030 Nuevo siglo, nuevo país*. México DF: Fondo de Cultura Económica.
- Bardach, E. (1998), *Los ocho pasos para el análisis de las políticas públicas*, Ed. CIDE, México.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID). (2006) *La política de las políticas públicas*. Nueva York: Harvard University - Planeta
- Cánovas, G. V. (1993). *México, Estados Unidos Canadá 1991 1992*. México DF: Colegio de México.
- Cánovas, G. V. (2010). *El tratado de libre comercio en América del Norte*. México DF: El colegio de México.
- Carrillo, J. & García, H., (2009), *La Situación de la Industria Automotriz en México*.
- Centeno Juan (2011), *El papel de los Consejos Comunales: Agendación y Toma de Decisiones de las Políticas Públicas Locales en Venezuela*. Libertador y Chacao 200-2009. Ed. Académica Española.
- CEPAL (2001), *Elementos de competitividad sistémica de las pequeñas y medianas empresas PYMES del ISTMO centro americano*, LC/México/499.
- CONOCER (2009), *Estrategia para el fortalecimiento del capital humano del sector, con base en las competencias de las personas*, Secretaría de Economía, México.
- Cota, J. E. (2003). *Obstáculos al comercio en el TLCAN: El caso de transporte de carga*. Comercio Exterior. Vol. 53 Num 12: 9.

- Daniels, Radebaugh y Sullivan (2013) *Negocios Internacionales. Ambientes y operaciones*, México, D.F. Ed. Pearson
- De Icaza, C. & Ruíz Sandoval, E., (2014), *México, actor con responsabilidad global: jugador de nuevos tableros*, Revista Mexicana de Política Exterior, Enero-Abril 2014.
- Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. (20 de Diciembre de 1993). Segunda sección. Secretaria de Comercio y Fomento Industrial, 1131.
- Delgado, J. I. (1995). *Algunos efectos sociales del neoliberalismo en México*. Redalyc.
- Denzin, K & Lincoln, Y. (2012), *Manual de Investigación Cualitativa*, España, Ed. Gedisa.
- Diario Oficial de la Federación (20 diciembre 1993), Segunda Sección Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
- Diario Oficial de la Federación (30 Nov 2009), *Decreto para el apoyo de la competitividad de la Industria Automotriz terminal y el Impulso al Desarrollo del Mercado Interno de Automóviles*. México
- Diario Oficial de la Federación (31 dic 2003), *Decreto para el apoyo de la competitividad de la Industria Automotriz terminal y el Impulso al Desarrollo del Mercado Interno de Automóviles*. México
- Díaz, A., (2008), *América Latina y el Caribe: La propiedad intelectual después de los tratados de libre comercio*, libros de la CEPAL
- Dosi, G., (1988), *Sources, Procedures, and Microeconomic Effects of Innovation*. Journal of Economic Literature 26(3): 1120-1171.
- Dussel P., (2000), *Red de Inversiones y Estrategias Empresariales, La inversión Extranjera en México*, Santiago de Chile.

Dye, T. (1995). *Understanding public policy* (8 ed.) New Jersey: Prentice Hall, Englewood Cliffs

Esser, Claus, y otros, (1996), *Competitividad Sistémica*, Revista de la CEPAL, No. 59: 39-52.

Estado de Aguascalientes, (2004-2010) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de Guanajuato, (2005-2012) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de México, (1999-2005) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de México, (2005-2010) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de México, (2011-2015) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de Nuevo León, (1997-2003) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de Nuevo León, (2004-2009) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de Nuevo León, (2010-2015) *Plan de Desarrollo Estatal*

Estado de Puebla, (2011-2017) *Plan de Desarrollo Estatal*

Flores, D. & Treviño, M. & Valero, J., (2009), *La Economía mexicana en 19 miradas*, México, Ed. Porrúa.

French-Davis, R. (1979). *Economía Internacional. Teorías y políticas para el desarrollo*. México DF: Fondo de Cultura Económica.

Frohock, M., (1979), *Public policy, scope and Logic*, New Jersey, USA

Gaytán, R. T. (2007). *Teoría del comercio internacional*. México DF: Siglo XXI.

Gilpin, R. (2001), *Global Political Economic: Understanding the International Economic Order*, NJ, Princeton.

Gómez J, (2010), *El ciclo de las políticas públicas, División de Desarrollo Sostenible y Asentamiento de Desarrollos Humanos Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, Guatemala.

Gómez, J. M. (2000). *La Diplomacia Económica. La otra mediación del Estado en el mercado*. Boletín Económico.

Gortari, C. S. (2000). *México, un paso difícil a la modernidad*. Barcelona: Plaza Janés.

Griffiths, M. & Solomon (2008), *Fifty key thinkers in international relations*, Routledge Ed.

Gutiérrez , L. & Germán-Soto, V. (2013), *Innovación y Desarrollo regional en México: resultados y avances recientes*. México, D.F. Ed. Plaza y Valdés.

Hernández, R; Fernández, C y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (6ª ed.). México: Mc Graw Hill.

Hernández L. (2004), *Los tratados internacionales como base de la diplomacia mundial*, Revista de Derecho, Venezuela: 65-71.

http://ocw.udem.edu.mx/cursos-de-profesional/ambiente-de-negocios-internacionales/Ambiente%20de%20Negocios%20Internacionales%20-%20jcornejo/Unidad3_1.pdf

<http://www.eumed.net/cursecon/colaboraciones/Ramales-Smith-A.htm>

[http://www.tlcanhoy.org/.](http://www.tlcanhoy.org/)

http://www.wto.org/spanish/tratop_s/trips_s/trips_notif3_arts1-3_3-1_s.htm

Hufbeuer, S. (1993). *NAFTA: an assessment*. Estados Unidos, Institute for International Economics.

Icaza,C. & Ruíz,E.(2014), *México, actor con responsabilidad global: jugador en nuevos tableros*, Revista Mexicana de Política Exterior, Ene-Abr 2014 : 9-48.

INEGI (2009), *Síntesis metodológica de la estadística del comercio exterior de México*, México, D.F., INEGI.

INEGI,(1992),*La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1993), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1994), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1995), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1996), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1997), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1998), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (1999), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2000), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2001), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2002), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2003), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2004), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2005), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI,(2006), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI,(2007), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2008), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2010), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI,(2011), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2012), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

INEGI, (2013), *La industria automotriz en México*, Estadísticas sectoriales.

Instituto Centroamericano de estudios Políticos (2003), *Negociación Política. Cuadernos de formación para la práctica democrática*. Ed. Fundación Conrad Adenauer. Guatemala

PROMEXICO, (2013), *Inversión y Comercio*, Secretaría de Economía, México.

Jorge, H. G. (2009). *La situación de la industria automotriz en México: 77*.

Kahn, A. E (1993), *The economic of regulation: Principles and institutions*, MIT Press, Cambridge y Londres.

Klaus Esser et al (1006), *Competitividad sistémica: Nuevo desafío a las empresas y a la política*, Revista de la CEPAL, Santiago, No. 59: 39 - 52

Ley del Comercio Exterior, *Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 1993*, Última reforma publicada DOF 21-12-2006.

Londres (1999), Consultado el 1 de Julio de 2009.

López, P. & Guerrero, G. (2008), La competitividad empresarial, una revisión desde la perspectiva conceptual y metodológica.

Maldonado, S., (2009), La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN, Comercio Exterior, vol 59 :70-78.

Marcial, R. T. (3 de Septiembre de 2009). Cámara de Diputados. Servicios de investigación y análisis. Recuperado el 13 de Abril de 2013, de <http://www.diputados.gob.mx/cedia/sia/se/SIA-DEC-ISS-03-02.pdf>

Meixueiro, G (2008), *Documentos selectos del desarrollo regional y políticas públicas*, México, D.F, Ed. Centro de opiniones sociales y opinión pública

Mella, J, A. M. (2006). *La economía agropecuaria mexicana y el TLCAN. Comercio Exterior*, : 181-193.

Mercado, D. S. (2004). *Comercio Internacional II*. México, Ed. Limusa.

- Meyer, L. (2012), *Los grandes problemas de México*, México, DF, Ed. Colegio de México.
- Morales, J. S. (2003). *Problemas Económicos de México*. México. Ed Mc Graw Hill.
- Moreno, I. (1999), *Derecho y Diplomacia en las relaciones internacionales*. México. Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Naude, A. Y. (2006). *The effects of NAFTA and domestic reforms in the agriculture of México: Predictions and facts*. *Region et Développement*, :161-185.
- Nicolson H., *La Diplomacia* (1994), México D.F, Ed. Fondo de Cultura Económica.
- OCDE (2008), *Definición Marco de Inversión Extranjera Directa*, cuarta edición
- OECD (1997), *The OECD Report on Regulatory Reform*, París.
- Padilla & Juárez (2006), *Serie estudios y perspectivas, Efectos de la capacitación de la industria manufacturera*, Naciones Unidas CEPAL, México DF.
- Parsons, W, (2007), *Políticas Públicas*, Argentina, Ed. FLACSO-México.
- Pearson, F & Rochester, J., (2003), *Situación global en el Siglo XXI*, México, Ed. Mc. Graw Hill
- Peters, E. D. (2000). *El Tratado de Libre Comercio de Norteamérica y el desempeño de la economía en México*. Naciones Unidas. Comisión económica para América Latina y el Caribe-CEPAL, 99.
- Plan Nacional de Desarrollo, (1995-2000)
- Plan Nacional de Desarrollo, (2001-2006)
- Plan Nacional de Desarrollo, (2007-2012)
- Prieto, E. (2011), *Inversión Extranjera Directa*, Secretaría de Economía .
- Puche, J. S. (2008). *La Apertura Comercial en México*. SAI.

- Pulido M. (2013), *Industria Terminal automotriz, Unidad de inteligencia de negocios*, Secretaría de Economía.
- Ramírez, R. (2009), *The Implementation of Preferential Trade Agreements in Latin America TLCAN Experiencia de México*, Interamerican Development Bank.
- René, e. a. (1982). *El comercio exterior de México*. México DF: Siglo veintiuno editores.
- Reyes, E. (2001), *Teoría de la globalización: bases fundamentales*, Revista crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas.
- Rivera Urrutia, Eugenio (2003), *Teorías de la regulación en la perspectiva de las políticas públicas*, Gestión y Política Pública, volumen XIII.
- Romero, J. (2009). *Medición del impacto de los acuerdos de libre comercio en América Latina: el caso de México*. México DF: Publicación de las Naciones Unidas.
- Ruiz, M. A. (2004). *Elementos para evaluar una década del TLCAN: El caso mexicano*. Geo enseñanza.
- Salcedo, R. (2011), *Evaluación de las Políticas Públicas*, México, DF. Ed. Siglo XXI editores.
- Samuelson, P., Nordhaus W. (2010), *Economía con aplicaciones a Latinoamérica*, México, Mc Graw Hill.
- Secretaría de Economía, (2009), *Estrategia para el fortalecimiento del capital humano d con base en las competencias de las personas*. Sector Automotriz, México.
- Secretaría de Economía, (2009), *Manual de Organización General de la Secretaría de Economía*.

- Secretaría de Economía, (2012), *Programa Estratégico de la Industria Automotriz 2012-2020*, Subsecretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología. México
- Secretaría de Economía, *Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal. 2006-2012.*
- Solís, L. (1995), *Políticas Comerciales Internacionales*, México, Ed. Colegio de México
- Sorensen, M. (2012), *Manual de derecho internacional público*. México, D.F. Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales, (2004), *El TLCAN y el sector equipo de transporte y autopartes*. México
- Suñol, S. (2006), *Aspectos teóricos de la competitividad*, Ciencia y Sociedad Vol. XXXI, República Dominicana.
- Tecnología, D. G. (2012). *Industria Automotriz*. México DF: Secretaría de Economía.
- UNIDAS, C. N. (2005). *Informe del sector Automotriz mexicano*. CEPAL NACIONES UNIDAS, 53.
- Valdéz, R. & Loaeza, E., (1993), *Terminología usual en las relaciones internacionales. Derecho diplomático y tratados*. Acervo histórico diplomático Secretaría de Relaciones Exteriores México.
- Valencia, G. y Álvarez, Y. (2008, julio-diciembre), *La ciencia política y las políticas públicas: notas para una reconstrucción histórica de su relación*. Estudios Políticos, 33, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, : 93-121.
- Vega, G (1993), *México Estados Unidos, Canadá 1991-1992*, México, Ed. El Colegio de México.

Vega, Gustavo & Labazée, Pascal(2010), *Inversión extranjera directa en México, comportamientos empresariales y políticas gubernamentales*, Los grandes problemas de México:286-338, Ed. El Colegio de México,

Vernon, R. (1966). *El dilema del desarrollo económico de México*. Ciudad de México: Diana.

Viotti, P. y Kauppi, M. (2009). *International Relations and World Politics*. Security, Economy, Identity, Nueva Jersey, Ed. Pearson.

W. H. Hall Charles (2011), *Negocios Internacionales competencia en el mercado global*, Mc Graw Hill

www.statcan.gc.ca. (s.f.)

Zabludovsky, J.,(2005), *El TLCAN y la política de Comercio Exterior en México: Una agenda inconclusa*, ICE.

Tablas

Tabla 1.- Balanza comercial de México con Canadá

Tabla 2.- Balanza Comercial de México con Estados Unidos

Tabla 3.- Balanza Comercial del TLCAN

Tabla 4.- Inversión Extranjera Directa TLCAN

Tabla 5.- Diez principales países productores

Tabla 6.- Exportaciones Totales en el Comercio Automotriz Exterior Mexicano

Tabla 7.- Producción de Automóviles

Tabla 8.- Inversión Extranjera Directa. Sector Automotriz

Tabla 9.- Exportaciones. Sector Automotriz.

Tabla 10.- Importaciones. Sector Automotriz

Tabla 11.- Balanza comercial Sector Automotriz

Tabla 12.- Balanza comercial Automotriz. México-Canadá

Tabla 13.- Personal Ocupado Total de la Industria Manufacturera y del Sector Automotriz. Promedio anual de ocupaciones remuneradas.

Tabla 14.- Remuneración de Asalariados Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz.

Cuadros

Cuadro 1.- Sexenio Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000).
Acciones Federales.

Cuadro 2.- Acciones Sectoriales Período 1994-2000.

Cuadro 3.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz.
Estadísticas 1994-2000.

Cuadro 4.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz.
Estadísticas 1994-2000.

Cuadro 5.- Sexenio Vicente Fox Quezada (2001-2006). Acciones Federales.

Cuadro 6.- Acciones Sectoriales Período 2000-2006.

Cuadro 7.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz.
Estadísticas 2001-2006.

Cuadro 8.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz.
Estadísticas 2001- 2006.

Cuadro 9.- Sexenio Felipe Calderón Hinojosa (2007-2012). Acciones Federales.

Cuadro 10.- Acciones Sectoriales Período 2000-2012

Cuadro 11.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz.
Estadísticas 2007- 2012.

Cuadro 12.- Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Sector Automotriz.
Estadísticas 2007- 2012.

Mapas

Mapa 1.- Localización de plantas de vehículos ligeros.

Mapa 2.- Localización de plantas de vehículos pesados.

Mapa 3.- Localización de los centros de ingeniería y Diseño.

Figuras

1. Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000). Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial.
2. Representación gráfica del sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional.
3. Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006). Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial.
4. Representación gráfica del sexenio de Vicente Fox Quezada (2000-2006). Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional.
5. Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012). Variables: IED, Remuneración de salarios, Balanza Comercial
6. Representación gráfica del sexenio de Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012). Variables: Exportación, Importación, Generación de Empleo, Producción Total, Producción Nacional, Producción Internacional

Anexos

I.- Entrevista a profundidad

Guión de entrevista a profundidad a aplicar en la tesis doctoral Evaluación de las políticas públicas implementadas en el marco del tratado de libre comercio de américa del norte (TLCAN), impulsando la industria automotriz en México como sector económico de éxito.

I.- Identificación

Nombres y Apellidos:

Edad:

Nivel de instrucción:

¿Dónde trabaja? :

Cargo que desempeña:

¿Desde hace cuántos años?

1. ¿Qué son para usted las políticas públicas?
2. ¿Las políticas públicas implementadas en el marco del TLCAN han impulsado a la industria automotriz en México?
3. ¿Cuál considera usted que ha sido la política pública implementada en el sector automotriz mexicano que ha influenciado en el desarrollo del mismo?
4. ¿Cómo se mide el impacto de las políticas públicas implementadas en el sector automotriz mexicano?
5. ¿Considera que la industria automotriz mexicana es un sector de éxito?
6. ¿Con que frecuencia se reúnen los diferentes clúster del país?
7. ¿Considera usted que las políticas públicas para el sector automotriz en el marco del TLCAN estuvieron bien diseñadas?
8. ¿Considera usted que las políticas públicas para el sector automotriz en el marco del TLCAN estuvieron bien implementadas?
9. ¿Cree usted que la implementación de las políticas públicas liberales de México ha contribuido al superávit de la balanza comercial del sector automotriz mexicano?
10. A partir de la implementación del TLCAN ¿Cuál periodo considera usted que ha sido el mejor para el sector automotriz tomando en cuenta la balanza comercial?