

La Inserción de México en la globalización, diplomacia, negociación y desarrollo

PAPITT, Clave IN303311-3

## **México – Plataforma de producción para empresas europeas en América del Norte**

Lars (Nombre) Pernice (Apellido)

Maestro en Economía, imparte clases en la UNAM-FES-Aragón

### Resumen:

En este artículo, se investiga el comportamiento de la industria automotriz europea con respecto de sus inversiones en México. Se considera que para la industria automotriz europea el argumento más fuerte para sus actividades en México es su interés de tener capacidades de producción en el bloque monetario “dólar”.

En la primera parte, se analiza aspectos generales que determinan la Inversión Extranjera Directa en México, en el cual el tema de los vaivenes del tipo de cambio tiene una gran relevancia. La segunda parte está enfocada a una comparación de los dos tratados del libre comercio más importantes que ha suscrito México, identificando diferentes reacciones empresariales a estas liberalizaciones económicas. En la última parte, se realiza una evaluación de las estrategias aplicadas por parte de empresas del sector automotriz con énfasis en la construcción de la nueva planta de la Audi en México.

Se concluye que en el mundo existen diferentes bloques monetarios y México es visto por la industria automotriz como parte del bloque monetario “dólar” e ideal para realizar su producción para este mercado.

México – Plataforma de producción para empresas europeas en América del Norte

El deseo de cualquier sociedad y de sus políticos es mejorar las condiciones de la vida. En el pensamiento económico, este deseo de mejores condiciones de vida se reduce frecuentemente al incremento del Producto Interno Bruto (PIB) del país que no es lo mismo, sin embargo, el PIB es una cifra relativamente sencilla de obtener y de entender. Para aumentar el PIB, la Inversión Extranjera Directa (IED) es un instrumento muy importante. Con la IED, los países receptores esperan incrementar el empleo, su capacidad exportadora y mejorar su nivel tecnológico. Especialmente, la inversión de empresas grandes está bien recibido por los políticos de cualquier país.

Los políticos de todos los niveles (federal, estatal y municipal) realizan grandes esfuerzos para atraer la inversión del resto del mundo. Mediante incentivos como terrenos a bajos precios, trámites acelerados, niveles de impuestos reducidos, subsidios de diferentes características, infraestructura adicional, normas de medio ambiente menos estrictas y otros beneficios, las autoridades políticas buscan convencer a un inversionista potencial para canalizar sus fondos hacia este lugar. Cuando una empresa multinacional anuncia la construcción de una nueva planta, responsables de muchos países empiezan a luchar por ganarse la inversión, y cuando un país es seleccionado, la misma competencia empieza de nuevo por parte de los estados federados y municipios.

Se considera que México tiene un acierto adicional: la cercanía al gran mercado de EE.UU., con sus consumidores de alto poder de compra, el cual es accesible sin grandes barreras comerciales, gracias al TLCAN. Mientras entre los dichos populares existe aquel que dice “México, tan lejos de dios y tan cerca de EE.UU.” mediante cual se quiere expresar que la cercanía del país con EE.UU. es una desventaja; con respecto de atraer IED, la situación es completamente a la inversa: la cercanía con EE.UU. es una de las grandes ventajas que tiene solamente México.

En este artículo, se investiga hasta que punto la IED de empresas europeas del sector automotriz es atraída por la posición geográfica del país y la existencia del TLCAN con los vecinos del norte.

El análisis empieza con una evaluación general de los aspectos que pueden tener importancia en atraer la IED a México. La segunda parte está enfocada al análisis del Tratado de libre comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM) y, finalmente, se investiga el sector automotriz y el caso práctico de la nueva planta de la Audi en México.

### Aspectos generales que determinan la IED

Los programas económicos de los gobiernos de Zedillo, Fox y Calderón se caracterizaron por poner énfasis en la integración del país a la economía internacional y una mayor división de trabajo entre las naciones, siguiendo la teoría ortodoxa del comercio internacional. Esta idea es completamente diferente a la estrategia de países en el cono sur que buscan promover el mercado interno mediante políticas de protección de la industria nacional, sin embargo, empujándolos a exportar, es decir seguir la línea del éxito de los países de Asia Oriental. Zedillo, Fox y Calderón no tenían un proyecto de industrialización específico para México, por lo cual eran criticados por la oposición. Quizás, en el caso de México, una estrategia de industrialización para proteger empresas nacionales y, al mismo tiempo, promover sus exportaciones hubiera provocado acciones proteccionistas más severas por parte de EE.UU.

Dentro del programa oficial para la apertura, la atracción de IED es un componente importante. Estos gobiernos mexicanos abrieron la posibilidad de que inversionistas internacionales tuvieran 100% de la propiedad en la mayoría de las industrias mexicanas. La única excepción relevante es el sector energético y la petroquímica secundaria<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Si es por falta de IED o, sencillamente, por coincidencia, el déficit de la balanza de productos petroquímicos y de origen petroquímico, es decir el déficit de la petroquímica secundaria es uno de los más altos en la balanza comercial de México y alcanzó en el 2011 alrededor de 17% del déficit total. Cálculo propio con base en: Inegi; "Estadística, Banco de información económica", 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

El gobierno federal mexicano promueve activamente la entrada de IED mediante su entidad paraestatal ProMéxico, la cual está encargada de “vender” al país a posibles inversionistas a nivel internacional. Dentro de los argumentos que se utilizan para convencer a los gerentes de invertir en México se encuentran: ventajas competitivas, capital humano, socios globales para hacer negocios, infraestructura, seguridad legal para la IED, aspectos de cultura y los recursos naturales<sup>2</sup>. Bajo el título >Industrias estratégicas< en la página electrónica de ProMéxico, se menciona otras ventajas como número de empresas del sector, la ubicación geográfica, el volumen de exportación en relación a la producción nacional, costos laborales y la cercanía con América del Norte como ventajas específicas de México<sup>3</sup>.

Dentro de todos estos argumentos, la cercanía con Estados Unidos (EE.UU.) y Canadá juegan un papel importante. En estas publicaciones oficiales, se hace énfasis en el número de Tratados de Libre Comercio (TLC) y de Acuerdos de Contemplación Económica (ACE) y en las exportaciones en relación a la producción nacional. Las autoridades mexicanas destacan que el mercado externo al cual se puede llegar, produciendo en México, sin pagar aranceles es un argumento fuerte para atraer la IED. Produciendo en México, se puede abastecer a un mil millones de consumidores en 44 países con un volumen de 60% del PIB mundial<sup>4</sup>. No se menciona específicamente al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), sin embargo, conociendo el volumen de comercio que México realiza con esta región, queda claro que el mercado más importante es el mercado TLCAN.

No solamente el gobierno federal, sino también los académicos consideran que la cercanía de México con EE.UU. debe ser aprovechada por el país azteca para atraer la IED<sup>5</sup>.

En el pasado desde los años sesenta, principalmente empresas de EE.UU. han invertido en México para reducir sus costos de producción, es decir, ellos trasladan procesos de producción altamente intensivos en mano de obra a México para aprovecharse de menores costos laborales al sur del río Bravo. Este tipo de empresas se

---

<sup>2</sup> ProMéxico; “Why Mexico”, 2012, <http://mim.promexico.gob.mx/>

<sup>3</sup> ProMéxico; “Strategic Industries”, 2012, [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/perfil_del_sector)

<sup>4</sup> ProMéxico; “Global business partners”, 2012, [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/relacion\\_de\\_negocios\\_con\\_el\\_mundo](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/relacion_de_negocios_con_el_mundo)

<sup>5</sup> Reforma; “Conferencia >>América Latina y el Caribe: condiciones y retos en el siglo XXI<< organizado por la UNAM”, Reforma, México, 29, mayo de 2012.

conoce como “Maquiladoras” y se encuentran principalmente en el norte del país. Estas plantas de ensamblaje reciben todos los componentes y partes de EE.UU. y exportan su producto final casi completamente a este mercado

Las Empresas europeas<sup>6</sup> no solamente buscan la reducción de costos laborales mediante sus inversiones en México, sino para ellos cuenta más el argumento de estar en el “área dólar”. Consecuentemente, estas empresas construyen plantas completas en el territorio azteca y piden también a sus proveedores de materia prima o de componentes de hacer lo mismo o buscan proveedores mexicanos.

Especialmente para las empresas multinacionales, los vaivenes del tipo de cambio son un gran obstáculo para sus operaciones. Una empresa europea que tiene grandes ventas en EE.UU. u otro país cuya moneda está estrechamente relacionada con el dólar estadounidense se ve afectada sus flujos financieros cuando cambia el tipo de cambio entre el dólar y el euro. Mientras antes de la puesta en circulación de las monedas y billetes del euro el 1º de enero del 2002, el 26 de octubre de 2000, el tipo de cambio era un euro por 82 centavos del dólar (cotización más baja), unos años después, durante la crisis financiera mundial, el 15 de julio de 2008 un euro costaba 1.59 dólares – casi el doble<sup>7</sup>. Estos altibajos no son un fenómeno reciente, sino después del derrumbe del sistema de Bretton Woods con tipos de cambio fijos, las relaciones entre las monedas europeas y el dólar estadounidense han fluctuado permanentemente.

Esto significa para una empresa automotriz europea que vende un coche en el mercado estadounidense por 50 mil dólares recibía en el 2000 algo de 41 mil euros y en el 2008 recibía por el mismo coche casi 80 mil euros (no había inflación). Dependiendo de los costos de producción, los cuales la empresa europea tiene que pagar en euros, el negocio de vender coches en EE.UU. es lucrativo o perjudicial para la empresa. Para una empresa de EE.UU. que tiene ventas en Europa, la situación sería exactamente al revés.

Para las empresas, las variaciones del tipo de cambio en esta magnitud son perjudiciales para sus negocios transfronterizos. Uno de los grandes beneficios de la moneda común a nivel de la Unión Europea es precisamente ofrecer a las empresas un

---

<sup>6</sup> Estos argumentos se aplican de una manera similar a las empresas de Asia-Oriental que inviertan en México.

<sup>7</sup> BCE; “Exchange rates –euro Exchange rates USD”, 2012, <http://www.ecb.int/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-usd.en.html>

marco seguro para sus negocios paneuropeos, facilitándoles su expansión de ventas y como consecuencia de esto la reducción de sus costos por unidad. Sabiendo que grandes vaivenes y devaluaciones frena la expansión de empresas locales e impide su entrada en mercados internacionales, los políticos de cualquier país experimentan con diferentes formas de tipo de cambio fijo, sin embargo frecuentemente, estos proyectos son frustrados por devaluaciones abruptas, generando crisis económicas en los países correspondientes.

Lo que a nivel de la Unión Europea parece viable, a nivel internacional sería aún más difícil, por lo tanto las empresas tienen que buscar otras posibilidades de ampliar su negocio sin ser perjudicados por los vaivenes de los tipos de cambio.

Una solución sencilla a este desafío es la construcción de plantas en los diferentes bloques monetarios. A nivel internacional, se puede identificar tres bloques monetarios, los cuales son: el bloque dólar liderado por EE.UU. a cual pertenece México, el bloque yen, liderado por Japón o quizás en el futuro el bloque yuan liderado por China y el bloque euro liderado por el Banco Central Europeo y la Unión Europea<sup>8</sup>, el cual es más grande que la zona euro. Las monedas a dentro de cada bloque se mueven en relación con los otros bloques con una cierta armonía. Excepto en caso de problemas de un país en particular, los flujos financieros se realizan principalmente entre estos bloques<sup>9</sup>. Si la economía en un país líder del bloque anda mal, los agentes financieros transfieren sus fondos a otro bloque, generando así los altibajos en el tipo de cambio entre los mismos.

Finalmente, se puede señalar que para una empresa multinacional (todas las empresas del sector automotriz son multinacionales) es importante tener plantas de producción en cada uno de los bloques monetarios. A dentro de cada bloque monetario, los argumentos de costos laborales inferiores, infraestructura, cercanía con proveedores de alta capacidad siguen siendo vigentes.

---

<sup>8</sup> La Unión Europea es liderada por los países grandes, lo cual cambia con el tiempo. Actualmente, se puede decir que este liderazgo está con Alemania.

<sup>9</sup> Prueba de esto son los flujos a dentro de la zona euro de los países con problemas hacia Alemania. Se considera, en el momento cuando los agentes financieros sienten que Alemania no es capaz de resolver el problema habrá flujos de capital europeo hacia EE.UU. o Japón.

Se destaca que una empresa que busca la presencia internacional, la idea de tener solamente una planta de producción para abastecer el mercado mundial<sup>10</sup> no es viable debido a la existencia de altibajos relevantes en los tipos de cambio entre los bloques monetarios.

## El impacto del TLCUEM sobre la IED

México es uno de los primeros países con cuales la Unión Europea firmó un tratado de libre comercio, el cual entró en vigor en junio del 2000, es decir seis años después de la liberalización del comercio entre Canadá, Estados Unidos y México mediante el TLCAN en 1994.

Para México, el Tratado de Libre Comercio Unión Europea México (TLCUEM) es la continuación de una política de integración de la industria local al mercado internacional, la cual empezó con la entrada de México al GATT y continuó con el TLCAN.

Para México, el argumento más fuerte para negociar un tratado de libre comercio con la Unión Europea era reducir la dependencia de la industria exportadora mexicana del mercado estadounidense y abrirles posibilidades de vender sus productos en Europa. Sin embargo, también el argumento de atraer IED de Europa al país era de gran relevancia para el gobierno mexicano<sup>11</sup>.

A los europeos, les interesaba más que la liberalización comercial generar condiciones confiables para su inversión en el territorio mexicano, lo cual sigue siendo el argumento más fuerte para los europeos<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Este argumento no contradice al argumento del creciente comercio intrafirma. Precisamente, el creciente comercio intrafirma es una prueba de que las empresas multinacionales concentran la producción de ciertos productos en una ubicación, sin embargo, estas empresas distribuyen sus centros de producción a diferentes países, facilitándoles equilibrar altibajos en el tipo de cambio mediante la exportación e importación entre sus diferentes sedes de producción.

<sup>11</sup> Cámara de Diputados: "Tratado de Libre Comercio México Unión Europea", UEFP 006/2000, Ciudad de México, 2000, en: [http://notariosjalisco.org.mx/publico/tlc/mx\\_eur.pdf](http://notariosjalisco.org.mx/publico/tlc/mx_eur.pdf), y Zabludovsky, Jaime; *El Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea a diez años de su entrada en vigor*, en: Coninsx, Marie-Anne; Sabido Castañeda, Fernando y Pérez Rodríguez, Beatriz Nadia; "Logros y retos a diez años del Acuerdo Global México-Unión Europea", Ed. Gernika, México, 2010, pp. 59-76.

<sup>12</sup> Bugarin, Inder; "Interesa a Europa la inversión", Reforma, México, 9, febrero de 2007.

El impacto del TLCUEM fue diferente a aquel del TLCAN. Mientras, gracias al TLCAN, el comercio bilateral de México con EE.UU. que era deficitario para México, se convirtió, a partir de 1995, en un superávit para el país azteca. Desde el primer año del TLCAN, México tiene un creciente superávit con EE.UU<sup>13</sup>. Aún restando las exportaciones petroleras mexicanas a la Unión Americana, la situación de que el TLCAN convirtió el déficit que tenía México en un superávit sigue siendo vigente<sup>14</sup>. El TLCUEM tuvo un impacto diferente. También en relación a Europa, la liberalización del comercio aumentó el intercambio de mercancías, sin embargo del déficit que tenía México antes sigue siendo una realidad para el país azteca<sup>15</sup>. El TLCAN facilitó la mayor integración de la cadena de producción con un creciente suministro de partes y componentes estadounidenses para plantas maquiladoras mexicanas. Esto facilitó, en una magnitud mayor, el ensamblaje en México y la venta de estos productos en los EE.UU. A diferencia de este impacto del TLCAN, el TLCUEM no promovió una división de trabajo así. El TLCUEM sí contribuyó a la ampliación del comercio entre México y la UE, sin embargo no cambió la situación del saldo bilateral, el cual sigue siendo deficitario para México. También, la estructura del comercio es diferente. Mientras en el caso del TLCAN, los productos importados por México son principalmente insumos para la industria maquiladora, en el caso del TLCUEM, se trata más de bienes de capital<sup>16</sup>, es decir bienes necesarios para establecer una planta de producción en México.

Con respecto del impacto de los tratados de libre comercio sobre el volumen de IED, se puede señalar que los volúmenes totales aumentaron por la entrada en vigor de los acuerdos correspondientes. Entre las grandes inversiones como en el sector de servicios financieros como la compra de bancos, se encuentra también la IED destinada al sector de producción. Sin embargo, existe una diferencia de los dos tratados con respecto del destino de la IED. Mientras en el caso del TLCAN, la IED en el sector industrial fue utilizada para agilizar la cadena internacional de producción y ampliar el volumen de producción, en el caso del TLCUEM, el objetivo de la IED fue establecer

---

<sup>13</sup> United States Census Bureau; "Foreign Trade", Washington, 2012, <http://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html>

<sup>14</sup> INEGI; "Banco de Información: Sector externo – balanza comercial con EE.UU." México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

<sup>15</sup> INEGI; "Banco de Información: Sector externo – balanza comercial con Europa." México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

<sup>16</sup> Delegación de la Unión Europea en México; "Relaciones Comerciales entre México y la UE", México, 2012, [http://eeas.europa.eu/delegations/mexico/eu\\_mexico/trade\\_relation/index\\_es.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/mexico/eu_mexico/trade_relation/index_es.htm)

plantas completas en México, es decir, estar presente en el bloque dólar y ser más independiente de los vaivenes del tipo de cambio.

La IED de EE.UU. en México fluctuó en la última década en alrededor de 8 mil millones de dólares con su valor más bajo de 5 mil millones de dólares en el 2010 a causa de la crisis financiera y su valor más alto de 21 mil millones en el 2001 a causa de la compra de Banamex por Citibank<sup>17</sup>. El interés de inversionistas de Europa creció considerablemente con el TLCUEM y alcanzó niveles similares como aquellos de EE.UU. También en el caso europeo, las fluctuaciones de un año al otro de la IED son considerables y como era en el caso de Banamex, en el 2007, la IED de Europa tenía su pico con 14 mil millones por la compra de Bancomer por BBVA, sin embargo, la media fue más o menos 8 mil millones anuales<sup>18</sup>. A pesar de que México está bastante lejos de Europa y su mercado interno no alcanza volúmenes como el de China o de la India, para los inversionistas el país azteca es interesante por estar en el bloque dólar.

La IED europea en el sector automotriz y el caso de la Audi.

Para ejemplificar porque México es la plataforma de producción para empresas europeas en Norteamérica, se escogió la industria automotriz. El automóvil es el bien de consumo más grande y más deseado; su producción facilita alcanzar mayores economías de escala cuando se concentra la producción en un lugar. Además, la industria automotriz es una industria de vanguardia que empuja hacia el progreso tecnológico y exige a otras industrias de hacer lo mismo. Fue en la industria automotriz donde se introdujo, antes de la primera guerra mundial, la producción en masa y también este sector fue el primero en introducir la producción esbelta<sup>19</sup>. También en la teoría económica, la industria automotriz sirve como ejemplo. En la teoría del ciclo de vida de Vernon<sup>20</sup>, el economista explica que una empresa empieza con la producción de

---

<sup>17</sup> INEGI; “Banco de Información: Inversión extranjera directa (SCIAN)-EE.UU.”, México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

<sup>18</sup> INEGI; “Banco de Información: Inversión extranjera directa (SCIAN)-Unión Europea.”, México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

<sup>19</sup> Womack, James P.; Jones, Daniel T. y Roos, Daniel; “Die zweite Revolution in der Autoindustrie“, Ed. Campus, Fancfort, 1992.

<sup>20</sup> Appleyard, Dennis R. Alfred J. Field Jr., Steven L. Cobb; “International Economics”, Ed. McGraw-Hill, Boston, 2006.

un nuevo bien en sus instalaciones propias y después cuando la demanda aumenta, la calidad del producto se mejora y cuando entra a nuevos mercados y el volumen de ventas alcanza una magnitud suficientemente grande en el extranjero, se sustituye las exportaciones por una producción local. Por una temporada, se produce al mismo tiempo el mismo bien en diferentes plantas. Cuando las ventas en el mercado original disminuyen, la empresa cierra la producción en sus instalaciones propias y satisface la demanda con importaciones de su planta en el extranjero. Como ejemplo típico de esta teoría, se puede mencionar el “vocho” de la Volkswagen, cuya producción empezó en los años treinta en Alemania y, en la posguerra, se empezó con la exportación. Cuando las ventas en México alcanzaron un volumen aceptable, se construyó la planta en Puebla desde cual se reimportó el carro a Alemania cuando, en la década de los años setenta, la demanda disminuyó y se cerró la producción.

Actualmente, la industria automotriz pone nuevos estándares de producción. Entre ellos se encuentra la estrategia de globalización y construcción de plantas en cada bloque monetario con el objetivo de evitar problemas financieros por las fluctuaciones del tipo de cambio. No solamente, a nivel del progreso tecnológico, sino también con respecto a la integración, la industria automotriz tiene una posición líder.

Sin embargo esta estrategia es frenada por decisiones políticas. En el caso de México, se puede señalar que la apertura de los mercados del cono sur empezó con Acuerdos de Contemplación Económica (ACE) con Brasil y Argentina para liberalizar el comercio de automóviles entre estos países y México, sin embargo, siguiendo a sus estrategias de desarrollo económico estos dos países cancelaron en este año (2012) los ACE’s con México para proteger sus industrias nacionales, debido a que las automotrices mexicanas se convirtieron cada vez más exitosas en sus mercados locales<sup>21</sup>.

En sólo treinta años, la producción de automóviles se duplicó alrededor de 40 mil millones de coches en 1980 a más de 80 millones de coches en el 2011<sup>22</sup>. Mientras en los EE.UU., la producción de vehículos disminuyó de 12 millones en 1994 a 8.6 millones en 2011, la industria mexicana automotriz casi triplicó su producción de 1.1

---

<sup>21</sup> Cantera, Sara; “Compararían soya para vender autos”, Reforma, México, 18, abril de 2012.

<sup>22</sup> OICA Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles; “Production statistics”, Paris, 2012, <http://oica.net/category/production-statistics/>

millón en 1994 a 2.6 millones en 2011<sup>23</sup>, es decir, la industria automotriz se convierte cada vez más en una industria clave para el desarrollo de México<sup>24</sup>.

El gran auge de la industria automotriz en EE.UU. era en los cincuenta hasta los setentas cuando el lema era tener un coche grande. En los años ochenta empezó la conquista del mercado estadounidense por parte de los productores japoneses con coches más pequeños y modelos cuyo consumo de gasolina fue menor<sup>25</sup>. En estos años, la Volkswagen intentó aumentar su participación en el mercado de EE.UU. y compró una planta para construir vehículos (que tenían gran éxito en el mercado alemán) para consumidores estadounidenses<sup>26</sup>. Debido a altos costos de producción en EE.UU., este primer intento de la Volkswagen de producir en Norteamérica fue un fracaso. No solamente, la Volkswagen tuvo problemas con la producción en EE.UU., sino también los grandes productores estadounidenses enfrentaron una situación cada vez más difícil para producir en su país. La última crisis económica (2007-2009) provocó en la industria automotriz grandes problemas, sin embargo uno tiene que reconocer que las causas de la debilidad del sector ya existían antes, es decir, la crisis azotó la industria débil y provocó casi su quiebra. Se puede señalar que la industria automotriz de los países avanzados sigue un esquema similar como la industria textil hace cuarenta años cuando empezó el traslado de fábricas de países avanzados a países menos avanzados como a China y a la India. Para los países más avanzados, la globalización significa una pérdida de puestos de trabajo como resultado de la reubicación de plantas de producción para bienes estandarizados a países con costos laborales inferiores. En el caso de la industria textil, este proceso llegó casi a su fin, sin embargo, en el caso de la industria automotriz, la reubicación de plantas de producción está en su primera etapa. México puede ser un ganador en este proceso. Mientras en Europa las empresas automotrices trasladan unidades de producción a países de Europa Central <sup>27</sup>, empresas estadounidenses buscarán mejorar su competitividad en su mercado local mediante la

---

<sup>23</sup> ibenda

<sup>24</sup> ProMéxico califica la industria automotriz como industria estratégica como las industrias aeroespaciales, de alimentos, de equipo médico, electro- y electrodoméstico y la industria creativa. ProMéxico: „Industrias estratégicas“, México, 2012, [http://www.promexico.gob.mx/es\\_mx/promexico/home](http://www.promexico.gob.mx/es_mx/promexico/home)

<sup>25</sup> Womack, James P.; Jones, Daniel T. y Roos, Daniel; “Die zweite Revolution in der Autoindustrie“, Ed. Campus, Francfort, 1992.

<sup>26</sup> The Rabbit Archive; “Rabbit History”, 2012, <http://s87762315.onlinehome.us/history.php?site=vw>

<sup>27</sup> El productor de bloques de motor mexicano, Nematik, siguió esta estrategia con su inversión en Europa y construyó plantas en la República Checa, Polonia y Eslovenia para abastecer su producto principalmente a las automotrices alemanas. Nematik; “Our facilities”, Monterey, 2012, <http://www.nematik.com/facilities.html>

reubicación de plantas de producción a países cercanos, es decir a México. Este proceso apenas ha iniciado y para los productores europeos significa aprovechar los costos laborales en México para vender en EE.UU. Actualmente, continúa la producción de coches hechos en EE.UU., sin embargo, el incremento de la participación de automóviles no producidos en el vecino del norte no viene de Asia Oriental, sino de México. México se convierte cada vez más en el proveedor de nuevos coches para el mercado estadounidense, por estar dentro del bloque dólar.

Cada mes se anuncian en la prensa mexicana nuevas inversiones en el sector automotor y de componentes para la industria automotriz<sup>28</sup>. La francesa PSA está presente bajo el nombre de Nissan, la italiana FIAT busca producir su coche pequeño, el cinquecento (500) en una planta de la reciente comprada Chrysler<sup>29</sup> y los productores alemanes como la Volkswagen<sup>30</sup>, la BMW<sup>31</sup> y la Mercedes Benz<sup>32</sup> ampliarán sus capacidades de producción en el país. Mientras el vehículo de la FIAT está principalmente destinado al mercado mexicano, los alemanes consideran al mercado TLCAN como su objetivo. En todos estos anuncios, las empresas mencionan que les interesa abastecer el mercado del hemisferio occidente con sus nuevas instalaciones en México.

El gran número de tratados de libre comercio que México ha firmado en las últimas décadas, permite a las empresas automotor seguir una estrategia de planta única para un modelo, abasteciendo el mundo y aprovechando mayores economías de escala sin renunciar a una oferta diferenciada de su producto. Así es el caso del “nuevo Beetle” de la Volkswagen<sup>33</sup>, pero también el HHR de la General Motors era solamente construido en Ramos Arizpe (Coahuila) para todo el mundo. Esto parece contradecir la

---

<sup>28</sup> Cantera, Sara; “Empuja Audi nuevo récord”, Reforma, México, 19, abril de 2012.

<sup>29</sup> Univision; “Arrancó la producción del Fiat 500 en México”, México, 2012, <http://autos.univision.com/fiat/noticias/article/2011-03-07/arranco-la-produccion-del-fiat>

<sup>30</sup> El Universal; “VW inicia construcción de una nueva planta en Silao”, El Universal mx, México, 27, enero de 2011, <http://www.eluniversal.com.mx/notas/740664.html>

<sup>31</sup> Anaya, Lilián; “10 datos de un exclusivo BMW, hecho en Toluca”, El Universal Estado de México, Toluca, 14, marzo de 2011, <http://www.eluniversaledomex.mx/toluca/nota14203.html>, y Excelsior; “Será México el productor exclusivo de la camioneta Q-5 de la BMW”, Excelsior, México, 19, abril de 2012 [http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion=opinion&cat=11&id\\_notas=827692](http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion=opinion&cat=11&id_notas=827692)

<sup>32</sup> Zócalo-Salttillo; “Quieren BMW y Mercedes a México” Zócalo-Salttillo, 14, junio de 2012, Salttillo <http://www.zocalo.com.mx/seccion/articulo/quieren-bmw-y-mercedes-a-mexico> y con respecto de la magnitud de exportación desde su planta en Santiago Tlanguistenco ver: Daimler Benz; “Historia de éxito – Planta en Santiago”, Stuttgart, 11, septiembre de 2009, <http://www.daimler.com.mx/Noticia40Santiago.aspx>

<sup>33</sup> El Economista; “Arranca producción del nuevo Beetle en Puebla”, El Economista, México, 15, julio de 2011, <http://eleconomista.com.mx/estados/2011/07/15/arranca-produccion-nuevo-beetle-puebla>

argumentación presentada aquí de que las empresas automotrices buscan tener plantas de cada bloque monetario, sin embargo, esto no significa que concentran toda su producción en un país, sino solamente de un modelo. Ellos intercambian sus vehículos producidos en un lugar por otros hechos en otras instalaciones y, por esta vía, logran no perder cuando haya grandes vaivenes del tipo de cambio, pues lo que pierden con la exportación de un vehículo lo ganan por la importación de otro coche y al final sus cuentas no serán afectadas por la variación del tipo de cambio. Aunque, fuera de las exportaciones a EE.UU., las ventas a los demás mercados con cuales existen TLC entre México y el país correspondiente son pequeñas, México se perfila cada vez más como centro de producción automovilístico, especialmente para vehículos que no se venden en cantidades tan grandes. Este argumento es un incentivo adicional siempre y cuando el volumen de ventas esperadas, aquí cuentan principalmente las ventas a EE.UU., justifica una nueva planta en el bloque dólar. De nuevo el “nuevo Beetle” de la Volkswagen es un ejemplo, pues la mayoría de estos vehículos son vendidos a consumidores en EE.UU., sin embargo, este coche de Puebla se distribuye a todos los mercados.

También, se puede comprobar la estrategia de las empresas multinacionales de construir plantas de producción en México para aislarse de los altibajos en el tipo de cambio entre los diferentes bloques monetarios.

La Audi, la marca deportiva de la Volkswagen produce actualmente un poco más de un millón de vehículos y su meta para el año 2020 son dos millones, por lo tanto, se presenta la interrogante ¿dónde producirá este millón de coches adicionales?

En el transcurso de este año (2012) la Audi decidió construir su primera planta en el hemisferio Occidente en México<sup>34</sup>. La Audi, adquirida por la Volkswagen tras una casi bancarrota en 1964 ya está presente con plantas de producción en los grandes mercados, o bloques monetarios, como, por supuesto, en Europa con varias plantas (las más recientes en Europa Central), en China con una planta en Changchung en el norte del país y en la India donde se encuentra su producción en Aurangabad en las afueras de Madras. En el caso de Europa con las plantas más recientes en Europa Central, se puede comprobar la estrategia de las empresas automotrices de trasladar capacidad de

---

<sup>34</sup> Sentido común automotriz; “Audi viene a México”, México, 18, abril de 2012, [http://sentidocomunautomotriz.com/site/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1608:18abril-iaudi-viene-a-mexico&catid=60:lo-mas-relevante-del-mundo-automotriz&Itemid=154](http://sentidocomunautomotriz.com/site/index.php?option=com_content&view=article&id=1608:18abril-iaudi-viene-a-mexico&catid=60:lo-mas-relevante-del-mundo-automotriz&Itemid=154)

producción de países más avanzados con salarios más altos a países no tan avanzados con costos de producción inferiores siempre y cuando se encuentran en el mismo bloque monetario.

En Japón, la Audi tenía una planta de 1987 hasta 1998, sin embargo se cerró esta instalación por costos de producción demasiados altos y, actualmente, se abastece este mercado desde China y Alemania. Aquí también, se puede ver muy claro como las empresas multinacionales desplazan sus plantas dentro de los bloques monetarios correspondientes.

La Volkswagen que ya tiene una gran planta en Puebla y una más reciente en Silao, inauguró en el 2011 una planta nueva en Chattanooga (Tennessee) en EE.UU.<sup>35</sup>. En esta planta se construye el Passat, sin embargo, en esta fábrica la automotriz tiene capacidad obsoleta y, por lo tanto, la empresa matriz de la Audi tenía gran interés en ocupar esta capacidad con la producción de coches de la marca Audi<sup>36</sup>. Esto parece contradecir la argumentación presentada aquí de que las empresas automotrices trasladen capacidades de producción de países más avanzados a países menos avanzados siempre y cuando se encuentran en el mismo bloque monetario. Sin embargo, en este caso, la Volkswagen adquirió el terreno hace mucho tiempo cuando los avances de la integración de México con los países del norte todavía no eran tan claros.

La Audi decidió a favor de México porque el país es uno de los lugares de producción de automóviles de diez del mundo y ofrece una mezcla de tradición y experiencia. Buena infraestructura, estructura de costos competitiva y los acuerdos de libre comercio existentes jugaron un papel importante en la elección de México. Con esta iniciativa pionera, se ayudará salvaguardar la posición de la Audi en el mercado mundial<sup>37</sup>.

En 1994 cuando la Mercedes Benz decidió construir su primera planta fuera de Alemania en Spartanburg (South Carolina, EE.UU.), uno de los argumentos era: un

---

<sup>35</sup> Noticias Puebla; “Volkswagen inaugura nueva planta en Chattanooga”, Puebla, 24, mayo de 2011, <http://noticiaspuebla.wordpress.com/2011/05/24/volkswagen-inaugura-una-nueva-planta-en-chattanooga-estados-unidos-vw-puebla/>

<sup>36</sup> Carlos Man; „Volkswagen está de acuerdo con construir planta de la Audi en México”, Tallervirtual, 18, abril de 2012, <http://www.tallervirtual.com/2012/04/18/volkswagen-esta-de-acuerdo-con-construir-planta-de-audi-en-mexico/>

<sup>37</sup> Blog Coche Sala Venta; “Audi se dirigió al sur de la frontera, a manera de México, nueva planta de la SUV”, 2012, <http://blog.cochesalaventa.com/audi-se-dirigi-al-sur-de-la-frontera-a-manera-de-m-xico-para-nueva-planta-suv.html>

coche de prestigio de alta calidad no puede ser producido en un país menos avanzado cuando se quiere venderlo a consumidores de alto poder adquisitivo<sup>38</sup>. Así era hace casi treinta años, sin embargo, hoy también la Mercedes Benz produce con dos plantas (Saltillo y Tlanguistenco) en México.

El ejemplo de la Audi, también una marca que se dirige a consumidores de alto poder adquisitivo, comprueba que México alcanzó una reputación al tener niveles de calidad suficientemente altas para producir coches de este segmento. Los tres productores alemanes de coches lujosos no se preocuparon que sus clientes rechazaran sus productos por ser hechos al sur del río Bravo. Ellos confían más en su propia reputación y su capacidad para asegurar la calidad requerida. Requisito de esta confianza es también la existencia de proveedores de alta calidad en la región. Entre las industrias ganadoras por la liberalización comercial por el TLCAN se encuentra también la industria de autopartes la cual alcanzó una magnitud considerable<sup>39</sup>. Proveedores mexicanos se califican cada vez más como suministradores de la industria automotriz internacional y entre los argumentos de ProMéxico para atraer la IED se encuentra la existencia de estos productores en el país<sup>40</sup>.

Para la industria automotriz europea México es una ubicación ideal para producir sus mercancías que quiere vender en el territorio del bloque monetario “dólar”. En la primera parte, se reveló que para las empresas europeas México tiene un acierto adicional. No solamente tiene costos laborales atractivos, una fuerza laboral capacitada, infraestructura desarrollada, sino también se encuentra en el bloque monetario “dólar”, es decir, tener capacidades de producción en México significa para los europeos ser menos vulnerable ante los vaivenes del tipo de cambio: euro-dólar. La segunda parte acerca del TLCUEM trajo como resultado que los europeos aprovechan este tratado para instalar unidades de producción completas en el territorio azteca. A diferencia a la inversión proveniente de EE.UU. que busca profundizar el esquema maquiladora, los europeos tienen interés en tener plantas integradas en México. La última parte analizó el comportamiento de las empresas del sector automotriz en particular y compruebe que

---

<sup>38</sup> Heckerman, Erick; “Mercedes baut in Spartanburg“, Stuttgarter Zeitung, Stuttgart, 12, septiembre de 1994.

<sup>39</sup> Mexican Business Web; “Más empresas automotrices llegarán con 20,000 mdd”, Mexican Business Web, México, 12, junio de 2012, <http://www.mexicanbusinessweb.com/noticias/inversiones-automotriz.phtml?id=11961>

<sup>40</sup> ProMéxico; “Why Mexico – Strategic Industries – The Automotive Industrie in México”, Mexico, 2012, [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto\\_perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector)

los agentes europeos de este sector invierten en México precisamente para aislar su negocio en América del Norte de los altibajos del tipo de cambio.

Esta investigación comprobó que el gran acierto de México para atraer IED es que el país es parte del bloque monetario “dólar”.

México – Plataforma de producción para empresas europeas en América del Norte

Bibliografía:

Libros:

Appleyard, Dennis R. Alfred J. Field Jr., Steven L. Cobb. *International Economics*, Boston: McGraw-Hill, 2006.

Womack, James P.; Jones, Daniel T. y Roos, Daniel; “Die zweite Revolution in der Autoindustrie“, Ed. Campus, Fráncfort, 1992.

Zabludovsky, Jaime; *El Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea a diez años de su entrada en vigor*, en: Coninsx, Marie-Anne; Sabido Castañeda, Fernando y Pérez Rodríguez, Beatriz Nadia; “Logros y retos a diez años del Acuerdo Global México-Unión Europea”, Ed. Gernika, México, 2010, pp. 59-76.

Revistas y periódicos:

Bugarin, Inder: “Interesa a Europa la inversión”, *Reforma*, 9, febrero de 2007.

Cantera, Sara; “Compararían soya para vender autos”, *Reforma*, México, 18, abril de 2012.

Cantera, Sara; “Empuja Audi nuevo récord”, *Reforma*, México, 19, abril de 2012.

Heckerman, Erick; “Mercedes baut in Spartanburg“, *Stuttgarter Zeitung*, Stuttgart, 12, septiembre de 1994.

*Reforma*; “Conferencia >>América Latina y el Caribe: condiciones y retos en el siglo XXI<< organizado por la UNAM”, *Reforma*, México, 29, mayo de 2012.

Fuentes electrónicas:

Anaya, Lilián; “10 datos de un exclusivo BMW, hecho en Toluca”, El Universal Estado de México, 14, marzo de 2011,

<http://www.eluniversaledomex.mx/toluca/nota14203.html>

BCE; “Exchange rates –euro Exchange rates USD”, 2012,

<http://www.ecb.int/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-usd.en.html>

Blog Coche Sala Venta; “Audi se dirigió al sur de la frontera, a manera de México, nueva planta de la SUV”, 2012, <http://blog.cochesalaventa.com/audi-se-dirigi-al-sur-de-la-frontera-a-manera-de-m-xico-para-nueva-planta-suv.html>

Carlos Man; „Volkswagen está de acuerdo con construir planta de la Audi en México”, Tallervirtual, 18, abril de 2012, <http://www.tallervirtual.com/2012/04/18/volkswagen-esta-de-acuerdo-con-construir-planta-de-audi-en-mexico/>

Cámara de Diputados: “Tratado de Libre Comercio México Unión Europea”, UEPF 006/2000, México, 2000, [http://notariosjalisco.org.mx/publico/tlc/mx\\_eur.pdf](http://notariosjalisco.org.mx/publico/tlc/mx_eur.pdf)

Daimler Benz; “Historia de éxito – Planta en Santiago”, Stuttgart” 11, septiembre de 2009, <http://www.daimler.com.mx/Noticia40Santiago.aspx>

Delegación de la Unión Europea en México; “Relaciones Comerciales entre México y la UE”, México, 2012,

[http://eeas.europa.eu/delegations/mexico/eu\\_mexico/trade\\_relation/index\\_es.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/mexico/eu_mexico/trade_relation/index_es.htm)

El Economista; “Arranca producción del nuevo Beetle en Puebla”, El Economista, México, 15, julio de 2011, <http://eleconomista.com.mx/estados/2011/07/15/arranca-produccion-nuevo-beetle-puebla>

El Universal; “VW inicia construcción de una nueva planta en Silao”, El Universal mx, México, 27, enero de 2011, <http://www.eluniversal.com.mx/notas/740664.html>

Excelsior; “Será México el productor exclusivo de la camioneta Q-5 de la BMW”, Excelsior, México, 19, abril de 2012

[http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion=opinion&cat=11&id\\_notas=827692](http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&seccion=opinion&cat=11&id_notas=827692)

INEGI; “Banco de Información: Sector externo – balanza comercial con EE.UU.” México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

INEGI; “Banco de Información: Sector externo – balanza comercial con Europa.” México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

INEGI; “Banco de Información: Inversión extranjera directa (SCIAN)-EE.UU.”, México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

INEGI; “Banco de Información: Inversión extranjera directa (SCIAN)-Unión Europea.”, México, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

INEGI; “Estadística, Banco de información económica”, 2012, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

Mexican Business; “Más empresas automotrices llegarán con 20,000 mdd”, Mexican Business Web, México, 12, junio de 2012, <http://www.mexicanbusinessweb.com/noticias/inversiones-automotriz.phtml?id=11961>

Nemak; “Our facilities”, Monterey, 2012, <http://www.nemak.com/facilities.html>

Noticias Puebla; “Volkswagen inaugura nueva planta en Chattanooga”, Puebla, 24, mayo de 2011, <http://noticiaspuebla.wordpress.com/2011/05/24/volkswagen-inaugura-una-nueva-planta-en-chattanooga-estados-unidos-vw-puebla/>

OICA Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles; “Production statistics”, Paris, 2012, <http://oica.net/category/production-statistics/>

ProMéxico; “Global business partners”, 2012, [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/relacion\\_de\\_negocios\\_con\\_el\\_mundo](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/relacion_de_negocios_con_el_mundo)

ProMéxico; “Strategic Industries”, 2012, [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/perfil_del_sector)

ProMéxico; “Why Mexico”, 2012, <http://mim.promexico.gob.mx/>

Sentido común automotriz; “Audi viene a México”, México, 18, abril de 2012, [http://sentidocomunautomotriz.com/site/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1608:18abril-iaudi-viene-a-mexico&catid=60:lo-mas-relevante-del-mundo-automotriz&Itemid=154](http://sentidocomunautomotriz.com/site/index.php?option=com_content&view=article&id=1608:18abril-iaudi-viene-a-mexico&catid=60:lo-mas-relevante-del-mundo-automotriz&Itemid=154)

The Rabbit Archive; “Rabbit History”, 2012, <http://s87762315.onlinehome.us/history.php?site=vw>

United States Census Bureau; “Foreign Trade”, Washington, 2012, <http://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html>

Univision; “Arrancó la producción del Fiat 500 en México”, México, 2012, <http://autos.univision.com/flat/noticias/article/2011-03-07/arranco-la-produccion-del-fiat>

Zócalo-Salttillo; “Quieren BMW y Mercedes a México” Zócalo-Salttillo, Saltillo, 14, junio de 2012, en: <http://www.zocalo.com.mx/seccion/articulo/quieren-bmw-y-mercedes-a-mexico>

La Inserción de México en la globalización, diplomacia, negociación y desarrollo

PAPITT, Clave IN303311-3

México – Plataforma de producción para empresas europeas en América del Norte

Semblanza curricular:

Estudié la Licenciatura en Administración de Empresas y Economía en Wuppertal y Colonia (Alemania), Birmingham (Reino Unido) y la Maestría en la Facultad de Economía de la UNAM. Actualmente trabajo para mi tesis del doctorado en Economía. Mis líneas de investigación son: política fiscal y monetaria, integración económica y Europa.

Soy maestro en la carrera Relaciones Internacionales de la UNAM-FES-Aragón e imparto las materias de Escenarios Regionales (el proceso de la integración de la Unión Europea y su política exterior), Teoría de comercio, Mercados financieros y Comercio.

Lars Pernice

[pernicel@unam.mx](mailto:pernicel@unam.mx)

Tel. 55 85 19 48 (Casa)