

# EL COMERCIO EXTERIOR DE AUTOPARTES DE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (1997 A 2014)

Área de investigación: Entorno de las organizaciones

XXI  
CONGRESO  
INTERNACIONAL  
DE  
CONTADURÍA  
ADMINISTRACIÓN  
E  
INFORMÁTICA

**María Virginia Negrete Martínez**

Facultad de Contaduría y Administración  
Universidad Nacional Autónoma de México  
México  
vnegrete@fca.unam.mx  
grupo28722@hotmail.com

**Francisco Javier García Pando**

Facultad de Contaduría y Administración  
Universidad Nacional Autónoma de México,  
México  
fcoj\_garcia@yahoo.com.mx

Este trabajo se elaboró dentro del proyecto PAPIIT IN 302515 titulados “Modelos productivos y regiones automotrices en México en 2014” financiado por la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la UNAM.



## EL COMERCIO EXTERIOR DE AUTOPARTES DE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (1997 A 2014)

### Resumen



El sector de autopartes en México ha tenido un gran crecimiento a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); entre 1997 y 2014 su producción creció 971% y sus exportaciones 1 343%. Este trabajo estudia la situación y tendencia sobre el intercambio que sucede en actividades de importación y exportación de autopartes automotrices entre México, Estados Unidos y Canadá. Se utilizó la base de datos USITC (United States International Trade Commission) e INA (Instituto Nacional de Autopartes), en las que pudo observarse que nuestro país exporta el 90% de la producción de autopartes a los Estados Unidos; mientras que importa el 53% de ese país. Por otro lado China, se ha convertido en el segundo socio comercial de autopartes durante los últimos años con el 12% respecto con los otros dos países México y Canadá.

El intercambio de Estados Unidos entre Canadá y México es bajo, sin embargo se observó que ha ido aumentando de manera constante. Asimismo la industria de autopartes sea vuelto más dinámica debido a los bajos costos de producción que conlleva aprovechar la ventaja que brinda el TLCAN.

Entre los productos que reportan el mayor movimiento se encuentran: volantes, columnas y cajas de dirección para vehículos, neumáticos radiales de caucho nuevos, que se utilizan en autobuses y camiones (para carretera), partes de motores para vehículos, convertidores catalíticos, embragues y sus partes y generadores para motores.

**Palabras clave:** Autopartes, comercio exterior, fracción arancelaria.

### Abstract

The car parts sector in Mexico has experienced an important growth ever since North America Free Trade Agreement (NAFTA) was signed. Its production has grown 971 %, and its exports 1.343% between 1997 and 2014. This paper studies the situation and tendencies of these trade activities of car parts among Mexico, the United States of America and Canada. The database from the USTIC as well as information from the INA (Instituto Nacional de

Autopartes) were used, in which it was seen that Mexico exports 90% of its car parts production to the USA, while the former imports 53% from the latter. On the other hand, China has become the second commercial partner of the USA in the last years, with a share of 12% of the market in relation to the other two countries; Mexico and Canada.



The commercial exchange of car parts of the USA between Mexico and Canada is namely low from their side; however, it was observed that it has been growing steadily. Among the products that show a significant growth, the following tariffs were found: radial tires of a kind used on buses/trucks, excluding light trucks, on-the-highway; internal combustion engine generators, NESOI; clutches and parts for vehicles, NESOI; catalytic converters of filtering or purifying machinery and apparatus for gases; other parts and accessories, NESOI, of bodies (including cabs) of heading 8701 to 8705; and steering wheels, steering columns and steering boxes for vehicles, NESOI.

**Key Words:** Car parts, trade, tariff



## Introducción

El sector automotriz nacional se ha transformando profundamente desde los años ochenta; ahora presenta una mayor integración con el exterior; se dispone de una especialización más productiva; es más competitiva internacionalmente; ha modificado su modelo productivo (tecnológico, organizacional, laboral y espacial); se reforzó su carácter eminentemente transnacional. No obstante dichos cambios, previos al TLCAN (vigente desde 1994), fueron promovidos principalmente por los corporativos transnacionales, secundados por la política gubernamental (Carrillo y González, 1999).



Desde la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y su puesta en marcha el primero de enero del 1994, han existido muchos cambios significativos en la forma de ver el comercio y en general los negocios entre México, Canadá y los Estados Unidos.

El sector automotriz mexicano se conforma de la industria terminal y la de autopartes. De acuerdo con Román (2004), ambas industrias están íntimamente relacionadas. No existiría la segunda sin la primera. De hecho, señala que la fabricación de automóviles comprende las estrategias de diseño, producción y reemplazo de autopartes, refacciones y accesorios.

La industria automotriz es de gran importancia en la actividad económica en varios países del mundo, principalmente por su crecimiento y por su alta contribución al PIB en cada una de estas economías.

En el caso específico de México el sector automotriz y de autopartes es uno de los componentes esenciales en su economía. México es el octavo productor más grande de automóviles, camiones, partes y componentes a nivel mundial. El destino principal para la exportación mexicana de la industria automotriz es Estados Unidos.<sup>1</sup>

A partir de 1994 que se firmó el TLCAN hasta el 2004, la producción nacional de autopartes tuvo un crecimiento del 61%: pasó de \$13,893 mdd a \$22,419

<sup>1</sup><http://www.automotivemeetings.com/mexico/index.php/es/industria-automotriz-en-mexico>, consultado 22 de junio de 2016

mdd. La producción ha crecido a un ritmo promedio anual de 4.9% en los últimos 11 años, crecimiento superior al experimentado por la economía en su conjunto.

El sector de autopartes en México pasó de 7 millones 674 mil dólares a 82 195 millones de dólares (Álvarez, 2002) y las exportaciones entre 1996 y 2014 pasaron de \$4 470 a \$64 527 mdd lo que significa un crecimiento de más de 1 343% en 20 años (INA 2014).



Después del error de 1994 el monto de la producción de este sector tuvo su peor año en 1995 alcanzando los \$11,120 mdd y su máxima producción en el 2000 con \$21,617 mdd, período que antecedió a la recesión económica de Estados Unidos. De acuerdo con datos de la Industria Nacional de Autopartes (INA), en el año 2005 existió una producción de \$23,300 mdd, lo cual significa un crecimiento anual de 3.9% (INA, 2006), superior a la del 2000. Este crecimiento se debe: al aumento en las exportaciones de componentes para automóvil; la diversificación de esos mercados; y una mayor demanda interna de autopartes, entre otros factores.

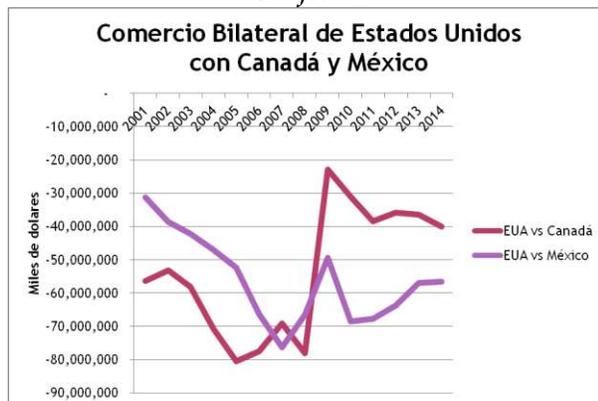
Por otro lado, como ya se indicó, el sector de autopartes es también uno de los más dinámicos en términos de exportaciones no petroleras. Entre 1994 y 2004, las exportaciones de partes automotrices pasaron de \$4,470 a \$12,805 mdd, lo que significa un crecimiento de más de 186% en tan sólo 11 años; todo ello, como resultado de haber logrado una tasa de crecimiento promedio anual del orden de 11.1%.

Debido a que Estados Unidos es el socio comercial más fuerte del TLCAN se utilizaron dichas operaciones comerciales para detectar el volumen de las importaciones y exportaciones que sostienen con México y Canadá. Para comprender cómo se han dado estos cambios y detectar las autopartes afectadas, se seleccionaron las fracciones arancelarias a partir de los listados de la Industria Nacional de Autopartes (INA) y de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (United States International Trade Commission, USITC). Se empleó la base de datos USITC información contenida entre 1997 y 2014. Todo, ello con el propósito de estudiar el crecimiento del comercio exterior en actividades de importación y exportación de autopartes y accesorios automotrices de México, Estados Unidos y Canadá.

Sin embargo, cabe mencionar que el efecto global del TLCAN en la economía de Estados Unidos parece haber sido relativamente modesto, sobre todo porque el comercio con Canadá y México representa un pequeño porcentaje del PIB en los Estados Unidos; según cifras obtenidas en TradeMap 2014 como puede observarse en la siguiente gráfica.



Grafica 1



Fuente: TradeMap 2014.

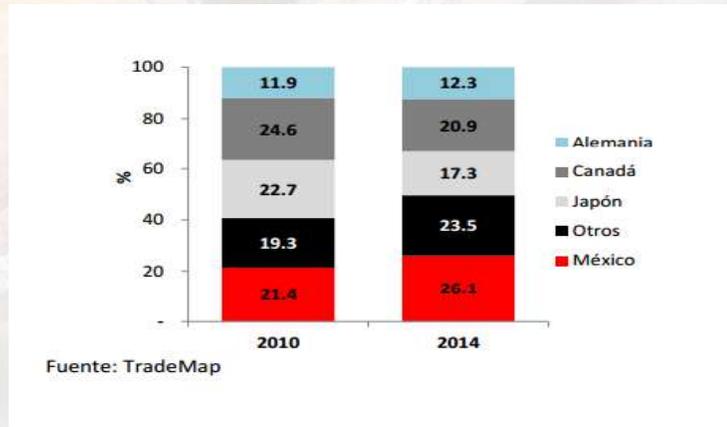
El trabajo se divide en cuatro apartados: en el primero se realiza una descripción del panorama general del sector de autopartes en México; en el segundo se presentan los cambios en la reglamentación del comercio exterior; en el tercero se señalan los resultados del comercio de autopartes entre los tres países, y finalmente las conclusiones.

### Panorama general del sector de autopartes en México

El sector automotriz es una de las ramas industriales más importantes a nivel mundial, siendo ésta una las razones de porqué esta industria está constantemente en evolución, ya que en ésta existe una alta competencia y especialización en el armado de vehículos al contar con una amplia variedad de marcas y modelos. La industria utiliza tecnología de punta y representa una alta productividad de la fuerza laboral especializada para que esta facilite la competencia y presencia en los mercados internacionales.

Para mostrar la importancia del renglón de exportaciones a Estados Unidos se presenta la participación que este país tiene con el resto de sus socios comerciales, en donde México se destaca con la máxima participación.

**Cuadro 1**  
**Principales exportadores de automoviles a Estados Unidos**



La industria de autopartes es de gran importancia en la actividad económica en varios países del mundo, principalmente por su crecimiento y por su alta contribución al Producto Interno Bruto (PIB) en cada uno de éstos países.

En el comercio mundial México es un importante productor de autopartes y tiene un papel protagónico en el comercio internacional de las mismas. Durante 2011, el país concentró 5.6% de la producción mundial, cifra que lo situó en sexto lugar del rubro, sólo después de China (25.6%), Japón (20.5%), Alemania (7.8%), Estados Unidos (7.4%) y Corea del Sur (5.8%). Ese mismo año, México fue el quinto exportador y el sexto importador mundial. (véase cuadro 2).



**Cuadro 2**  
**Comercio mundial de autopartes, 2011**  
**(Millones de dólares)**

Exportaciones			Importaciones		
		%			%
Alemania	123 311	15	Estados Unidos	125 591	16
Japón	81 267	10	Alemania	95 020	12
Estados Unidos	81 005	10	China	45 511	6
China	66 828	8	Canadá	41 104	5
México	45 587	6	Francia	36 707	5
Francia	42 070	5	México	32 332	4
Corea del Sur	37 181	5	Japón	20 621	3
Canadá	20 132	2	Brasil	15 161	2
Brasil	11 915	1	Corea del Sur	13 240	2
Resto del mundo	308 885	38	Resto del mundo	360 480	46
<b>Total</b>	<b>818 181</b>	<b>100</b>	<b>Total</b>	<b>785 767</b>	<b>100</b>

Fuente: Proméxico, 2012, <http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/Autopartes.pdf>

El principal socio comercial del país ha sido Estados Unidos: hacia allá se exporta 89% de la producción de autopartes y de ahí provienen 57% de las importaciones (véase el cuadro 3). Basta recordar que la vecina nación del norte es el mercado preponderante de la industria automotriz y el destino de la mayor parte de su producción, por lo que no tendría que ser diferente con las autopartes.

**Cuadro 3**  
**México: Principales socios comerciales de autopartes, 2011**  
**(Millones de dólares)**

Exportaciones			Importaciones		
		%			%
Estados Unidos	40 728	89	Estados Unidos	18 399	57
Canadá	1 823	4	China	3 153	10
Brasil	406	1	Japón	2 423	7
Alemania	349	1	Alemania	1 533	5
Reino Unido	281	1	Canadá	1 433	4
Japón	235	1	Corea del Sur	1 131	3
China	162	0	Brasil	736	2
Australia	141	0	Taiwán	467	1
Colombia	128	0	Italia	305	1
Argentina	113	0	India	283	1
Resto del mundo	1 221	3	Resto del mundo	2 469	8
<b>Total</b>	<b>45 587</b>	<b>100</b>	<b>Total</b>	<b>32 332</b>	<b>100</b>

Fuente: Proméxico, 2012, <http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/Autopartes.pdf>





El desarrollo de la industria automotriz en México es el resultado de una serie de sucesos y transformaciones que incluyen por un lado la evolución hacia la globalización del sector en el nivel internacional, así como el alineamiento con la política industrial en el nivel nacional; aspectos que le han permitido mantener un proceso de evolución constante. El sector automotriz en México siempre ha sido una piedra angular del desarrollo industrial del país y, por ende, desde su origen cuenta con programas específicos de desarrollo que al paso de los años han quedado enmarcados dentro de lo que se conoce como "Decretos automotrices", los cuales son emitidos por el gobierno federal y tienen por objeto la regulación de la producción y ventas; esto incluye limitaciones al número de empresas terminales, restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes y algunas prohibiciones como: i) la importación de vehículos, ii) la importación de partes que eran producidas localmente; y, iii) la producción de autopartes en las empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en los automóviles (Brown, 1998).

La industria de autopartes representa 3% del total de la producción del sector manufacturero a nivel mundial. La industria es muy diversa, engloba los bienes de consumo final que se utilizan para suministrar a la industria terminal de automóviles (armadoras), así como también se encarga de abastecer el mercado de remplazo o refacciones para automóviles usados. Esta industria se encuentra organizada en tres niveles de producción: Nivel 1 proveedores directos de las empresas armadoras. Entre los componentes que desarrollan encontramos partes del motor, sistemas de dirección y suspensión, sistemas de aire acondicionado, componentes electrónicos, entre otros. Nivel 2 empresas proveedoras de los de Nivel 1, fabrican equipos y productos utilizados en los componentes más avanzados y especializados de la industria automotriz: partes forjadas, estampadas, partes de inyección de aluminio, partes fundidas, partes plásticas, partes maquinadas, etc. Nivel 3 empresas proveedoras de insumos de los de Nivel 2 que cumplen los requerimientos de calidad necesarios que demanda la industria automotriz. Por otra parte, un punto esencial para la industria de autopartes son los procesos de soporte para el desarrollo y fabricación de los componentes o piezas que se engloban dentro del sector.<sup>2</sup>

<sup>2</sup>[http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Diagnostico\\_Autopartes2011.pdf](http://mim.promexico.gob.mx/work/sites/mim/resources/LocalContent/69/2/Diagnostico_Autopartes2011.pdf), consultado 22 de junio de 2016

En la actualidad en México, el sector automotriz representa el 6% del PIB nacional y el 18% de la producción de manufactura. Se estima que la industria automotriz Mexicana continuará creciendo en el futuro. Los pronósticos indican que la producción alcanzará 4 millones de unidades en 2018 y 5 millones en 2020.<sup>3</sup>



Las grandes compañías ensambladoras, como Daimler Chrysler, Ford, General Motors, Volkswagen y otras, conocidas también como fabricantes de equipo original (Original Equipment Manufacturer, OEM, por sus siglas en inglés), han planteado estrategias de suministro para lograr el menor costo de producción en el nivel global. Los nuevos esquemas de articulación logística exigen que todos los eslabones de la cadena operen sobre la base de un sistema homogéneo de producción, sujetándose a especificaciones uniformes y utilizando partes, piezas e insumos intermedios adquiridos en cualquier lugar del mundo. En este sentido, la disponibilidad de los componentes automotrices en el sitio de ensamble, la gestión del suministro, el control de los inventarios adquieren importancia primordial.

Las empresas fabricantes de autopartes consideran dos instancias de producción:

- La entrega de autopartes a los ensambladores (clientes) para la fabricación de unidades nuevas (equipo original); y
- La generación de inventarios –y venta– a las mismas armadoras o a otra agencia económica en los circuitos de distribución (mercado de repuestos).

La producción de la industria de autopartes se destina principalmente a la industria terminal de automóviles, pero también se destina al mercado de repuesto. El mercado de repuesto se estructura de la siguiente forma: 1. partes o piezas destinadas a la reparación de automóviles chocados 29.9%; 2. piezas de desgaste 21.8%; 3. partes mecánicas 19.5%; 4. equipo y accesorios 15.8%; y, 5. piezas de repuesto 14.0%.

Actualmente, el Instituto Nacional de Autopartes (INA) estima que el sector de autopartes está constituido por mil compañías, de las cuales 70% son de capital extranjero y 30% nacional. Del universo total de empresas, 345 son fabricantes de primer nivel y las restantes corresponden a proveedores de insumos y materias primas de segundo y tercer nivel.

<sup>3</sup>Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) (2014)

**Gráfica 1**  
**Composición del sector de empresas de autopartes**



**Fuente:** Elaborado con información del Sistema de Información Empresarial Mexicano (SIEM)

Asimismo, se piensa que México podría convertirse en uno de los tres países más atractivos del mundo para la inversión automotriz. El crecimiento de la industria terminal beneficia a la industria de autopartes ya que el mercado demandará una alta gama de productos para las líneas de producción de las armadoras, por lo que el número de vehículos comercializados aumentará la demanda de los diferentes segmentos del mercado de repuesto o aftermarket, según Instituto Nacional de Autopartes y Bancomext.

Cambios en la reglamentación del comercio exterior de autopartes en México

El comercio exterior de autopartes de México se ha incrementado desde fines de los años setenta porque éste se convirtió en centro de producción y exportación a los Estados Unidos. Inicialmente México fue seleccionado por los Tres Grandes (General Motors, Ford Motor Company y Chrysler) para concretar una estrategia de producción fuera de los Estados Unidos con sus propios modelos y marcas mundiales. González (1989) y Arjona (1990) señalan que la red de valor de autopartes se confirmó como el agrupamiento más dinámico dentro del sector maquilador en los años ochenta, pues a partir de 1982 el sector maquilador de autopartes creció extraordinariamente jugando un papel importante en la industria.

Estados Unidos es el principal socio comercial de México, y más activamente en la cadena de partes automotrices, actualmente más del 90% de las



exportaciones mexicanas se destinan a ese país. 4 5 Para el caso de Estados Unidos, China ha tomado relevancia convirtiéndose en su primer socio comercial, desplazando a Canadá hacia el segundo lugar y a México al tercero.



Antes de la firma del TLC el comercio automotriz estadounidense estaba abierto a las importaciones provenientes de México- con tarifas arancelarias sumamente bajas: 2.5% en promedio en automoviles y el 3% en autopartes-, es con la entrada en vigor del citado tratado en 1994, cuando el sector comienza a tener un proceso de transformación mayor, totalmente alejado del proteccionismo que lo había caracterizado para adecuarse a las necesidades del consumo de un mercado en expansión; los acuerdos sobre el sector automotriz jugaron un papel muy relevante durante las negociaciones del acuerdo global, ello en virtud de que representaba tanto para México, Estados Unidos y Canadá el sector mas grande en cuanto a intercambio económico. Según cita Moreno Brid (1996) con datos obtenidos en 1993: en 1992 el 65% de las exportaciones estadounidenses de vehiculos y autopartes fueron a parar a México (6.8 billones de dólares) y Canadá (23.7 billones de dólares).<sup>6</sup>

Otros aspectos relevantes que señala el autor con respecto a la firma del tratado son:

- Las tarifas arancelarias a las importaciones fueron reducidas a la mitad.
- 16% de las fracciones de autopartes sufrieron reducción de las mismas tarifas inmediatamente, 54% en el periodo de los primeros cinco años posteriores, quedando desgravadas en su totalidad al cabo de diez años. En concreto, la tasa arancelaria sobre las autopartes pasó de 14% en 1993 a 10% en 1994 y 3% en 1998.
- Se redujo de 1.75 a 0.8 el factor de compensación de la balanza comercial, con lo cual las compañías manufactureras instaladas en México pudieron acelerar el ritmo de sus importaciones.



<sup>4</sup> Medina Ramírez, Salvador, La industria de autopartes; Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 3, página 3, de mayo-junio de 2013.

<sup>5</sup> Información obtenida del Instituto Nacional de Autopartes, octubre de 2015.

<sup>6</sup>La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. Arturo Vicencio Miranda. Revista Contaduría y Administración, UNAM. No. 221, jul-abril 2007, pag.200.

- El margen de contenido nacional para vehículos fabricados en México se definió bajo el siguiente esquema: entre el 34 y 36 % en 1993, 29 % en 1998 y 0 % para el 2004.

Por otro lado, en una investigación ordenada por el Ministerio de Desarrollo Económico de Ontario en Canadá, a fin de comparar los factores de competitividad de la industria automotriz entre este país y México se concluyó lo siguiente: <sup>7</sup>



- El retorno sobre las inversiones es mayor en México que en Canadá y Estados Unidos.

- En el caso de la industria terminal las dos principales razones de invertir en México son: bajo costo de la mano de obra y expectativas de crecimiento de la demanda interna de automóviles.

- En el caso de las autopartes, la principal razón de invertir en México y no en Canadá son los altos costos de transportación que implica abastecer a las plantas ensambladoras con productos provenientes del exterior.

- Mientras la productividad global de trabajo es menor en México que en Canadá debido al nivel de tecnología involucrado, haciendo un balance del capital invertido, la mano de obra mexicana es tan productiva como la canadiense.

- En casos determinados, el alto nivel de la productividad en la mano de obra mexicana se atribuye a una fuerza de trabajo más flexible que la de Canadá

- El TLCAN ha sido importante para simplificar los procesos de inversión, pero no ha sido un factor determinante para incrementar las inversiones.

- El tratado de libre comercio con la Unión Europea, que entró en vigor a partir del primero de julio de 2000, tuvo significativo impacto en las inversiones del sector automotriz.



<sup>7</sup>Charles River Associates. Industria de Canadá y el Ministerio de Desarrollo Económico de Ontario, Factores de Competitividad para atraer y conservar la inversión de la industria automotriz: Comparación entre Canadá y México, Canadá 2001.

- México tiene una desventaja competitiva en la producción de ciertos insumos, particularmente en placas de acero, resinas plásticas y en general partes que requieren de una gran tecnología.

- Dentro de México, una expansión industrial mayor en sitios potenciales está obstaculizada por la carencia de abastecimiento de agua y una inadecuada infraestructura con respecto a las instalaciones y sistemas de transportación.



- En el caso de la industria de autopartes, las inversiones están directamente relacionadas con las decisiones de inversión de la industria terminal, dado el alto índice de partes que son importadas al país y la preferencia de las compañías ensambladoras por usar partes fabricadas localmente, en forma general se piensa que las inversiones en este rubro crecerán en forma considerable.

### 3. Comportamiento general de exportaciones e importaciones por fracción arancelaria de autopartes de México

Considerando que el sector de autopartes es uno de los sectores más dinámicos en términos de exportaciones no petroleras, el estudio presentado a continuación revisa el comportamiento de las exportaciones e importaciones por fracción arancelaria considerando los productos incluidos en las sub partidas arancelarias (a diez dígitos) de la base de datos de la USITC.



Cuadro 4  
México exporta al Mundo  
Años 2012-2014  
Miles de Millones

País socio	2012	2013	2014
<u>Total</u>	51,872	57,695	64,527
Estados Unidos	46,585	51,967	58,390
Canadá	1,795	1,547	1,469
Brazil	583	782	839
China	352	392	372
Alemania	245	235	349
Reino Unido	202	185	263
Japón	181	388	680
Korea, Sur	177	148	111
España	140	137	126
Nicaragua	120	123	83
Australia	116	146	129
Rusia	116	126	107
Thailandia	115	108	92
Argentina	91	184	191
Colombia	87	72	38
Italia	73	79	79
Otros	894	1,076	1,209

Del cuadro anterior se aprecia que el grueso de las exportaciones de autopartes se dirigen a los Estados Unidos significando el 90% del valor del mercado; y Canadá significo el 3% y 2% de 2012 a 2014.

En el cuadro 5 se presentan las importaciones que México hace a todo el mundo considerando 474 fracciones arancelarias, en éste se observa que en 2014 dicho rubro alcanzan los 41 992 millones de dólares de los cuales 53% viene de Estados Unidos, 12.8% de China y 4.5% de Canadá.



Cuadro 5  
México importa del Mundo  
Años 2012-2014  
Miles de millones

	2012	2013	2014
_Total	36,233	38,297	41,992
Estados Unidos	20,335	20,906	22,370
China	3,805	4,492	5,408
Japón	2,387	2,318	2,696
Alemania	1,856	1,733	1,853
Canadá	1,654	1,774	1,926
Korea, Sur	1,426	1,635	1,847
Brazil	697	605	548
Taiwan	538	516	544
Italia	348	414	379
India	337	289	334
Francia	285	296	332
España	282	330	308
Thailandia	280	295	393
Otros	1,993	2,694	3,054

Fuente: Información obtenida del INA

En el cuadro anterior se aprecia que México de igual manera importa de los Estados Unidos el 56%, 55% y 53% en los años presentados; y 4 % en dichos años, para mostrar el bajo intercambio comercial en ese rubro.

Para hacer el estudio de las importaciones y exportaciones de autopartes ha sido necesario considerarlas en ocasiones en conjunto con otros productos incluidos en las subpartidas arancelarias (a diez dígitos); se hará mención solo de las que tienen el movimiento más significativo:



## En exportaciones

Fracción arancelaria	Descripción
4011101000	Neumáticos radiales de los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos camionetas y autos de carreras)
4011201005	Neumáticos radiales para carretera, de los tipos utilizados en camiones ligeros
4011201015	Neumáticos radiales de caucho nuevos, que se utilizan en autobuses y camiones para carretera, con la excepción de camiones ligeros
8413309000	Bombas de combustible, aceite o refrigerante para motores de pistones de combustión interna, excepto bombas de inyección de combustible
8511400000	Motores de arranque para motores de combustión interna y para generadores de arranque de doble propósito
8511500000	Generadores para motores de combustión interna, no especificados
8544300000	Juegos de cables de encendido aislados y juegos de cables para vehículos, aviones y barcos
8708401110	Cajas de cambio para vehículos de la partida 8703
8708935000	Embragues y sus partes para vehículos (no especificado)
8708945000	Volantes, columnas y cajas de dirección para vehículos (no especificado)
9401901010	Partes de asientos de cuero, cortados en forma determinada, de los tipos utilizados en vehículos automóviles



## En importaciones

Fracción arancelaria	Descripción
8407344800	Motores de pistón alternativo, de encendido por chispa que se instalan en tractores de carretera, autobuses, automóviles y camiones, superiores a 2.000 cc, nuevos
8421394000	Convertidores catalíticos de maquinaria de filtrado o purificado, y aparatos para gases
8708295060	Otras partes y accesorios (no especificado), de cuerpos (cabinas incluidas) de las partidas 8701 a 8705
8708305090	Frenos, piezas (no especificado), de vehículos de los 8701-8705
8708801600	Suspensiones y amortiguadores para vehículos (no especificado)
8708806590	Otras partes para el sistema de suspensión (no especificado)
8708945000	Volantes, columnas y cajas de dirección para vehículos (no especificado)
8708947550	Piezas de vehículos de motor (no especificado), encabezados 8701-8705
8708996890	Partes de automotores (no especificado), 8701-8705: otras partes tren motriz
8708998180	Piezas de automóviles (no especificado), encabezados 8701-8705



## Comercio de la cadena autopartes-automotriz de Estados Unidos con Canadá y México

Para analizar el comercio de las autopartes se tomaron inicialmente las exportaciones de autopartes de los Estados Unidos a México y Canadá; y posteriormente las importaciones de partes automotrices que los Estados Unidos hacen de México y Canadá. En ambos casos, se tomaron las tres fracciones que representan el mayor movimiento comercial en la zona TLCAN.



### Exportaciones

La gráfica 2, Exportaciones totales Estados Unidos a Canadá y México, comprende el total de autopartes que los Estados Unidos exportan a sus socios comerciales. Se aprecia en ella que las exportaciones hacia Canadá sobrepasaban a las que se hacían hacia México desde 1997, sin embargo, se nota un cambio a partir del año 2014, que se atribuye al fortalecimiento del dólar canadiense y al deslizamiento del peso mexicano, lo que reduce los gastos de operación en México en relación a Canadá.



Gráfica 2

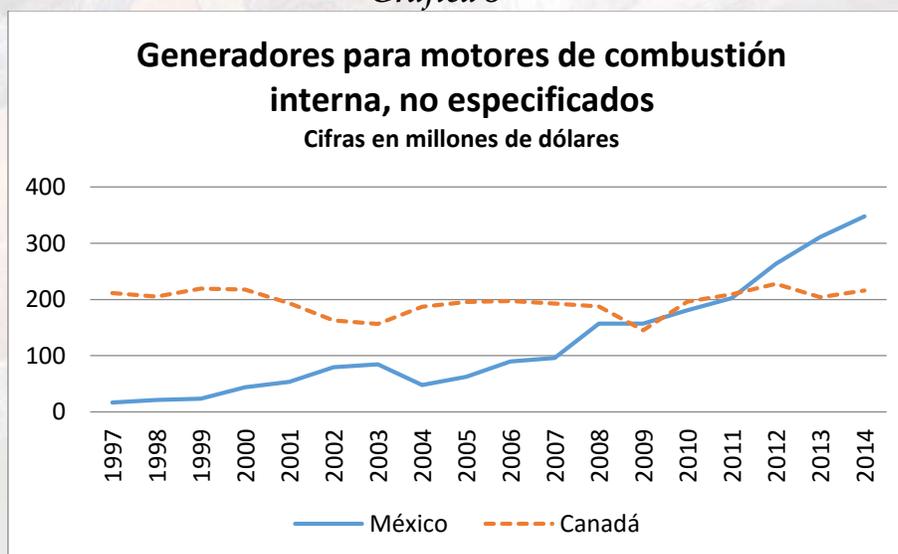


Fuente: Elaboración propia con datos de USITC

En la grafica 3. se puede apreciar un repunte en la exportación de generadores para motores de combustión interna (no especificado) hacia México y Canadá derivado de la crisis ocurrida durante el 2008, aunado al cambio de estrategia implementada en la industria automotriz centrada en el armado de autos en las instalaciones de México y Canadá para reducir costos.



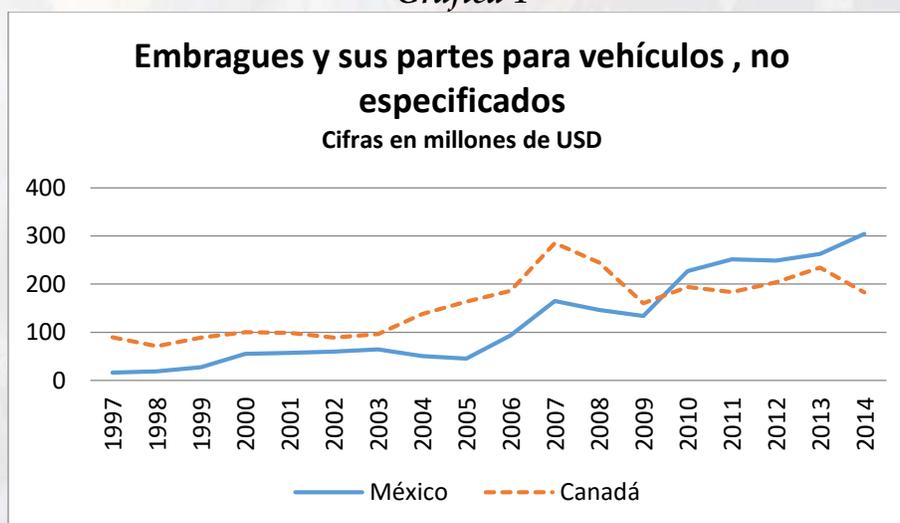
Gráfica 3



Fuente: Elaboración propia con datos de USITC

En la gráfica 4, se observa que las exportaciones de embragues y sus partes para vehículos se mantuvieron en ambos países con tendencia paralela de 1997 a 2008, el repunte que presenta a partir del 2011 obedece a nuevamente en las estrategia en la reducción de costos.

Gráfica 4



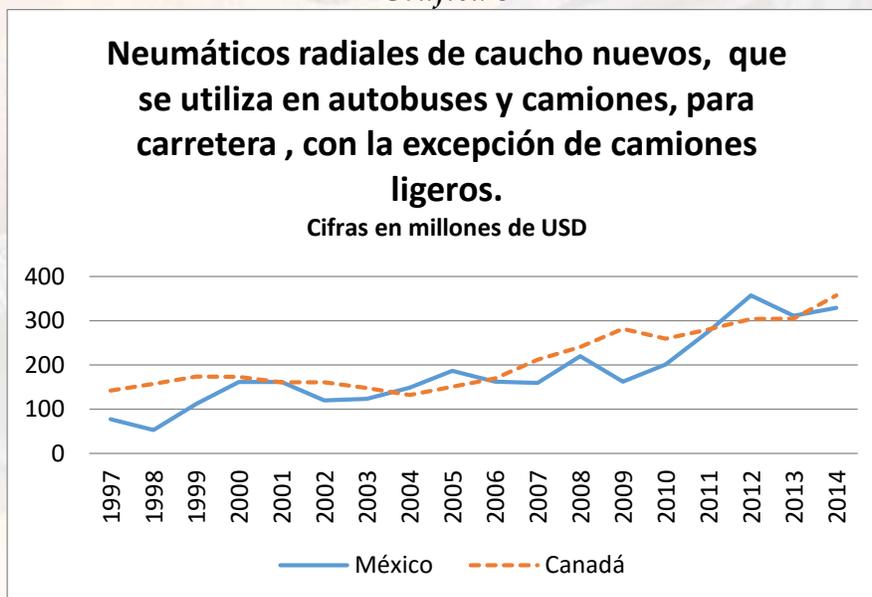
Fuente: Elaboración propia con datos de USITC

En la gráfica 5 se observa el crecimiento de las exportaciones de llantas radiales para autobuses y camionetas con excepción de camiones ligeros. Para México el volumen de llantas tiene un movimiento significativo en 2014; para quedar en ese mismo 2014 con un crecimiento del 218%, dejando por debajo a



Canadá en este tipo de productos, lo cual se explica por las estrategias implementadas en las áreas de producción de Canadá.

Gráfica 5



Fuente: Elaboración propia con datos de USITC

## Importaciones

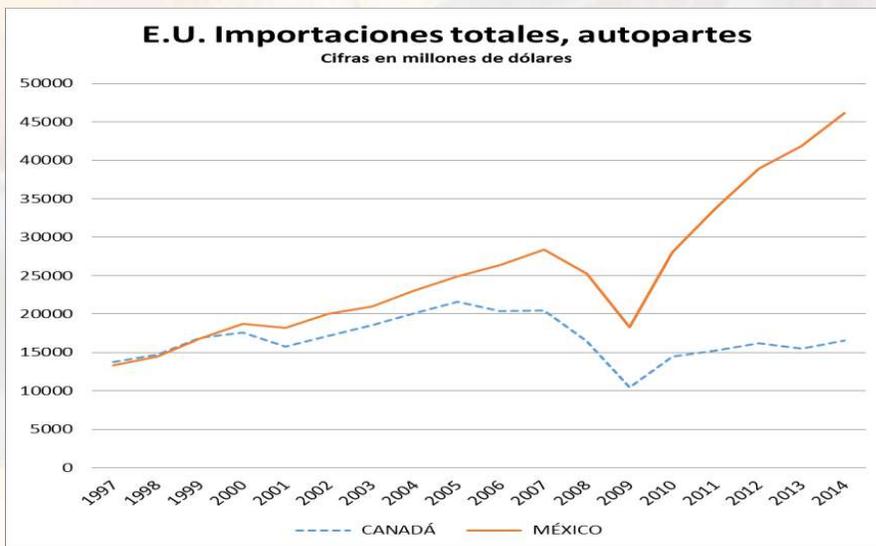
De 1997 a 2014 México muestra un crecimiento del 210% para convertirse en el principal proveedor de Estados Unidos; asimismo se destaca una amplia polaridad entre lo que importan los Estados Unidos de México respecto a Canadá, la brecha se abre a partir de 2009, a raíz de la crisis ocurrida en la industria automotriz ya que las empresas reorientan sus estrategias, tomando en cuenta los aspectos positivos que venían sucediendo en este sector en México, como es la localización de más plantas de armado y ensamblado de las principales armadoras y ensambladoras de Ford, General Motors, Chrysler (Daimler), que implicó crecientes flujos de inversión en este renglón, para impactar desde luego en la reducción en sus costos de producción.

Conforme a dicha gráfica se puede observar que el despegue de este crecimiento es a partir del 2009 para alcanzar el 152% a 2014 en el caso de México; para Canadá el crecimiento experimentado es de apenas el 58%; sin embargo se puede mencionar que la planta productiva en México tan solo aprovecha los insumos que llegan de los Estados Unidos, ya que son casi los mismo que utiliza para la producción de exportación; por lo que se infiere que México tan solo maquila lo que las empresas productoras de autopartes



requieren en el armado de los productos que envían a sus diferentes puntos de venta.

Gráfica 6



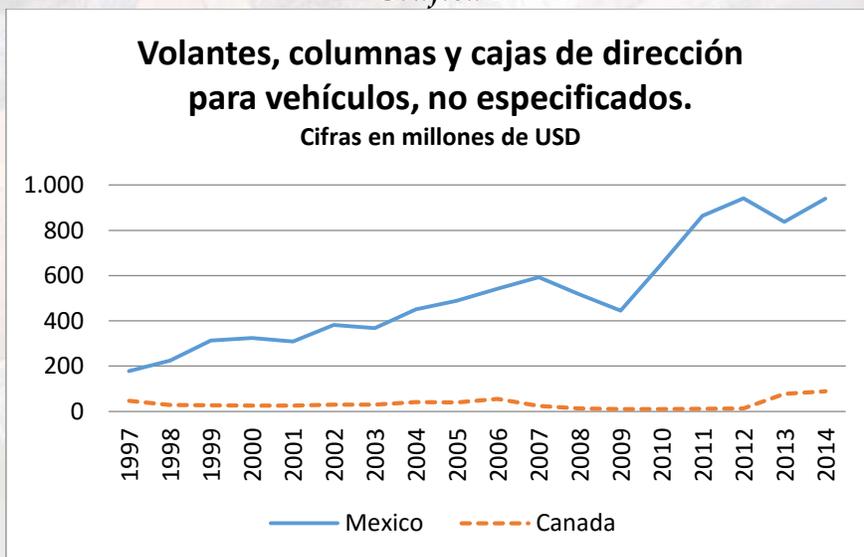
Fuente: Elaboración propia con datos de USITC

En la siguiente gráfica se analiza la tendencia que siguen las importaciones de volantes, columnas, cajas de dirección y sus demás partes, este rubro reporta un crecimiento del 400% de 1997 al 2014, mostrando que su máximo avance es a partir del año 2009, fecha que se caracteriza por la recesión de Estados Unidos derivada de la crisis inmobiliaria, esta situación empuja a las empresas armadoras de automóviles a reorientar su política de importaciones, optando por nuestro país para producir estas autopartes de vehículos. Esta gráfica muestra la integración de México y Canadá en la industria automotriz de los Estados Unidos, pues Canadá ha desplazado a China en esta fracción arancelaria<sup>8</sup>.



<sup>8</sup> www.trademap.org

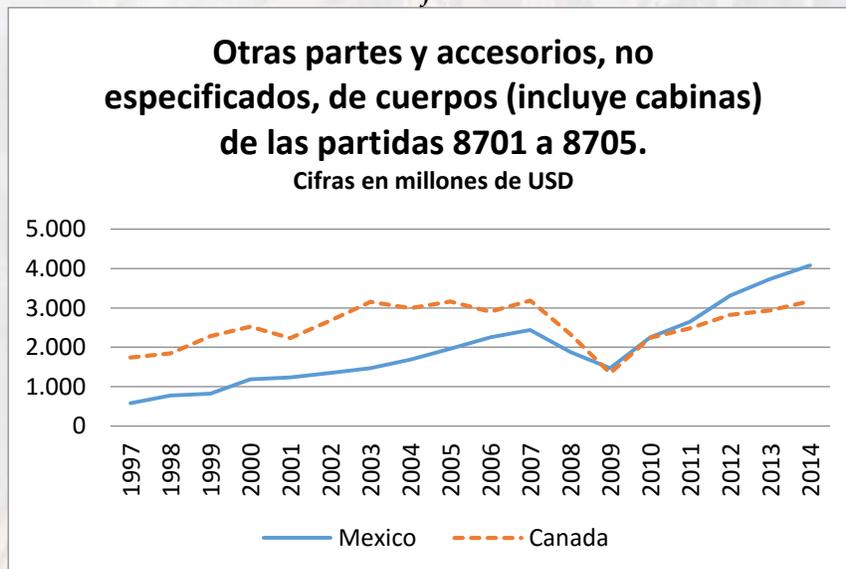
Gráfica 7



Fuente: Elaboración propia con datos de USITC

Posterior a la crisis de 2009 en los Estados Unidos, la industria de autopartes automotriz y muy concretamente en otras partes y accesorios (no especificados de cuerpos de las partidas 87.01 a 87.05); muestra una recuperación acelerada tanto a nivel mundial como en América del Norte. México remonta su participación alcanzando un crecimiento del 272% de 2009 al 2014; para ubicarse por arriba de su homologado Canadá, el cual manifiesta un crecimiento del 138% en ese mismo periodo.

Gráfica 8



Fuente: Elaboración propia con datos de USITC



## Conclusiones

Con base a lo antes planteado, se puede observar en forma general que Canadá ha recuperado los niveles de comercialización de autopartes hacia los Estados Unidos que tenía hasta antes de la crisis de 2008-2009 aprovechando su capacidad instalada; sin embargo esto no ha sido suficiente ya que México muestra un notorio incremento en la producción y exportación de partes automotrices hacia los Estados Unidos, esto como resultado de la apertura de plantas armadoras de autos que no existían en su territorio, y que buscan tener acceso al mercado del TLCAN y de otras áreas comerciales aprovechando los acuerdos y las características con las que cuenta México.

Asimismo la industria de autopartes sea vuelto más dinámica debido a los bajos costos de producción que conlleva aprovechar la ventaja que brinda el TLCAN; y solo derivar a nuestro país los efectos de contar con mano de obra barata la cual se concentra en los niveles de producción 1, 2 y 3.

## Bibliografía

- Álvarez, L. (2002) Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México, Contaduría y Administración, no. 206, Julio - Septiembre.
- Álvarez L. y Liliana Cuadros. Las importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de repuesto mexicano. Revista Problemas del Desarrollo, 169 (43), abril-junio 2012
- Enrique Dussel. El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Las importaciones de la cadena autopartes-automotriz de Estados Unidos. principales condiciones y características (1990-2012). Publicaciones empresariales FCA Publishing, 2014.
- Brown Grossman, Flor (1997), La industria de autopartes Mexicana: Reestructuración reciente y perspectivas, México, Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo, UNAM, México.
- Brown Grossman, Flor (1998), La industria de autopartes Mexicana: Reestructuración reciente y perspectivas, México, Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo, UNAM, México.



Carrillo y González, 1999

Charles River Associates, *Competitiveness Factors for Attracting and Maintaining Automotive Investment: Comparison between Canada and Mexico*, Industry Canada and the Ontario Ministry of Economic Development (2001), Canada.



Estudio global de la cadena autopartes automotriz en la Región Centro Occidente, Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2013 (DENUE, INEGI).

Klier, Thomas H., Rubenstein, James M., *The growing importance of Mexico in North America's auto production*, Miami University, Chicago Fed Letter, Mayo 2013, Número 310.

La industria de autopartes; Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 3, página 3, de mayo-junio de 2013 de Salvador Medina Ramírez.

La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. Arturo Vicencio Miranda. Revista Contaduría y Administración, UNAM. No. 221, jul-abril 2007, pag.200.

Industry Canada and the Ontario Ministry Of Economic Development (2001), *Competitiveness Factors for Attracting and Maintaining Automotive Investment: Comparison between Canada and Mexico*, Charles River Associates, Canada

Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. Censos económicos 1994-2014. México: INEGI.

Instituto Nacional de Autopartes, octubre de 2015.

Juárez Núñez, Huberto (2005), "La industria proveedora de autopartes", en Humberto Juárez Núñez, Arturo Lara Rivero y Carmen Bueno Castellanos (coords.).

Medina Ramírez, Salvador *La industria de autopartes*; Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 3, página 3, de mayo-junio de 2013 de Vieyra Medrano, 1999 y 2000



Revista CEPAL N° 110, agosto 2013. El huésped no invitado del TLCAN:  
China y la desintegración del comercio en América del Norte, Enrique  
Dussel Peters y Kevin P. Gallagher

Román 2004



### Sitios de internet

[http:// www.ina.com.mx](http://www.ina.com.mx)

[http://export.gov/logistics/eg\\_main\\_018119.asp](http://export.gov/logistics/eg_main_018119.asp)

<http://www.cnnexpansion.com/videos/2011/09/08/katcon>

<http://eleconomista.com.mx/estados/2015/11/04/katcon-cierra-contrato-daimler-ag>

<http://www.environmental-expert.com/>

<http://www.inegi.org.mx/>

<http://www.metalmecanica.com/temas/INA-pronostica-crecimiento-de-4-en-industria-mexicana-de-autopartes-para-2015+103087>

<http://www.trademap.org>

<https://www.promexico.gob.mx/>

<https://www.usitc.gov/>

<https://www.worldtradestatistics.com/gta/>

<http://www.amia.com.mx>

Sistema de Información Empresarial Mexicano (SIEM)

<http://www.colef.mx/jorgecarrillo/category/publicaciones/sector-industrial/automotriz/>

