

**Impacto estratégico del proteccionismo implementado por
Brasil y Argentina en el ámbito de la industria automotriz
mexicana**
**(Strategic impact of protectionism implemented by Brazil and
Argentina within the scope of the Mexican automotive
industry)**

María Laura García Pérez & José G. Vargas-Hernández

Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas,
Zapopan, Jalisco, México.
Email: garcia.lau88@gmail.com

Keywords: automotive industry, international trade, institutions based view, protectionism

Abstract. Today protectionist actions have been highly adopted by the nations, that in order to cope with the constant crises that threaten to slow economic growth. The cancellation of trade agreements has led to a strategic management restructuring, which now seeks to minimize the negative effects. Mexico is not the exception, because last year suffered the imposition of a series of protectionist guidelines by Brazil and Argentina, which were intended to reduce the number of exports that are made to these South American economies. This study intends to analyze the impact and strategic changes adopted by Mexico in the automotive industry as a result of these regulations. Using a method of analysis of quantitative and qualitative data is to estimate the damages to the sector as well as the measures taken by Mexico to decrease side effects.

Palabras clave: comercio internacional, industria automotriz, proteccionismo, visión basada en las instituciones

Resumen. La adopción de medidas proteccionistas en el ámbito de las relaciones comerciales ha ocasionado una reestructuración en la gestión estratégica, la cual ahora busca minimizar los efectos negativos en las economías. México no ha sido la excepción, debido a que el año pasado sufrió la imposición de una serie de lineamientos proteccionistas por parte de Brasil y Argentina, las cuales tenían como objetivo disminuir el número de exportaciones del sector automotriz que se realizan a dichas naciones sudamericanas. La presente investigación busca analizar el impacto en la balanza comercial y los cambios

estratégicos adoptados por México dentro de la industria automotriz como resultado de estas regulaciones. Se asume la hipótesis de la existencia de afectaciones dentro del sector, por lo que utilizando un método de análisis de datos estadísticos se busca medir el impacto de estas medidas en el desempeño comercial, así como las estrategias adoptadas por México para disminuir los efectos adversos.

Introducción

La globalización es entendida según García (2008) como un proceso que conlleva una integración de las economías nacionales hacia un entorno internacional mediante el establecimiento de relaciones comerciales definidas por el intercambio de bienes, servicios, tecnología, capital humano e inversión extranjera directa. En la actualidad las actividades globalizadoras han adquirido una importancia relevante dentro de la dinámica económica de los países, tal es el caso de México que a la fecha cuenta con 12 Tratados de Libre Comercio con 44 países, 28 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones y 9 acuerdos de comercio en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración, lo cual demuestra una actividad globalizadora importante para el país.

Del mismo modo, la apertura de los mercados ha acarreado retrasos en el crecimiento de las economías como resultado de las crisis mundiales, Doporto, Fossati y Galperín (2009) nos dicen que desde Octubre del 2008 los países han adoptado medidas que buscan proteger el mercado interno, con lo que desean generar estímulos para los sectores económicos. Este tipo de soluciones van desde medidas comerciales hasta ayudas estatales, las cuales han sido adoptadas por los países de acuerdo a sus condiciones, por una parte los países desarrollados han optado por medidas comerciales correctivas, mientras que los países en desarrollo en su mayoría han recurrido a medidas arancelarias sobre productos importados, así como a la aplicación de regulaciones que fungen como medidas no arancelarias.

Este tipo de medidas fueron adoptadas en el 2012 por Brasil quien después de denunciar un déficit en la relación bilateral con México, amenazó con abandonar el Acuerdo de Complementación Económica 55 respecto a la importación de automóviles, esto originó una serie de negociaciones que derivó en un nuevo acuerdo entre ambos países, del mismo modo reaccionó

Argentina, quien tiempo después estableció medidas proteccionistas en su relación comercial con México en el mismo rubro.

El objetivo de este trabajo recae en analizar el impacto en la balanza comercial y los cambios estratégicos adoptados por México dentro de la industria automotriz, como resultado de las medidas proteccionistas impuestas por Brasil y Argentina a las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros.

Antecedentes del problema

En el 2008 la crisis suscitada en Estados Unidos originó una serie de problemáticas a nivel comercial, según Doporto, Fosalti y Galperín (2009), la crisis provocó que se establecieran mayores restricciones a la prestación de créditos, se liquidó una gran cantidad de inversiones, y en los hogares se redujo el consumo de muchos productos que no se consideraban básicos. Esto provocó que a finales del año, la disminución de demanda agregada generara a nivel mundial un deterioro en el comercio, por lo que los flujos de intercambio se vieron afectados, esto originó una caída en la producción, lo que orilló a las economías a optar por la aplicación de medidas proteccionistas, las cuales resultan contraria a los ideales neoliberalistas que predominan en el mundo, el objetivo de estas soluciones era contrarrestar los efectos negativos en su economía.

La relación comercial con Brasil ha crecido satisfactoriamente a un 252% del 2001 al 2011, hoy en día representa el séptimo socio comercial de México a nivel mundial, y se considera el principal socio sudamericano. Las exportaciones han presentado un ritmo de crecimiento del 736% en el mismo periodo, al pasar de 585 millones de dólares en el 2001 a 4,891 millones de dólares en el 2011, lo que representa una evolución favorable para la relación comercial, del mismo modo en ese mismo periodo las importaciones realizadas por México desde Brasil han registrado un crecimiento del 117% pasando de 2,101 millones de dólares a 4561 millones de dólares. Dentro de esta relación los beneficios obtenidos por México han sido tales que en el 2010 se presentó un superávit de 330 millones de dólares. (Banco de México, 2012a, 2012c).

El Acuerdo de Complementación Económica (ACE) No. 53 rige la relación comercial entre México y Brasil, el cual entró el vigor desde el 2003. Dentro de éste se establecen diversas preferencias arancelarias que oscilan entre 20% y 100%. Debido a que este acuerdo resulta muy limitado en términos prácticos, ambos países consideran la posibilidad de establecer un Tratado de Libre Comercio. Del mismo modo, el ACE No. 54 rige la relación comercial de México con MERCOSUR, bloque subregional al que pertenece Brasil, el ACE No. 55 se refiere al acuerdo establecido entre México y MERCOSUR enfocado a los intercambios relacionados con el sector automotriz. Así mismo, en el 2005 se firmó un Convenio General de Colaboración Científica, Técnica y Capacitación entre PEMEX y PETROBRAS (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c).

Las nuevas condiciones globales impuestas por el gobierno Argentino, aunado a las mejoras realizadas en la inversión y el consumo interno, han propiciado mejores condiciones económicas en el país. Esto ha generado una relación con México satisfactoria, en el 2011 se consideró a Argentina como el socio número 20 de México a escala mundial. En el periodo del 2001 al 2011 se ha presentado un aumento en las exportaciones del 703%, al llegar a los 1958 millones de dólares. Al finalizar el año 2011, la balanza comercial de la relación comercial presentaba un superávit de 897 millones de dólares, favorecedor para México, tomando en cuenta que desde el 2001 la balanza había presentado un déficit para México, se puede observar que la relación ha comenzado a generar beneficios positivos (Banco de México, 2012a, 2012b).

Del mismo modo, en las importaciones realizadas por México desde Argentina se ha presentado un incremento del 140% en el mismo periodo, pasando de 441 millones de dólares a 1,061 millones de dólares (Banco de México, 2012a, 2012b).

La relación comercial entre México y Argentina se rige en total por 22 acuerdos: 1 de asociación estratégica, 4 hacendario-financieros, 1 de turismo, 1 de colaboración económica, 3 de complementación económica, 1 de inversión, 3 energéticos, 2 agropecuarios, 5 de comercio e inversión y 1 de inversión. Al igual que con Brasil, la relación es regulada por el ACE No. 54 y No. 55 (Proméxico, 2011).

Definición del problema

A principios del año 2012, dentro de la relación comercial México-Brasil se suscitó una controversia: la balanza comercial entre ambos países sufría un déficit que perjudicaba los intereses brasileños dentro de la relación bilateral. Debido a esto Brasil amenazó con abandonar el Acuerdo de Complementación Económica ACE-55, el cual entró en vigor desde el 2003, y a partir del 2007 establecía una relación de libre comercio para el intercambio de vehículos ligeros entre ambos países (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c). Con la tentativa de abandono, Brasil pretendía proteger su mercado interno aplicando un arancel del 35% a los intercambios de esta índole. Debido a la importancia económica que representa Brasil, al considerarse el principal socio sudamericano, México se vio obligado a renegociar el acuerdo, reformulando sus estrategias a manera de contrarrestar los daños colaterales.

Como parte de los acuerdos logrados, se fijaron cuotas estrictas que limitan las exportaciones, éstas se mantendrán en un periodo de 3 años, por lo que a su término se pretende regresar al régimen de libre comercio del que anteriormente se gozaba. Las restricciones son las siguientes: para el primer año la cuota es de 1450 millones de dólares, para el segundo 1560 millones de dólares y para el tercer año se incrementará la cuota a 1640 millones de dólares (AMIA, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g, 2012h, 2012i, 2012j). Según una considerable consultora internacional llamada IHS Automotive, esta medida representó una considerable limitante para el desarrollo de la actividad comercial, debido a que las nuevas condiciones sólo permitieron que durante el primer año (2012) se proyectaran ventas en alrededor de 93,000 unidades, muy por debajo de las 147000 unidades vendidas en el 2011.

Como efecto en cadena, meses después de la renegociar el acuerdo bilateral existente entre México y Brasil, en junio del 2012 Argentina decidió abandonar el Acuerdo de Complementación Económica ACE-55, aplicando un impuesto arancelario del 35% a las importaciones de vehículos ligeros provenientes de México. Según el subsecretario de Comercio Exterior, como respuesta a esta situación, el gobierno mexicano decidió aplicar una “medida espejo” estableciendo un arancel del 20% a los vehículos importados de este país sudamericano. La cancelación del acuerdo representaba para México un

retroceso en el desarrollo de la relación comercial, debido a que, según la AMIA la caída de las exportaciones en alrededor de 900 millones era un resultado inevitable.

Para el 22 de Octubre del 2012, México solicitó ante la OMC un panel de solución de controversias, argumentando que las medidas establecidas por Argentina perjudicaban negativamente las exportaciones mexicanas. Junto con esta demanda, la Unión Europea, Japón y Estados Unidos expusieron quejas similares ante la OMC. Al concluir el periodo de consultas no se obtuvo ninguna solución, por lo que la relación comercial entre ambos países resultó seriamente afectada.

Para finales del año 2012, se logró un acuerdo que con el fin de contrarrestar los efectos negativos, al igual que Brasil, se establecieron cuotas para la exportación, las cuales permanecerían vigentes en un periodo de 3 años, por lo que al término se espera regresar al sistema de libre comercio. Para el primer año el monto de las exportaciones no debe superar la suma de 575 millones de dólares, para el segundo periodo 625 millones de dólares y 187.5 millones para el tercer periodo (AMIA, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g, 2012h, 2012i, 2012j).

De acuerdo a la problemática identificada se origina la siguiente pregunta: ¿Cuál es el impacto en el sector y los cambios estratégicos adoptados por México dentro de la industria automotriz, como resultado de las medidas proteccionistas impuestas por Brasil y Argentina a las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros?

Justificación

Es innegable la importancia del comercio a nivel internacional para el crecimiento de las naciones, según la OMC (2010) esta actividad permite el intercambio y mejora de la tecnología a través de la innovación generada por el aprendizaje, del mismo modo, en el corto y mediano plazo la demanda externa puede mejorar el nivel de ahorro y la situación del sistema financiero cuando no se obtienen beneficios de la demanda interna. Por lo que resulta importante para las naciones el establecimiento de relaciones comerciales internacionales que contribuyan a mejorar los niveles de producción y la

eficiencia de ésta, mejorando de este modo el nivel de competencia y la calidad de los insumos requeridos.

Dentro del contexto mexicano el comercio exterior ha cobrado una importancia considerable en el ámbito económico del país. En la Tabla 1 podemos observar la evolución de la participación de las exportaciones en el PIB del 2008 al 2011:

Tabla 1. *Participación de las exportaciones en el PIB nacional.*

Año	Participación en el PIB
2008	28%
2009	28%
2010	30%
2011	32%

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial (2012).

La Tabla 1 muestra una tendencia positiva en el crecimiento de la actividad exportadora, la cual a través de los años se ha consolidado debido al establecimiento de Acuerdos Comerciales y Tratados de Libre Comercio. Del mismo modo se resalta la importancia de la consolidación de relaciones comerciales internacionales que procuren un nivel de beneficios óptimos con los que se promueva el crecimiento económico del país.

Dentro de la balanza de productos manufacturados, las exportaciones relacionadas con el sector automotriz ocupan el 32.7% de las ventas totales, lo cual resalta la importancia de este sector en el comercio exterior (INEGI, 2013). Del 2009 al 2011 las exportaciones relacionadas con esta industria presentaron un incremento del 75.2%. En lo que respecta a las exportaciones de vehículos ligeros hacia Latinoamérica, éstas representaron el 15% en el 2011, a comparación del 11% que se alcanzó en el 2010 (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c). Debido a esto resulta importante el estudio de aquellas variables externas que pueden impactar negativamente en el desempeño de la actividad exportadora en el país.

La relación de México con Brasil y Argentina brinda una gran importancia a los intercambios relacionados con la industria Automotriz. Tan sólo para Brasil, en el 2010 se presentó un incremento del 59% en las

exportaciones relacionadas con este sector. Mientras que en Argentina, durante el 2011 las exportaciones de esta índole sumaron la cantidad de 888.3 millones de dólares (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c).

La relevancia del sector automotriz dentro de la economía mexicana es evidente, a nivel internacional México se ha colocado en el lugar 8 entre los principales productores, y a nivel América Latina se ubica en el segundo lugar. En el 2011 tuvo una participación en el PIB del 3.6%. El sector cuenta con 8 empresas que producen vehículos ligeros, 10 dedicadas a la producción de vehículos pesados y aproximadamente 1100 fabricantes de autopartes (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c). El mercado Latinoamericano representa hasta el mes de Abril del 2013 el 13.0% de las exportaciones de vehículos en México, ocupando el segundo lugar, sólo después de Estados Unidos (AMIA, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d).

Considerando las tendencias positivas del sector, resulta vital el monitoreo constante de las condiciones del entorno, debido a la existencia de variables que tienen el potencial de incidir de manera importante en el desempeño, tal es el caso de las nuevas restricciones impuestas a las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros en Brasil y Argentina, considerando la importancia de ambos socios comerciales y la participación de este sector en la economía, el estudio de esta problemática puede generar conocimiento acerca de la dinámica comercial entre las naciones, lo cual puede contribuir a la toma de decisiones en el futuro.

Hipótesis de trabajo

De acuerdo a la importancia que posee este sector dentro del crecimiento de la economía mexicana, y considerando las condiciones actuales en las relaciones comerciales con Brasil y Argentina, se expone la siguiente hipótesis:

Las acciones proteccionistas de Brasil y Argentina implementadas a la exportación de vehículos ligeros desde México repercuten en el desempeño del sector, por lo que se generan modificaciones a los cursos estratégicos con la finalidad de contrarrestar los daños colaterales y adaptar las acciones a las nuevas condiciones del entorno.

Marco teórico conceptual

El presente ensayo, se basa esencialmente en la conocida “Visión basada en las instituciones”, la cual funge como la perspectiva teórica que explica el comportamiento de las instituciones o “reglas del juego” que participan dentro de la gestión estratégica. Se consideran uno de los elementos indispensables para la toma de decisiones, debido a que no sólo la administración de los recursos puede garantizar por sí misma el alcance los objetivos y el desarrollo de la competitividad, también resulta pertinente considerar que el comportamiento de un ente económico, en este caso un país, se limita por esta serie de lineamientos que engloban los estándares éticos o normativos que intervienen en las acciones finales.

Aplicándolo al tema de estudio que nos compete, la “Visión basada en las instituciones”, nos brinda una explicación teórica apropiada acerca de la manera en que las estrategias pueden ser modificadas de acuerdo a las condiciones del entorno. Este tipo de modificaciones realizadas en la estructura organizacional del país impactan directamente en la toma de decisiones de terceros, por lo que resulta importante el estudio de esta perspectiva teórica con el fin de enriquecer los alcances de este trabajo.

La visión basada en las instituciones como base en las relaciones comerciales internacionales.

El hombre, en su afán por encontrar el desarrollo personal, toma decisiones haciendo uso de la racionalidad, la cual forma parte de su naturaleza, teniendo en cuenta esta premisa, se considera que el conjunto de acciones que se llevan a cabo en el entorno tienen como objetivo final la maximización del beneficio personal, por lo que este comportamiento es nombrado dentro de la teoría económica clásica, como un comportamiento “racional”, por lo que aquellos que posean la capacidad de tomar decisiones racionales podrán adaptarse a las condiciones del entorno y por lo tanto serán capaces de sobrevivir a las variaciones de éste.

Según Simon (1957), resulta imposible que el ser humano sea capaz de captar en el entorno toda la información existente y que de esta manera tenga la capacidad de tomar decisiones objetivas; para Simon (1957), la

racionalidad del ser humano resulta limitada, por lo que dentro del procesamiento de la información, participan una serie de elementos subjetivos que moldean las decisiones finales. Este tipo de elementos pueden ser las creencias, valores o ideologías que posea el individuo.

Dentro del entorno de las relaciones comerciales, se ha establecido una serie de principios que fungen como determinantes del comportamiento de las naciones, esta normatividad ha ido evolucionando a través del tiempo, estableciendo estructuras cada vez más complejas que se adapten a los requerimientos sociales del presente. Este tipo de regulaciones se conocen como instituciones, las cuales son definidas por North (1990) como “las reglas del juego en una sociedad, o más formalmente, los constreñimientos sociales u obligaciones creados por los humanos que le dan forma a la interacción humana”.

Este conjunto de “reglas del juego” generalmente son clasificadas de la siguiente forma: informales y formales. North (1990) explica que las instituciones formales son aquellas conformadas por el todo el conjunto de leyes, reglamentos y reglas, en las que existe una figura de autoridad que impone castigos, en caso de que estos principios no sean respetados por los individuos. Del mismo modo, dentro de esta clasificación se encuentran las instituciones informales, las cuales se componen del conjunto de valores éticos, culturales y normativos. Este conjunto de reglas forman lo que se conoce como el marco institucional.

La incertidumbre representa un obstáculo considerable para el establecimiento de objetivos, para North (1990) la falta de información sobre la manera en que actuará la contraparte le impide al ente económico lograr los objetivos, dentro del entorno internacional, las naciones procuran los medios que les permitan un abastecimiento pertinente de información sobre el las condiciones del exterior, lo que le brinda las herramientas para moldear las estrategias de acuerdo a la dinámica global, considerando un nivel de pertinente de certeza.

El entorno global es difícil de predecir, aún actuando dentro de ambientes relativamente “estables”.Peng (2006) nos dice que existen dos clases de instituciones que disminuyen la incertidumbre: formal e informal. Las instituciones informales dentro de este contexto se basan en relaciones personales, que como su nombre lo dice, siendo “informales” se establecen por medio de la palabra, en tal relación no existen contratos forzosos que

obliguen a los participantes a cumplir cierta obligación, sino que la confianza juega un papel fundamental.

Por otro lado, las instituciones formales conocidas como “transacción al alcance de la mano”, se basan en un conjunto de reglas que deben ser respetadas por los participantes. Dentro de estos intercambios resulta indispensable la participación de un tercer miembro que funge como el regulador de la relación (Peng, 2006). De esta forma se respetan los acuerdos que se establecen dentro de los intercambios. Las instituciones formales representan por ende, los medios reguladores de las relaciones internacionales, debido a que el establecimiento de tratados comerciales entre los países busca disminuir la incertidumbre sobre la manera en que actuará la contraparte cuando ésta busque proteger sus intereses.

Las instituciones fungen como una de esas variables determinantes dentro de la gestión estratégica. La visión basada en las instituciones busca entender la dinámica y la relación existente entre las decisiones estratégicas y las instituciones, de tal manera que los cursos de acción guarden coherencia con las condiciones del entorno exterior. Dentro la importancia de las instituciones Peng (2006) nos menciona que el enfoque institucionalista maneja dos propuestas, la primera se relaciona con el supuesto de que los entes económicos y sus representantes toman decisiones basadas en la racionalidad, buscando maximizar el beneficio, por lo que sus decisiones resultan ser afectadas por los marcos institucionales existentes.

Del mismo modo, la propuesta dos de la teoría, nos dice que generalmente la complementación de las instituciones formales e informales se da cuando existen ambientes formales altamente débiles, por lo que las instituciones informales ofrecen la estructura idónea para la disminución de la incertidumbre, por lo que se procura que la toma de decisiones resulte en acciones correctamente dirigidas.

La importancia de las “reglas del juego” dentro del desempeño de las naciones es evidente, las normatividades establecidas fijan los campos de acción que moldean el comportamiento estratégico de los países, es por esto que resulta indispensable la creación de acuerdos formales que logren neutralizar la búsqueda de intereses de ambas partes, con lo que se espera fomentar relaciones comerciales eficientes que generen beneficios a los interesados.

Marco contextual

Dentro del marco en el que se desarrolla la problemática, resulta indispensable el análisis del sector automotriz dentro de la economía, así como la valoración de los intercambios comerciales con Brasil y Argentina, lo cual puede brindarnos información significativa acerca del contexto en el que se presenta la problemática proteccionista.

Industria Automotriz en México

En el 2011 la producción del sector automotriz rompió récord en su historia, debido a que se alcanzó la cifra de 2.55 millones de vehículos fabricados. Con lo que logró superar a Francia y España, ocupando el octavo lugar mundialmente en la producción, en ese mismo año las ventas a mercados internacionales representaron el 28.4% de las exportaciones totales, por lo que ese nivel representó 1.4 más veces las exportaciones petroleras del país (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c).

Las proyecciones para este sector se mantienen positivas, para el 2015 se espera que la producción alcance las 3.7 millones de unidades. En el aspecto de la generación de empleos también presenta una importancia considerable dentro de la economía del país, debido a que genera más de 550 mil empleos directos e indirectos. Resulta importante puntualizar que las ventajas en costo y mano de obra calificada con las que cuenta el país dentro del ramo de la industria terminal de vehículos ligeros, han originado que diversas armadoras consideren a este país como el punto estratégico para la inversión (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c).

Relación comercial con Brasil

Brasil se considera el principal socio comercial sudamericano de México, a escala mundial ocupa sexta posición de entre las principales economías. La relación comercial con este país ha crecido a través de los años, lo que se ha reflejado en los indicadores de comercio, de 2001 al 2011 las exportaciones presentaron un incremento del 736%. El 71% de las exportaciones realizadas a este país se componen de productos manufacturados, de los cuales el 48% son automóviles. En lo que respecta a

las importaciones, se originó un crecimiento del 117%, al pasar de 2,101 md en 2001 a 4561 md en 2011. Dentro del periodo de Enero de 1999 a Diciembre del 2011, empresas brasileñas con operaciones en México generaron una derrama económica 1147.8 millones de dólares, registrándose una considerable inversión de 299 millones dirigida principalmente (51%) a empresas de la industria manufacturera (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c).

El sector automotriz presenta grandes oportunidades de crecimiento dentro de esta relación comercial, en el 2011 las exportaciones de vehículos ligeros a Brasil se incrementaron un 59%, en el 2010, el 9% de las ventas de autos extranjeros en Brasil provenían de empresas mexicanas, lo cual significó un aumento del 47%. La importancia del sector automotriz dentro de la relación México-Brasil es notable, debido a que este rubro representa uno de los pilares de sus intercambios comerciales (Proméxico, 2012a, 2012b, 2012c).

Relación comercial con Argentina

Argentina se considera se considera la segunda economía más importante de Sudamérica, de acuerdo a las proyecciones, se espera un crecimiento moderado de la economía como consecuencia del crecimiento de las importaciones y las presiones inflacionarias. Dentro de la relación comercial con México, las exportaciones crecieron un 703% en el periodo comprendido de 2001 a 2011. Dentro de estos intercambios, las manufacturas ocuparon el 99% de las exportaciones a Argentina, las cuales en su mayor parte fueron automóviles y refacciones para autos. En el periodo comprendido entre 1999 a 2011 las empresas argentinas con operaciones en México realizaron inversiones por un monto de 651.9 millones. Durante el año 2011 se presentó un retiro en la inversión que representó una disminución del 651% (Proméxico, 2011).

En este contexto el intercambio comercial de automóviles ha presentado una tendencia de crecimiento importante, durante el año 2011 el total de venta de vehículos a Argentinas sumó una cantidad de 888.3 millones de dólares. Aunado a esto, México presenta una considerable ventaja en la producción con respecto a Argentina, ya que durante el 2011 la producción de vehículos ascendió a 2.69 millones de unidades (Proméxico, 2011).

Método

La presente investigación mantiene un enfoque descriptivo y exploratorio, debido a que las conclusiones emitidas se basan únicamente en el análisis de datos estadísticos recabados de diversas instituciones localizadas en la República Mexicana, las cuales guardan relación con el sector automotriz del país. El método seleccionado resulta vital para el desarrollo de la investigación, debido a que establece el sustento metodológico que nos permitirá la selección de la información idónea para explicar nuestro problema de investigación.

Análisis de resultados

Las restricciones al comercio entraron en vigor a partir del mes de Marzo del 2012, por lo que analizaremos la tendencia de las exportaciones iniciando desde dicha fecha hasta el mes de Abril del 2013:

Tabla 2. *Variación de las exportaciones a Latinoamérica de Marzo a Diciembre del 2012*

Mes			Variación	Participación %	
	2011	2012	%	2011	2012
Marzo	30,899	38,513	24.6	16.0	16.3
Abril	23,106	21,391	-7.4	16.3	12.7
Mayo	24,275	31,942	31.6	13.7	17.1
Junio	27,013	31,229	15.6	14.4	13.6
Julio	22,937	21,223	-7.5	11.7	10.2
Agosto	28,333	27,325	-3.6	16.7	14.5
Septiembre	28,885	32,269	11.7	14.9	16.7
Octubre	28,752	33,115	15.2	14.9	15.3
Noviembre	35,236	27,180	-22.9	17.7	12.4
Diciembre	29,690	20,275	-31.7%	17.3	13.1

Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA (2011, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g, 2012h, 2012i, 2012j).

Tabla 3. *Variación de las exportaciones a Latinoamérica de enero a abril del 2013*

Mes			Variación	Participación %	
	2012	2013	%	2012	2013
Enero	32,364	14,182	-56.2	20.7	7.9
Febrero	37,992	18,938	-50.2	19.2	10.8
Marzo	43,084	29,424	-31.7	19.0	14.4
Abril	27,400	24,081	-12.1	15.2	13.0

Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA (2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d).

Como se puede observar en las Tablas 2 y 3, de Marzo a Octubre del 2012 sólo se presentaron disminuciones durante el mes de Abril, Julio y Agosto, las cuales no resultaron muy significativas debido a que en los meses posteriores se volvieron a presentar incrementos en las exportaciones. A partir del mes de Noviembre los embates de las nuevas regulaciones fueron más evidentes, en Noviembre del 2012, la disminución resultó ser considerable al alcanzar el -22.9%, siendo que un mes anterior se había logrado un aumento del 15.2%. Las disminuciones en las exportaciones siguieron presentándose a partir de este mes, debido a que en Diciembre el porcentaje fue de -31.7% (AMIA, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g, 2012h, 2012i, 2012j), seguido por el mes de Enero del 2013 con un porcentaje del -56.2%, febrero con -50.2%, Marzo con -31.7, durante el mes de Abril la disminución se mostró moderada al alcanzar un porcentaje de -12.1% (AMIA, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d).

Las cifras anteriores muestran claramente que los efectos originados por las restricciones aplicadas por ambas naciones no fueron inmediatos, sino que se presentaron paulatinamente hasta el punto de generar disminuciones considerables en el volumen de las exportaciones de vehículos. Los nuevos lineamientos en la exportación, los cuales tendrán vigencia hasta el 2013, provocaron que la pérdida en la relación de México-Argentina fuera de 36.8% y en el caso de la relación con Brasil de 71.9% (AMIA, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d).

En lo que respecta a la producción, la siguiente tabla nos muestra que no se afectó en gran medida el número de unidades que se producen en el país, solamente en el mes de Diciembre se muestra una disminución considerable al llegar a la cantidad de 180,597 unidades (AMIA, 2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g, 2012h, 2012i, 2012j). Lo cual puede ser atribuido a las celebraciones suscitadas durante ese mes, por lo que se origina una disminución en la productividad.

Tabla 4. *Variación de las unidades producidas*

Año	Mes	Unidades producidas
2012	Marzo	268,625
	Abril	206,389
	Mayo	228,048
	Junio	268,368
	Julio	238,146
	Agosto	248,835
	Septiembre	253,444
	Octubre	282,283
	Noviembre	265,001
	Diciembre	180,597
2013	Enero	242,855
	Febrero	246,197
	Marzo	238,519
	Abril	238,766

Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA (2012a, 2012b, 2012c, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g, 2012h, 2012i, 2012j, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d).

Debido a que la productividad no se ha visto afectada por las imposiciones proteccionistas, podemos deducir que aquellas unidades que dejaron de exportarse al mercado Latinoamericano ahora se busca dirigir las a otros mercados mundiales. Dentro de los datos estadísticos recabados podemos observar que en aquellos meses en los que se presenta una disminución en las exportaciones Latinoamericanas, simultáneamente se mostraban incrementos en otros mercados, la Tabla 5 refleja este supuesto.

La búsqueda de nuevos mercados representa una de las nuevas estrategias impulsadas por el gobierno mexicano con la finalidad de colocar en zonas potenciales aquellos vehículos que durante el periodo de 3 años no podrán ser comercializados en el mercado Latinoamericano, de este modo se busca que las afectaciones no impacten en los índices de productividad del sector, lo cual es realmente trascendental considerando el prestigio mundial con el que cuenta la industria automotriz mexicana a nivel mundial.

Tabla 5. *Mercados en los que se presentó un incremento en las exportaciones durante el 2012 y 2013*

Año	Mes en el que se presentó una disminución en las exportaciones hacia Latinoamérica	Mercados en los que se registró un aumento simultáneamente
2012	Abril	África, Asia y Europa.
	Julio	Estados Unidos y África
	Agosto	África, Asia y Europa
	Noviembre	Estados Unidos y África
	Diciembre	Canadá, África y Europa
2013	Enero	Estados Unidos
	Febrero	Canadá y Asia
	Marzo	África y Asia
	Abril	Estados Unidos, Asia y Europa

Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA (2012b, 2012e, 2012f, 2012i, 2012j, 2013a, 2013b, 2013c, 2013d).

Conclusiones

De acuerdo al estudio de la información recabada se acepta parcialmente la hipótesis antes expuesta: Las acciones proteccionistas impuestas por Brasil y Argentina a las exportaciones mexicanas de vehículos ligeros efectivamente han generado repercusiones en el desempeño del sector, debido a que como anteriormente se mostró, las exportaciones al

mercado Latinoamericano han disminuido en los últimos meses. Del mismo modo, la búsqueda de nuevos mercados potenciales resulta ser una tarea vital para el desarrollo del sector automotriz, por lo que de acuerdo a los datos obtenidos, se observa un tenue crecimiento en las exportaciones hacia mercados alternativos como Asia, África y Europa.

Se puede deducir que un cambio en las “reglas del juego” puede generar afectaciones importantes en el desempeño de las naciones, por lo que dentro del esquema global, las relaciones comerciales deben sustentarse en acuerdos de cooperación que procuren beneficios para las partes involucradas, considerando que la interacción estratégica posee un peso importante en la toma de decisiones. Los acuerdos internacionales cumplen el objetivo de proteger los intereses de ambas partes, pero en el caso de Brasil y Argentina, se faltó a los acuerdos, por lo que de manera improvisada México debió adaptarse a las nuevas condiciones en la negociación, de esta manera buscó minimizar las afectaciones al sector.

Las medidas proteccionistas ofrecen soluciones a corto o mediano plazo para las economías, debido a que efectivamente se protege el sector económico afectado, pero a largo plazo se dañan las relaciones comerciales con los socios. Cuando se aplican medidas discriminativas generalmente las otras naciones responden de la misma manera, por lo que es probable que este tipo de acciones desemboquen en una guerra comercial, como ocurrió con la demanda que impuso México hacia Argentina ante la OMC, la cual provocó que la relación comercial se desgastara. La aplicación de estas medidas generalmente se realiza con el afán de procurar mayores ingresos de la industria local, lo cual desemboca en la pérdida de grandes socios comerciales que consumen una cantidad importante dentro del mercado, por lo que la pérdida de las divisas genera que los daños a la economía sean mayores que los beneficios.

Referencias

- AMIA (2011). Boletín de prensa 2011. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012a). Boletín de prensa Marzo 2012. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012b). Boletín de prensa Abril 2012. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>

- AMIA (2012c). *Boletín de prensa Mayo 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de : <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012d). *Boletín de prensa Junio 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de : <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012e). *Boletín de prensa Julio 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de : <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012f). *Boletín de prensa Agosto 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012g). *Boletín de prensa Septiembre 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012h). *Boletín de prensa Octubre 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012i). *Boletín de prensa Noviembre 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2012j). *Boletín de prensa Diciembre 2012*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2013a). *Boletín de prensa Enero 2013*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2013b). *Boletín de prensa Febrero 2013*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2013c). *Boletín de prensa Marzo 2013*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- AMIA (2013d). *Boletín de prensa Abril 2013*. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx>
- Banco de México (2012a). *Balanza comercial de México 2012*. Recuperado de: www.banxico.org.mx
- Banco de México (2012b). *Balanza comercial de México-Argentina 2011*. Recuperado de: www.banxico.org.mx
- Banco de México (2012c). *Balanza comercial de México-Brasil 2011*. Recuperado de: www.banxico.org.mx
- Banco Mundial, (2012). *Exportaciones de bienes y servicios (% del PIB)*. Recuperado de: <http://datos.bancomundial.org>
- Doperto, I., Fossati, V. & Galperín (2009). Crisis y medidas comerciales: ¿Regreso al proteccionismo?. *Revista del CEI*, 15, 89-123.
- García, J. (2008). Las nuevas caras del proteccionismo: La utilización de las leyes como obstáculos al comercio, *ICE*, 843, 61-70.
- INEGI (2013). *Balanza comercial de mercancías de México Enero-Marzo 2013*. Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- North, D. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- OMC (2010). *Estadísticas de Comercio Internacional 2010*. Organización Mundial del Comercio.
- Peng, M. W. (2006). *Global Strategy*. Cincinnati: Thomson South-Western.

- Proméxico (2011). *Síntesis de la Relación comercial México-Argentina 2011*. Unidad de Inteligencia de Negocios.
- Proméxico (2012a) *Síntesis de la Relación comercial México-Brasil 2012*. Unidad de Inteligencia de Negocios.
- Proméxico (2012b). *Industria terminal automotriz*. Recuperado de: http://www.promexico.gob.mx/es_ca/promexico/Automotriz
- Proméxico (2012c). *Industria Automotriz*. Recuperado de: http://www.promexico.gob.mx/es_ca/promexico/Automotriz
- Simon, H. (1957). *Models of Man: Social and Rational*. New York, NY: John Wiley & Sons.
- Turocy, T. & Stengel B. (2001). *Game theory*. Texas A&M University & London School of Economics, CDAM Research Report LSE-CDAM-2001-09.