

## REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

# ***“BENEFICIOS FISCALES PARA LA ATRACCIÓN DE INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MÉXICO”***

**Autor: MONTSERRAT BERNAL TINOCO**

**Tesis presentada para obtener el título de:  
LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

**Nombre del asesor:  
LIC. Y MDPFA DULCE RUBÍ GÓMEZ LARA**

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación “Dr. Silvio Zavala” que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo “Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada”, se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.





**ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL**

**“BENEFICIOS FISCALES PARA LA ATRACCIÓN DE  
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL  
SECTOR AUTOMOTRIZ EN MÉXICO”**

**TESIS**

Que para obtener el título de:

**LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

Presenta:

**MONTSERRAT BERNAL TINOCO**

Asesor:

**LIC. Y MDPFA DULCE RUBÍ GÓMEZ LARA**

**No. De acuerdo LCI 100843    CLAVE 16PSU0011T**



A mis padres, que nada de esto hubiera sido posible sin su dedicación, apoyo y amor. Por siempre estar a mi lado motivándome y aplaudiendo cada uno de mis logros. Los amo.

A Dios, por demostrarme que todo lo puedo.

Filipenses 4:13

A mis hermanos; por ser gran parte de mi alegría e inspirarme a ser mejor persona.

A mis abuelos; gracias ellos tampoco estaría aquí. Esto también es para ustedes.

Al amor de mi vida, por apoyarme y creer en mí siempre, te amo Antonio.

A mis profesores, por dejar el alma todos los días en el salón de clases, gracias a cada uno de ustedes.

## Contenido

INTRODUCCIÓN .....	5
CAPITULO I.- FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
1.1. Situación problemática .....	7
1.2. Planteamiento del problema .....	8
1.3. Hipótesis.....	9
CAPITULO II EMPRESAS TRANSNACIONALES Y SECTOR AUTOMOTRIZ.....	12
2.1. Empresa transnacional.....	12
2.2. Sector Automotriz en México .....	16
2.3. Empresas Establecidas en México.....	18
2.4. Atracción de Inversión Extranjera Directa .....	25
2.5. Fortalezas del Sector Automotriz en México .....	27
2.6. Localización estratégica. ....	37
CAPÍTULO III MARCO TEÓRICO.....	38
3.1. Incentivos fiscales.....	38
3.2. Evasión fiscal .....	43
3.3. Gasto público.....	46
3.3.1. Clasificaciones del gasto público .....	48
3.3.2. Gasto social en México.....	50
3.4. Marco normativo.....	52
3.4.1. NOM´S .....	52
3.4.2. Política arancelaria .....	54
3.4.3. Cupos de importación para vehículos nuevos.....	55
3.4.4. TLC´S y Acuerdos comerciales .....	55
3.4.5. Reglas de origen de productos automotrices .....	56
3.4.6. PROSEC Automotriz y regla octava .....	57

3.4.7. Decreto automotriz .....	59
3.5. Evolución del mercado Nacional .....	60
CAPÍTULO IV. MARCO METODOLÓGICO .....	73
4.1. Investigación cuantitativa .....	73
4.2. Instrumento.....	76
4.2.1. Entrevista estructurada.....	76
4.2.3. Estadística para el análisis de datos .....	77
CAPITULO IV.- Beneficios fiscales.....	81
LOS INGRESOS DEL ESTADO .....	82
REGIMENES FISCALES .....	93
¿Qué son los regímenes fiscales? .....	93
¿Cuáles son los Regímenes fiscales de las Personas Físicas?.....	93
¿Cuáles son los Regímenes fiscales de las Personas Morales? .....	96
DECRETO IMMEX.....	98
Plazos de permanencia: .....	100
Obligaciones:.....	100
Reportes: .....	101
Marco Legal aplicable:.....	101
3 R's Proceso de reparación, reacondicionamiento y re manufactura .....	102
DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS DRAW BACK.....	103
Conclusión .....	106
Fuentes de Consulta .....	108

## INTRODUCCIÓN

El comercio exterior, es un factor de desarrollo económico, social y cultural. Sin embargo, para lograr sus objetivos, debe ser regulado por un sistema jurídico transparente, así como por principios apoyados en un mecanismo de solución de controversias, con el fin de evitar distorsiones.

En la actualidad, el comercio exterior constituye el objetivo de la política comercial, misma que constituye aquella parte del sector externo de la economía que regula los intercambios de bienes y servicios entre proveedores y consumidores residentes en dos o más territorios aduaneros, cuyas operaciones se registran estadísticamente en la balanza comercial. La disciplina que regula el intercambio del comercio exterior es la política comercial externa o política económica internacional, sector que, junto a las demás políticas sectoriales, conforma la política económica de un país.

Así en un mundo globalizado, cada vez más competido y abierto, el comercio exterior constituye una de las principales fuentes de desarrollo de un país, por tanto puede regularse mediante acuerdos o tratados internacionales a través de intercambios bilaterales, regionales o multilaterales, que tienen como propósito los objetivos de participar en el nuevo orden mundial denominado “globalización”; garantizar el acceso preferencial y seguro de productos o insumos a los mercados, diversificar las relaciones económicas, tanto el destino de las exportaciones como las fuentes de materias primas; armonizar los procedimientos y solucionar pacíficamente diferencias; generar mayores flujos de inversión extranjera directa y alianzas estratégicas para promover la transferencia de tecnología; fortalecer la presencia en el exterior y la posición del mercado nacional como centro estratégico de negocios.

México es uno de los mejores países como localización estratégica, siendo el país destino de la varias empresas extranjeras. Aunado a eso; México otorga beneficios fiscales a las empresas nacionales e internacionales para fomentar el crecimiento en el país, fuente de empleos, PIB, etc.

Nuestro país se ve beneficiado cada que una empresa transnacional decide abrir sus sucursales o maquiladoras, les da el voto de confianza a los demás inversionistas en darle una oportunidad a México haciéndonos crecer como economía.

En este trabajo se exhibirán los diferentes tipos de beneficios que son otorgados a estas empresas, con el fin de compararlos con las empresas nacionales y exhibir si el gobierno mexicano está preparado para permitir condonar estos impuestos, ya que nunca parece suficiente el presupuesto de cada año para el gasto público.



## **CAPITULO I.- FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.1. Situación problemática**

La industria automotriz, representa cerca del 3.9% del Producto Interno Bruto Nacional, colocándose como el sector comercial más importante en México, solo por detrás del petrolero sus labores recaudan más recursos que las remesas de mexicanos en Estados Unidos, y cualquier otra manufactura.

A nivel mundial México se posiciona como el octavo productor de vehículos ligeros, compite directamente con países como China, India, Corea del Sur y Brasil. Así uno de los motores de la economía mexicana y mundial. Es la industria automotriz, con todas las actividades y subsectores, proveedores de refacciones y de componentes para su fabricación, e incluso aquellas empresas que brindan servicios de postventa de unidades, como aseguradoras e instituciones crediticias.

Por otra parte la inversión extranjera directa es un arma de doble filo para las empresas nacionales ya que estas no reciben los mismos apoyos que una transnacional, afectando el mercado nacional.

En los últimos años la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no ha recabado los impuestos adecuados para solventar el gasto público federal, por lo tanto México no puede darse el lujo de condonar impuestos a las empresas transnacionales establecidas en el país.

## **1.2. Planteamiento del problema**

Pregunta de investigación general

¿Cuáles son las ventajas de las empresas transnacionales al entrar a México?

Específicas

¿Cuáles son las desventajas económicas y fiscales de las empresas mexicanas sobre el sector automotriz transnacional?

¿México puede permitir condonar impuestos a empresas transnacionales cuando por falta de recursos financieros se tienen recortes en el gasto público?

### **OBJETIVOS:**

Conocer los beneficios que goza una empresa transnacional del sector automotriz al posicionarse en México.

Analizar las desventajas económicas y fiscales de las empresas mexicanas sobre las transnacionales.

Ante el recorte del gasto público, determinar si el gobierno mexicano puede dar beneficios económicos y fiscales a las empresas transnacionales.

### **1.3. Hipótesis**

Si bien no existen empresas mexicanas en el sector automotriz es del conocimiento de todos que las empresas transnacionales obtienen beneficios en materia fiscal al condonarles impuestos y facilidades en terrenos para la construcción de sus fábricas. México destaca en el mundo como destino de inversiones, en vista de beneficios como sus tratados de libre comercio y acuerdos internacionales.

México no puede condonar impuestos a la inversión extranjera directa cuando por falta de recursos financieros se tienen recortes en el gasto público.

## **VARIABLES**

Variable dependiente: Gasto público e impuestos.

Variable independiente: Impuestos de la Inversión Extranjera Directa

## **JUSTIFICACIÓN**

El motivo de esta investigación es dar a conocer los beneficios que obtienen las empresas transnacionales al establecerse en el país y él porque es tan difícil para un PYME o pequeña empresa establecida en México del mismo sector no recibir el mismo apoyo que estas.

La información se piensa obtener por medio de las páginas oficiales del SAT, PROMEXICO, Secretaría de Economía, reportes e investigaciones previas para exponer el caso si es que las empresas transnacionales son condonadas por el pago de impuestos.

## **ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN**

### **MÉTODO CORRELACIONAL**

Este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto particular.

En ocasiones sólo se analiza la relación entre dos variables pero con frecuencia se ubican en el estudio de relaciones entre tres, cuatro o más variables.

Los estudios correlacionales, al evaluar el grado de asociación entre dos o más variables, miden cada una de ellas (presuntamente relacionadas) y, después, cuantifican y analizan la vinculación. Tales correlaciones se sustentan en hipótesis sometidas a prueba (Sampieri, Collado, & Lucio, 2010).

### **UNIVERSO**

Sector automotriz

### **POBLACIÓN**

León, Gto, México.

### **MUESTRA**

Mazda León

## **CAPITULO II EMPRESAS TRANSNACIONALES Y SECTOR AUTOMOTRIZ**

### **2.1. Empresa transnacional**

Para (Teitelbaum Alejandro, 2016) la empresa transnacional es, según Raymond Vernon, «una compañía que intenta conducir sus actividades en una escala internacional, como quien cree que no existen fronteras nacionales, sobre la base de una estrategia común dirigida por el centro corporativo». Otra descripción que se ha hecho de las empresas transnacionales, a las que algunos autores prefieren llamar sociedades transnacionales, es la que realiza el departamento de Comercio de los Estados Unidos: «Las filiales son articuladas en un proceso integrado y sus políticas son determinadas por el centro corporativo en términos de las decisiones relacionadas con la producción, la localización de plantas, las formas de los productos, la comercialización y el financiamiento».

Según la Corte de Justicia de las Comunidades Europeas (en el caso 270/83 de 1986), una empresa transnacional está constituida por una sociedad matriz, creada de conformidad con la legislación de un país determinado, que se implanta en otros países mediante inversiones directas, sin crear sociedades locales o mediante filiales que se constituyen como sociedades locales, de conformidad con la legislación del país huésped. Es decir que la sociedad transnacional, aunque tenga la apariencia jurídica de una pluralidad de sociedades, constituye, en lo esencial, una unidad económica con un centro único con poder de decisión.

El principal objetivo es el máximo beneficio.

Las empresas transnacionales son polifacéticas y versátiles: pueden actuar simultánea o sucesivamente en la economía real y en la especulación financiera, en la producción, en el comercio y en los servicios. También, por distintas razones, suelen cambiar de localización territorial y de nombre.

Las empresas realizan dichas actividades de manera separada, conjunta o alternativamente. En sus actividades abarcan diferentes territorios nacionales, variando con rapidez y relativa frecuencia sus lugares de implantación o de inversión de capitales, en función de su estrategia basada en el objetivo del beneficio máximo a través de la búsqueda de mano de obra más barata, ventajas fiscales, subvenciones estatales, proximidad de las fuentes de materias primas, proximidad del mercado consumidor, reglamentaciones flexibles y/o más favorables, altas tasas de interés para sus capitales especulativos, etc.

Pueden funcionar con una sociedad matriz y filiales, constituir grupos de un mismo sector de actividad, conglomerados o coaliciones que abarquen actividades diversas, unificarse por vía de fusiones o absorciones, y constituir conjuntos financieros (*holdings*). Estos últimos sólo poseen un capital financiero en acciones, con los que controlan empresas o grupos de empresas. En todos los casos, las decisiones más importantes están centralizadas.

Pueden tener su domicilio en uno o varios países: en el de la sede real de la entidad madre, en el de la implantación principal de las actividades y/o en el país donde ha sido registrada la sociedad. Pero siempre puede identificarse una nacionalidad de la sociedad transnacional, en el sentido de que hay un Estado que la sostiene y defiende sus intereses en la Organización Mundial del Comercio, en el Fondo Monetario Internacional, en el Banco Mundial y en otros organismos internacionales, o por medios políticos, militares y otros. Suele suceder que la actividad realmente productiva está delegada en subcontratistas y que la empresa transnacional se reserva el *know-how*, la marca y el *marketing*.

## ORIGEN Y EXPANSIÓN DE LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES

Las primeras empresas transnacionales aparecieron hacia fines del siglo XIX, primero como grandes empresas nacionales que acumularon capital y poder empleando todos los medios, incluidos la extorsión y el crimen y comenzaron a extenderse fuera de las fronteras. Por ejemplo, la Standard Oil, fundada por John D. Rockefeller en 1870 en Cleveland, Ohio. Durante decenios las empresas transnacionales estuvieron centradas en la actividad productiva: la extracción y el comercio de materias primas y la fabricación y el comercio de productos industriales, sectores a los que se fueron agregando la prestación de servicios, la comunicación, la electrónica, la informática, la biotecnología, etc.

El proceso de constitución de las grandes empresas transnacionales es el resultado de la concentración y acumulación de capital, que dio lugar a la formación de grandes oligopolios y monopolios cuya base financiera se consolidó desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX con la fusión del capital industrial y el capital bancario.

Con el surgimiento del capitalismo monopolista, que se consolida en la segunda mitad del siglo XX con la llamada revolución científica y técnica (electrónica, informática, etc.), cesa la relativa autonomía de las tres esferas (producción, circulación y realización), el capital financiero asume un papel hegemónico y desaparece la competencia como mecanismo autorregulador —o relativamente autorregulador— del mercado. Las empresas transnacionales pasan así a ser las estructuras básicas del sistema económico-financiero mundial y sustituyen al mercado “libre” como método de organización del comercio internacional. Sin que por ello deje de existir la competencia entre los grandes oligopolios, que suele ser encarnizada y sin cuartel, pese a la existencia de la Organización Mundial del Comercio, que se supone debe arbitrar los conflictos.



Las relaciones entre las empresas transnacionales son una combinación de una guerra implacable por el control de mercados o zonas de influencia, de absorciones o adquisiciones forzadas o consentidas, de fusiones o ententes y del intento permanente pero nunca logrado de establecer reglas privadas y voluntarias de juego limpio entre ellas. Porque la verdadera ley suprema de las relaciones entre las corporaciones transnacionales es «devorar o ser devorados». De modo que, cuando actualmente se habla del mercado y de que «el funcionamiento de la economía debe quedar librado a las fuerzas del mercado», debe entenderse que el funcionamiento de la economía —y de la sociedad en general— ha de quedar sometido a la estrategia decidida por el capital monopolista transnacional encarnado en las empresas transnacionales, cuyo objetivo básico es maximizar sus beneficios, apropiándose por cualquier medio del fruto del trabajo, de los ahorros y de los conocimientos tradicionales y científicos de la sociedad humana. Todo ello en desmedro del interés general, teóricamente representado por las instituciones democráticas del Estado y amparado por las normas jurídicas nacionales e internacionales, particularmente las referidas a los derechos humanos (políticos, civiles, económicos, sociales, culturales y ambientales) (Teitelbaum, 2010).

## **2.2. Sector Automotriz en México**

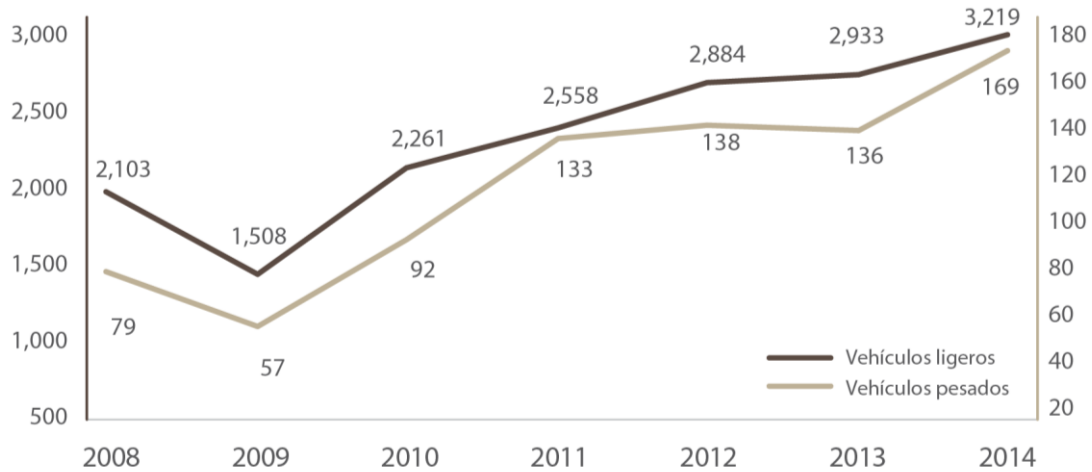
En 2014, México se ubicó por primer año como el séptimo productor de vehículos a nivel internacional y el primer lugar en América Latina, superando a Brasil por más de 200 mil unidades. Durante dicho año, la producción y exportaciones de vehículos ligeros y pesados establecieron un nuevo record histórico en el país. Es importante destacar el crecimiento que México ha tenido como productor de vehículos a nivel internacional; por ejemplo durante el periodo de 2009 a 2011, México avanzó dos posiciones como productor, superando a Francia y a España, países con una larga tradición en el sector automotriz.

En 2014, la industria automotriz terminal obtuvo un crecimiento en tres ámbitos de gran relevancia: mercado interno, exportaciones y producción. Durante este año el sector automotriz terminal y de autopartes representaron aproximadamente 3% del PIB nacional y 17% del PIB manufacturero mexicano.

La producción de vehículos ligeros creció 9.8%, pasando de 2.93 millones de unidades en 2013 a 3.22 millones para 2013 y alcanzando un nuevo nivel histórico para las armadoras en México. Por otro lado, la industria de vehículos pesados, registró un crecimiento de 23.6% en su producción, alcanzando las 168,882 unidades.

México es un país productor de vehículos de gran calidad e innovación. Los vehículos hechos en México cumplen con altos estándares y son comercializados en los mercados más exigentes y competitivos a nivel internacional.

GRÁFICA 1 Producción de vehículos en México, 2008-2014



Fuente: Secretaría de Economía con información de AMIA y ANPACT, 2015

Estados Unidos continúa siendo el principal mercado de exportación de los automóviles y camiones mexicanos; sin embargo, los vehículos producidos en México son exportados a más destinos, tal es el caso de Asia, que durante los últimos años ha incrementado su participación como destino de las exportaciones mexicanas. Tan sólo en 2014, se exportaron a Asia 127,171 vehículos ligeros, mientras que en 2011 fueron 31,425.

Las exportaciones mexicanas automotrices sumaron 2.6 millones de autos, lo que representó un crecimiento de 12.2% con respecto a 2013.

### **2.3. Empresas Establecidas en México**

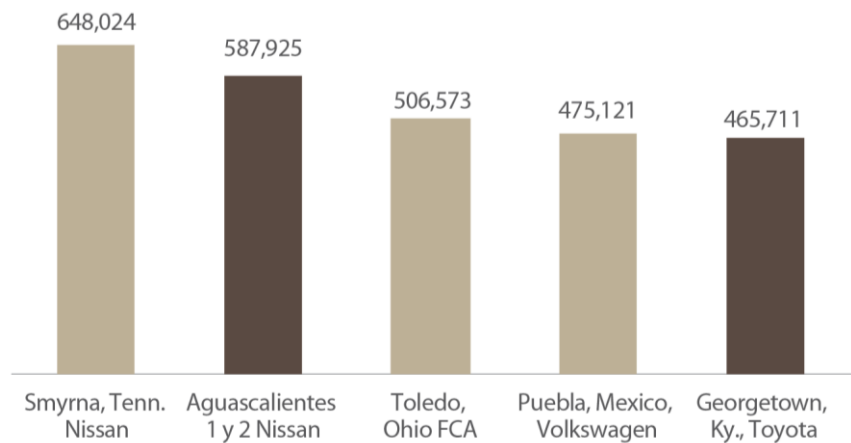
El sector automotriz y de autopartes en México ha sido impulsado por la presencia productiva de las principales empresas armadoras de vehículos (ligeros y pesados) en el mundo, tales como: General Motos, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Honda, BMW, Toyota, Volvo y Mercedes-Benz. En total, existen en el país 24 complejos productivos en 14 estados del país, en los que se realizan actividades que van desde el ensamble y blindaje, hasta la fundición y el estampado de vehículos y motores. Actualmente, en México se producen más de 40 modelos de automóviles y camiones ligeros.

La mayoría de las empresas armadoras en México cuentan con empresas de autopartes que se localizan alrededor de sus plantas de vehículos para cumplir con las exigencias de proveeduría y tiempos de entrega.

México ofrece a las armadoras una alta capacidad de manufactura, así como diseño y producción de modelos enfocados a los más altos estándares de calidad, comercializados en los mercados de mayor demanda. Algunos ejemplos son los siguientes:

- Dos de las cinco principales plantas productoras de automóviles en Norteamérica son mexicanas: Volkswagen Puebla y Nissan Aguascalientes. La primera fue la planta de mayor producción en la región, con 516,146 vehículos producidos y, en conjunto, ambas plantas fabricaron más de un millón de unidades en 2014.

GRÁFICO 2 Top 5 armadoras de Norteamérica, 2014 (vehículos producidos)



Fuente: ProMéxico con información de Automotive News, 2014

- México pasó, de ser un país exportador de manufacturas simples, a convertirse en generador de innovación. En nuestro país existen más de 30 centros de diseño automotriz.
- Con los recientes anuncios de inversión de Audi, BMW, Mercedes Benz e Infiniti, México se ha posicionado como un país relevante en la manufactura de vehículos de lujo.
- De acuerdo a Ward's Automotive, dos motores ensamblados en México han sido reconocidos dentro del ranking de los "10 Mejores Motores" para 2015.

El primer caso es el motor de 1.8 litros TSI Turbo cargado de la armadora Volkswagen. Dicho motor es ensamblado en la planta de Volkswagen en Silao, Guanajuato y se incorpora a los modelos Jetta, Beetle y Passat.

El siguiente es el motor de 6.2 litros super cargado OHV Hemi V-8, ensamblado en Saltillo, México y equipado en los modelos Dodge Charger SRT Hellcat.

•Asimismo, tres modelos ensamblados en México se ubicaron dentro del “Top 10 de vehículos con mejores interiores” publicado por Ward’s. Los vehículos son los siguientes:

El número 3: la Sierra Denali ensamblada en Silao.

El número 7: el Mazda 3 2014 que es ensamblado en Guanajuato.

El número 10: el Golf GTI 2015 que será ensamblado en Puebla.



IMAGEN 1 Ensambladora Mazda, Guanajuato.

## HONDA EN MÉXICO

La automotriz japonesa Honda de México refrendó su confianza en el mercado nacional y advirtió su intención de continuar con sus inversiones en las plantas mexicanas de El Salto, Jalisco, y Celaya, Guanajuato.

La automotriz japonesa Honda de México refrendó su confianza en el mercado nacional y advirtió su intención de continuar con sus inversiones en las plantas mexicanas de El Salto, Jalisco, y Celaya, Guanajuato.

El presidente y director general de Honda de México, Hiroshi Shimizu, dejó claro que el país es el segundo más importante en Latinoamérica para las operaciones de la armadora, por lo que aún con los acontecimientos internacionales, particularmente la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), los planes continúan en marcha. “Seguimos trabajando”.

Una vez que se echó a andar la planta en Celaya, en el año 2015, con la fabricación de aproximadamente 150,000 transmisiones anuales para vehículos de América del Norte (México, Estados Unidos y Canadá), el directivo señaló que los planes para nuestro país siguen adelante en cuanto a producción y ventas.

“Finalizamos la inversión en Celaya que es una inversión muy fuerte (800 millones de dólares), en donde construimos nuestra propia transmisión y sigue la inversión –interna-, aunque el monto será pequeño, tanto en El Salto Jalisco, como en esa ciudad guanajuatense”, destacó en entrevista con Notimex.

Hiroshi Shimizu llamó la atención sobre el crecimiento de la industria en cuanto a las ventas del mercado doméstico, que si bien en el año 2016 fue superior a 18%, ahora, debido a eventos macroeconómicos y de índole internacional, se espera de alrededor de un seis por ciento.

Y es que debido a varios factores, como la debilidad del peso mexicano frente al dólar, los constantes movimientos en las tasas de interés y la incertidumbre por la renegociación del TLCAN, este año la industria estima una desaceleración en su crecimiento.

“No podemos esperar el mismo crecimiento que el año pasado, debido a las condiciones macroeconómicas y aunque nosotros tenemos un plan de crecimiento, no somos muy agresivos”, apuntó.

Sin embargo, para Honda de México, las ventas registraron un incremento de 11%, durante abril de 2017, respecto a igual mes de 2016, con 6,710 unidades; en tanto que en el acumulado al primer cuatrimestre del año, el aumento fue de 5.7%, con la comercialización de 28,711 vehículos.

En lo que a producción se refiere, en el primer cuatrimestre del año, Honda de México tuvo una reducción de 17.7%, lo cual es atribuible, en parte, a la disminución de 8.8% en sus exportaciones.

Aun así, después de Brasil, Honda de México es la operación más grande de la compañía en Latinoamérica en cuanto a operación y ventas internas.

Los productos más comprados de Honda en el mercado nacional son los modelos CR-V y HR-V, que actualmente se colocan como líderes en el segmento de las SUV's con 29 y 7.4 por ciento de incremento en las ventas, respectivamente, al primer cuatrimestre del año.

En cuanto al comportamiento del consumidor mexicano y una posible migración en la compra de vehículos compactos hacia las SUV's, el directivo señaló que si bien la CR-V y la HR-V tienen un comportamiento como productos líderes, también el compacto Honda City tiene una destacada participación en el acumulado del primer cuatrimestre, pues creció en ventas 18.2 por ciento.

Por eso, añadió, aún “no puedo decir que hay una migración exactamente de compactos a SUVs, pero estamos monitoreando todo el tiempo esos comportamientos, porque también uno de nuestros productos estrella es el City que es un compacto, entonces, obviamente estamos viendo qué sucede, pero no podemos decir que sí en este momento”.



Con este comportamiento y la posición estratégica en la geografía de México, para Honda, “es uno de los países más importantes dentro de toda la gama de productos, autos, motocicletas, entre otros, y al ser un país con 120 millones de personas, resulta un mercado muy atractivo. Se espera más del mercado mexicano”.

También dijo que los niveles de exportación de vehículos hechos en esta nación para otros mercados es muy interesante, por lo que los planes para México permanecen.

Y en ese sentido, Hiroshi Shimizu precisó que para el mercado nacional continuarán con sus planes de ofrecer productos de calidad y aunque la competencia crece con el advenimiento de nuevas marcas, Honda de México continuará con su estrategia.

“Desde el punto de vista del consumidor, es muy bueno que cada vez haya más marcas y tenemos mucho más opciones para elegir, pero nosotros, lo que podemos sugerir a estos consumidores es que tienen que aprender a tomar mejores decisiones a la hora de comprar. No todo en esta vida son incentivos, ofertas, promociones, sino que hay que ir más allá a la hora de elegir”, subrayó.

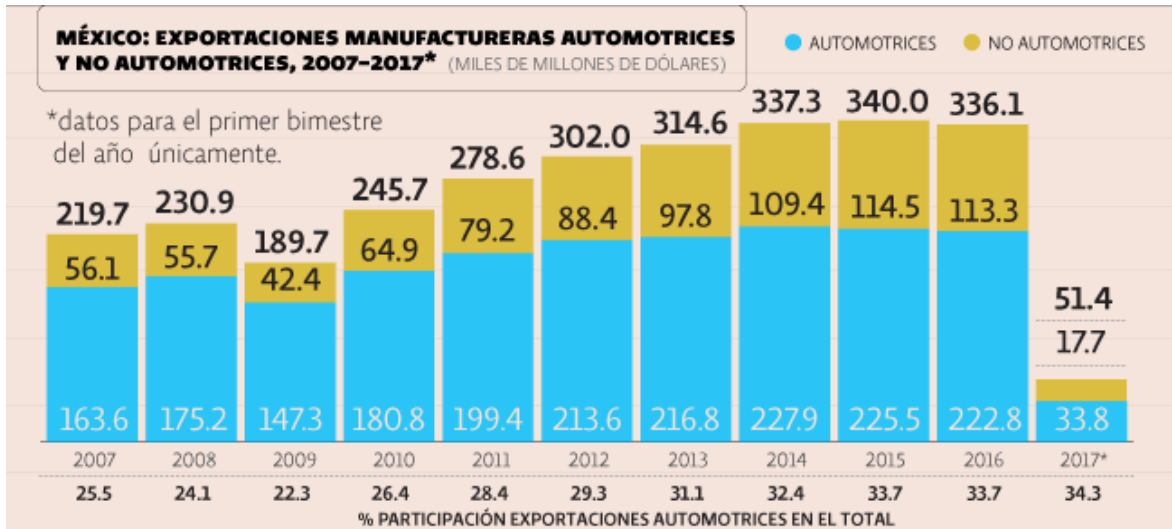
Porque señaló que “no es como comprar un café o una galleta”, porque un coche se usa unos cinco años en promedio. Entonces hay que aprender a distinguir y comprar y “no dejarnos llevar por espejitos”.

Por eso recordó que desde que Honda llegó a México, la estrategia siempre fue cuidar la satisfacción del cliente, con productos de calidad, pero sobre todo dar atención y servicio de calidad, lo que genera satisfacción del cliente, que actualmente “es alto”, y resaltó que se encuentran en el top cinco de satisfacción de marcas.

“Para Honda, la estrategia es mantenernos fuera de incentivos, fuera de ‘rent a car’ y fuera de todo eso”, expresó el directivo.

(ECONOMISTA, 2017)

GRÁFICA 1: Exportaciones manufactureras automotrices y no automotrices.



FUENTE: INEGI

## **2.4. Atracción de Inversión Extranjera Directa**

La Inversión Extranjera Directa (IED) es aquella que realizan personas naturales o jurídicas no residentes en el país donde se efectúa la inversión, la cual puede hacerse mediante la compra de acciones o participaciones de una empresa establecida o constituida en el país con ánimo de permanencia.

La IED puede darse también a través de contratos que generen la colaboración, concesión o servicios entre el inversionista y la empresa, así como mediante la adquisición de inmuebles en el país de destino de la inversión.

Estos aportes pueden hacerse directamente en divisas que posteriormente son convertidas en moneda local, o en especie, mediante la importación no reembolsable de bienes tangibles como maquinaria y equipos, o intangibles, como tecnología y patentes (Portafolio.co, 2010).

En México, los sectores automotriz y de autopartes representaron 19.5% del total de la inversión extranjera directa (IED) en 2013.

De acuerdo a Secretaría de Economía, la industria automotriz terminal atrajo 2,208.2 millones de dólares durante 2014. La IED acumulada por el sector automotriz terminal y de autopartes durante el período 2006-2014 fue de 23,489.6 millones de dólares, lo que representa el 10.0% de la IED recibida por México durante dicho período (Guilbert, 2014).

México se encuentra entre los 10 principales destinos mundiales de inversión y expansión para las multinacionales con sede en Estados Unidos.

El estudio “Venture Further: what drives international expansion and investment by US businesses?”, reveló que América Central, en la que se incluye a México; ocupa la décima posición entre las regiones elegidas para expandir las industrias y organizaciones estadounidenses.

No obstante, el interés por la región de México y Centroamérica disminuyó 2.8% en relación a 2016. Para los próximos dos años 25.6% de los encuestados señalaron a esta región como una opción para planificar en inversiones futuras.

Las multinacionales con sede en Estados Unidos siguen viendo la inversión exterior como un elemento fundamental para sus planes, pese a que se prevé un descenso en este año de la inversión extranjera directa (IED) proveniente de Estados Unidos, destaca el documento, elaborado por TMF Group y Forbes Insights.

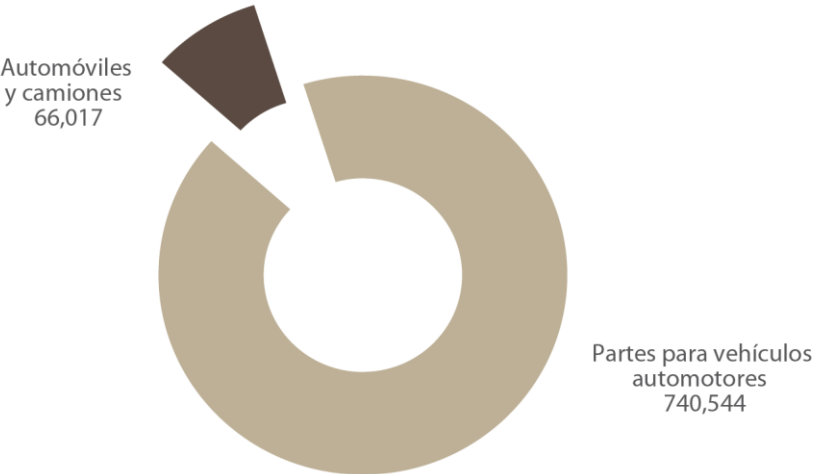
(Navarro, 2017)

## 2.5. Fortalezas del Sector Automotriz en México

- **Costos competitivos.** De acuerdo con el estudio de KPMG Competitive Alternatives 2014, en comparación con EUA, México ofreció un ahorro de 10% en costos de manufactura de autopartes, 8% en componentes de precisión y 13% tanto en insumos de plástico como en componentes de metal utilizados para la industria.
- **Experiencia.** La primera planta de la industria automotriz se estableció en México en 1921, por lo que nuestro país tiene una tradición de casi un siglo en este sector. Los productos que se hacen en México han posicionado al país como una plataforma para el desarrollo y la fabricación de vehículos, partes y componentes con los más altos y estrictos estándares de calidad internacional.
- **Amplia red de proveeduría.** La reconocida calidad de manufactura automotriz mexicana ha hecho posible que diversas armadoras elijan a México como plataforma única de fabricación para todos sus mercados. Así, diversos modelos vendidos alrededor del mundo se producen exclusivamente en plantas mexicanas.
- **Talento.** De acuerdo con cifras reportadas por INEGI, 806 mil 561 personas conformaron la planta de empleados del sector manufacturero automotriz y autopartes, a diciembre de 2014.

GRÁFICO 3 Personal total ocupado en la fabricación de equipo de transporte en México, 2014

Personal total ocupado en la fabricación de equipo de transporte en México, 2014  
(empleados)



Fuente: ProMéxico con datos de Industria Nacional de Autopartes e Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía, Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera, a diciembre de 2014

La mayoría de los ingenieros y técnicos en México hablan inglés como segundo idioma, de acuerdo a lo reportado en el estudio “Situación actual y plan de acción para la mejora del desarrollo tecnológico del sector automotriz en México”, de AT Kearney, INA y AMIA.

De acuerdo a datos de la Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior (ANUIES), en 2012 se graduaron 101.7 mil estudiantes de ingeniería y tecnología. Según cifras de 2012 de UNESCO, en México hay 26%

Más graduados en ingeniería manufactura y construcción per cápita que en Estados Unidos.

### **Ventajas competitivas de la industria automotriz nacional**

México ofrece importantes ventajas competitivas a nivel mundial, destacando la ubicación geográfica, la disponibilidad de mano de obra calificada y competitiva, y el acceso preferencial a los principales mercados del mundo

- **Amplia proveeduría.-** El acceso a proveeduría de alta calidad contribuye a reducir los costos de las armadoras, como pueden ser el costo de inventarios, riesgos, costos de transporte, entre otros. A lo largo del país se han desarrollado importantes clusters automotrices. El más importante cluster automotriz se ubica en la región noroeste del país y cuenta con 198 plantas productoras de autopartes en las que destaca la fabricación de climas, sistemas automotrices, partes plásticas, partes para el sistema eléctrico, partes para motor y maquinados.
- **Mano de obra calificada y competitiva.-** Se cuenta con una mano de obra experimentada en la industria automotriz y con costos laborales bajos. En las plantas más eficientes en México estos costos llegan a ser hasta un cuarto del costo laboral en Estados Unidos. El desarrollo de la industria automotriz en nuestro país generó habilidades y capacidades en la mano de obra nacional que favorecieron el surgimiento de la industria aeronáutica. De la misma manera se espera que el desarrollo de ambas industrias genere externalidades positivas sobre la industria de telecomunicaciones, el sector ferroviario, entre otros. Es de señalar, que la oferta de Ingenieros en México representa una ventaja para la atracción de inversión, respecto de otros destinos. En nuestro país se gradúan 100 mil estudiantes de ingeniería y técnicos (cifra superior a la de Alemania, Canadá o Brasil) por año y existen 900 programas de posgrado relacionados con la

ingeniería y la tecnología en universidades mexicanas, lo cual representa un importante atractivo para la inversión.

- Posición geográfica.- México tiene 3 mil kilómetros de frontera con el mercado más grande del mundo y acceso preferencial. Aunado a esto, también se cuenta con fácil acceso a los océanos Pacífico y Atlántico.

11 mil kilómetros de litorales en los océanos Pacífico y Atlántico. Los principales países asiáticos (China, Japón o Malasia) toman en promedio de 15 a 23 días más para abastecer el mercado de Norteamérica a comparación de nuestras empresas. Asimismo, esos países tardan entre 12 y 24 días más para llegar al mercado sudamericano, respecto a los productos enviados desde nuestro país.

TABLA 1 Días marítimos de distancia a principales centros de consumo

	Alemania	Brasil	China	Colombia	Corea	EUA	India	México	Polonia	Turquía
Nueva York	11	15	32	6	21	-	25	5	12	16
L.A.	25	23	18	10	17	-	31	4	26	28
Róterdam	-	17	32	15	33	11	20	16	1	10
Yokohama	35	35	4	24	3	15	17	19	36	27

Fuente: Boston Consulting Group

Los procesos que requieren colaboración estrecha ingenieriles y administrativos realizados entre México y Estados Unidos son altamente beneficiados por compartir usos horarios.

Las similitudes culturales entre México y Estados Unidos permiten una alta compatibilidad corporativa.

La estabilidad de las variables macroeconómicas ofrece condiciones de mayor certidumbre comparado con otras ubicaciones de la región.

México es el país con mayor facilidad de convertibilidad de moneda en América Latina, lo que la ha convertido en una divisa para el comercio internacional en la región.



- Acceso preferencial a otros mercados.- México cuenta además con una serie de tratados de libre comercio que contemplan reglas de origen, según las cuales se otorgan tarifas preferenciales a los productos cuyo valor regional incorporado (porcentaje del valor total que fue generado en el territorio nacional) exceda ciertos niveles, lo que genera incentivos para que se desarrollen actividades de mayor valor agregado.

México cuenta con 12 tratados de libre comercio con 43 países y un marco legal que es compatible con sus mayores socios comerciales.



IMAGEN 2

Las ventajas de México como destino de inversión, colocan a nuestro país en mejores niveles de competitividad. Según datos del WEF, en un análisis elaborado a 142 países, en 2011-2012 México avanzó 8 lugares en competitividad al pasar del lugar 66 en 2010-2011 al lugar 58.

TABLA 2 The Global Competitiveness Index 2011-2012 rankings

País	2011-2012		2010-2011	
	Lugar	Calificación	Lugar	Cambio
Suecia	1	5.74	1	0
Singapur	2	5.63	3	1
Suiza	3	5.61	2	-1
Finlandia	4	5.47	7	3
Estados Unidos	5	5.43	4	-1
México	58	4.29	66	8

Fuente: World Economic Forum

## Perspectivas

A nivel global, las principales tendencias de la industria automotriz son las siguientes:

### 1.- Distribución Geográfica

- Cambio en los centros de manufactura. Movimiento hacia modelos regionales de manufactura de bajo costo.
- El movimiento a regiones de bajo costo será dado por dos factores principales: el costo y la demanda.
- Adquisiciones y acuerdos han contribuido a la consolidación de los OEM's. El 77% de la producción global está a cargo de los 10 principales fabricantes, lo que abre nuevos mercados.

- Redes de proveeduría regionales, incentivando a los proveedores ya existente de la OEM's a buscar mecanismos de integración con compañías locales a fin de combinar el desarrollo tecnológico con la manufactura de bajo costo.
- Diversificación en la producción en plataforma, desarrollando mayor diversidad de modelos producidos por cada plataforma.

## 2.- Clientes

- Cambio en las prioridades de compra, siendo el valor y la seguridad las características más importantes. Tendencia hacia modelos pequeños pero seguros.
- Crecimiento de la clase media en países emergentes, abriendo nuevos mercados para las marcas de lujo, así como para la compra por primera vez (mayor poder de compra)
- Innovaciones enfocadas a la seguridad serán determinantes en la decisión final para la adquisición de vehículos en los próximos años. Los consumidores estarán dispuestos a pagar más por este tipo de atributos.
- Innovaciones relacionadas con la conectividad. El acelerado desarrollo de las comunicaciones, exigirá una mayor vinculación de la industria automotriz con la Industria electrónica.
- Las agencias automotrices siguen siendo el principal canal de ventas de vehículos, las tendencias de los consumidores indican que ello no variará en el corto plazo. Sin embargo, los fabricantes continúan mostrando un gran interés en el desarrollo en internet como canal de ventas.
- Innovaciones relacionadas con necesidades específicas vinculadas con la edad de los consumidores serán determinantes en los próximos años.

### 3.- Tecnología

- Tecnología de motores y la transición a lo eléctrico. A pesar de la preferencia por motores de combustión interna más eficientes que por eléctricos .
- El cambio de lo mecánico a lo electrónico. Mayor grado de integración de los Original Equipment Manufacturer 's con la industria electrónica (componentes)
- Movilidad de baja tecnología. Esta tendencia será evidente en los mercados en los cuales se adquirirán vehículos por primera vez, que en su mayoría buscarán vehículos de bajo costo y austeros.
- Se espera que hacia 2020, los vehículos híbridos todavía tendrán mayor participación que los eléctricos, pero las tendencias indican un mundo completamente eléctrico en el largo plazo.

### 4.- Capital Humano

Tanto los proveedores como los Original Equipment Manufacturer deberán planear un futuro que requiere de trabajadores cada vez más capacitados desde el diseño hasta la producción.

- Trabajadores con mayores y más profundas habilidades en todos los niveles para todas las áreas de la empresa y que cubran aspectos como el desarrollo tecnológico y la innovación (Flexibilidad laboral).
- Vinculación entre fabricantes y proveedores para el desarrollo de los trabajadores
- Cambio en los programas de reclutamiento enfocados en empleados cada vez más jóvenes que buscarán desarrollo profesional a largo plazo.

## 5.- Eficiencia energética

- Los problemas ambientales a nivel global han motivado la adopción de estándares cada vez más estrictos en materia de eficiencia energética y emisiones de contaminantes, lo que impone retos a la industria, que en realidad se traducen en oportunidades para su transformación estructural y desarrollo hacia nuevas tecnologías que permitan mejorar la eficiencia energética de los vehículos.
- Así, la migración hacia una mayor eficiencia energética y el uso más intensivo de fuentes renovables de energía para reducir las emisiones de carbono puede aprovecharse como un mecanismo para ganar nuevos mercados a nivel internacional y generar desarrollo.
- Al detonar este nuevo mercado se generarán incentivos a innovar y desarrollar las tecnologías más eficientes también desde el punto de vista económico.
- Ante la imperiosa necesidad de productos amigables con el medio ambiente, México puede reafirmar su posición entre los mejores en el escenario automotriz global. La innovación, será, sin duda factor clave para conseguirlo, aspecto en el que el sector público y el sector privado compartiremos esfuerzos.
- En este sentido, el compromiso deriva de una idea básica, la innovación es una herramienta indispensable para elevar la competitividad, atender los requerimientos en materia ambiental y protección a la salud humana, así como de la integridad de las personas
- Por lo anterior, la innovación es una herramienta necesaria para el desarrollo de soluciones inteligentes y generación de nuevas estrategias de negocio.
- La Innovación es un factor clave para desarrollar e implementar tecnologías ambientales y soluciones inteligentes para cumplir la regulación y mantener una buena estrategia de negocio.

- La formación de capital humano en este nuevo escenario es esencial para fortalecer la sustentabilidad de las empresas, la competitividad del país, la creación de empleos y el mejoramiento de los ingresos de los individuos.
- La reconversión y actualización tecnológica acorde con las exigencias de los mercados ya es un elemento característico en este sector, por lo que el reto estará en mantener el ritmo de avance e incremento en la productividad.
- La sostenibilidad ambiental está teniendo impactos positivos en la generación de empleos mejor calificados y en la rentabilidad. Estimaciones preliminares indican que el mercado de vehículos en EUA, con autos más eficientes, podría generar una ganancia neta de alrededor de 190,000 nuevos empleos.
- Lo anterior representa para México oportunidades para impulsar actividades de mayor generación de valor, tales como la innovación y el diseño, para fortalecer su presencia en los mercados globales.

## **2.6. Localización estratégica.**

En el país se han establecido las principales empresas de autopartes de Norteamérica, Europa y Asia, con la finalidad de garantizar las entregas “justo a tiempo” y facilitar la flexibilidad de producción requerida por las armadoras.

México está ubicado en el centro del mundo automotriz y es el punto donde confluyen los dos corredores de manufactura más importantes de Norteamérica

(PROMEXICO, s.f.).

A nivel global, la importancia de la industria automotriz en las economías nacionales y su papel como propulsor para el desarrollo de otros sectores de alto valor agregado, han provocado que diversos países tengan como uno de sus principales objetivos el desarrollo y/o fortalecimiento de esta industria.

México no es la excepción, pues la industria automotriz en nuestro país ha representado un sector estratégico para el desarrollo de nuestro país. Su participación en las exportaciones la coloca como la industria más importante, superando incluso al sector petrolero. En 2011, la industria automotriz exportó el 22.5% del valor de las exportaciones totales.

En nuestro país se han desarrollado importantes centros de proveeduría de nivel mundial, muchos de ellos con alta integración a las empresas terminales (Tier 1). Así lo evidencia el hecho de que más del 80% de la producción de autopartes se destina a la exportación

(ECONOMÍA, 2012).

## **CAPÍTULO III MARCO TEÓRICO**

### **3.1. Incentivos fiscales**

¿Qué formas pueden tomar los incentivos tributarios?

Dispensa temporales de impuestos y reducción de tasas.

Incentivos a la inversión (depreciación acelerada, deducción parcial, créditos fiscales).

Zonas Económicas Especiales con tratamiento tributario privilegiado (derechos de importación, impuesto sobre la renta, impuesto al valor agregado).

Incentivos al empleo (rebajas en impuestos por la contratación de mano de obra).

El 30 de marzo de 2012, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el "Decreto que compila diversos beneficios fiscales y establece medidas de simplificación administrativa".

¿Cuáles beneficios fiscales son aplicables en el ejercicio fiscal 2017?

Impuesto Sobre la Renta (ISR)

Pagos provisionales: se podrá disminuir, de la utilidad fiscal determinada, la participación de los trabajadores en las utilidades otorgadas en el ejercicio en partes iguales en los pagos correspondientes de mayo a diciembre, y se hará de manera acumulativa.

Donación de bienes: los contribuyentes que entreguen en donación bienes básicos para la subsistencia humana, en materia de alimentación o salud, a instituciones autorizados para recibir donativos deducibles, podrán tomar como deducción adicional el 5% del costo de lo vendido de los productos donados, siempre y cuando el margen de utilidad bruta sea igual o superior al 10%; si fuese menor, el porcentaje de la deducción adicional se reducirá al 50% del margen.



Ingresos por arrendamiento de remolques y semirremolques: se perdona del pago del 80% del ISR que se haya causado por los ingresos de arrendamiento de remolques o semirremolques, siempre que éstos sean importados de manera temporal hasta por un mes, los contribuyentes que arrienden los remolques o semirremolques, deberán efectuar la retención del impuesto considerando dicha exención.

Arrendamiento de aviones: en el caso de arrendamiento de aviones con concesión o permiso del Gobierno Federal para ser explotados comercialmente, utilizados en la transportación de pasajeros o de bienes, se otorga un crédito fiscal equivalente al 80% del ISR que se debiera retener cuando el residente en México esté obligado a pagar el impuesto por cuenta del residente en el extranjero.

Empresas que contraten personas mayores o con discapacidad: podrán deducir de sus ingresos acumulables un monto equivalente al 25% del salario efectivamente pagado a dichas personas, siempre y cuando se cumplan con las obligaciones en materia de seguridad social y en materia de retención de impuestos.

Producciones cinematográficas nacionales: los contribuyentes beneficiados con el crédito fiscal aplicable a proyectos de inversión en la producción cinematográfica nacional, podrán aplicarlo contra los pagos provisionales del ISR.

Monumentos históricos: se otorga un estímulo consistente en efectuar la deducción en forma inmediata y hasta por 100%, a las inversiones que se efectúen en bienes inmuebles ubicados en los perímetros que se consideren como zonas de monumentos históricos.

Contratos de obra pública: los contribuyentes que lleven a cabo contratos de obra pública financiada, celebrados hasta el 31 de diciembre de 2004, podrán considerar como ingreso acumulable las estimaciones de obra realizada pudiendo deducir el costo de las obras.

Uso o goce temporal automóviles: los contribuyentes que realicen pagos por esta causa, en lugar de efectuar la deducción de \$165.00 diarios establecida en la Ley, podrán deducir hasta \$250.00 diarios por vehículo.

Pagos educación básica y media superior Las personas físicas podrán deducir en su declaración anual los pagos por servicios de enseñanza de educación básica y media superior, efectuados por el contribuyente para sí, para su cónyuge o para la persona con quien viva en concubinato y para sus ascendientes o sus descendientes en línea recta, siempre que éstos no perciban durante el año ingreso en cantidad igual o superior a la que resulte de calcular el salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año y se cumpla con ciertos requisitos que para dichos efectos establece el decreto.

Constancia de retención: como medida de simplificación, las personas morales podrán no emitir constancia de retención a las personas físicas que les proporcionen servicios profesionales, o bien, les otorguen el uso o goce temporal de bienes, siempre que éstas emitan comprobantes fiscales digitales que contengan el monto de los impuestos retenidos.

#### Impuesto al Valor Agregado (IVA)

IMMEX: Las personas morales que tengan autorizado un Programa de fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación IMMEX podrán retener el IVA que proveedores nacionales les trasladen por la adquisición de bienes autorizados conforme a dicho programa aun cuando no tengan un programa de proveedores nacionales.

Importación y enajenación de jugos, néctares y otros: se otorga un estímulo fiscal del 100% del IVA que deba pagarse por la importación o enajenación de jugos, néctares, concentrados de frutas o de verduras y de productos para beber en los que la leche sea un componente que se combina con vegetales, cultivos lácticos o lactobacilos, edulcorantes u otros ingredientes, tales como el yogurt para beber, el producto lácteo fermentado o los licuados, así como de agua no gaseosa ni compuesta en envases menores de diez litros.

Información IVA en declaración anual ISR: los contribuyentes del IVA que realicen actos o actividades afectas a la tasa del 0%, podrán optar por no presentar la información de IVA en la declaración anual de ISR, siempre que cumplan en tiempo y forma con la obligación de presentar mensualmente la información con proveedores.

Intereses exentos de IVA: se perdona del pago del IVA a los intereses que reciban o paguen las sociedades cooperativas de ahorro y préstamo, las sociedades financieras populares, las sociedades financieras comunitarias y los organismos de integración financiera rural, así como los organismos descentralizados de la Administración Pública Federal y los fideicomisos de fomento económico del Gobierno Federal.

## Derechos

Con objeto de incentivar la difusión del Patrimonio Cultural de la Nación, se otorga estímulo fiscal por los derechos que en su caso causen las personas físicas o morales que realicen tomas fotográficas, filmación o videograbación, con fines comerciales de los monumentos arqueológicos, históricos y artísticos, museos y zonas donde se encuentren éstas, bajo la custodia de los institutos nacionales de Antropología e Historia y de Bellas Artes y Literatura.

## Código Fiscal de la Federación (CFF)

Los contribuyentes que conforme al CFF estén obligados a dictaminar sus estados financieros por contador público, y en el ejercicio anterior obtengan ingresos acumulables hasta por \$40 millones, podrán optar por no presentar el dictamen referido, siempre que el valor de sus activos o el número de trabajadores no excedan las cantidades establecidas para estos efectos.

## Otras disposiciones

Se establece que los estímulos fiscales antes mencionados no se considerarán como ingreso acumulable para los efectos del ISR.

¿Qué beneficios tiene?

Que además de cumplir con los pagos a los que están obligados, el estado les da beneficios que van desde no pagar un porcentaje de algún impuesto hasta no pagar la totalidad del mismo.

Si por algún motivo se atrasaron en el pago de los impuestos y quiere pagar la totalidad, se le puede hacer una reducción de los recargos.

(Economía, SME Toolkit Herramientas PYME, 2013)

### **3.2. Evasión fiscal**

Del latín *evasio*, *evasión* es la acción y efecto de evadir o evadirse. Este verbo puede hacer referencia a fugarse, evitar un peligro, eludir una dificultad o sacar dinero o bienes de un país de manera ilegal.

Fiscal, por otra parte, es un adjetivo que está vinculado a lo perteneciente o relativo al fisco (el conjunto de los órganos públicos que se dedican a recaudar los impuestos). El fisco también es el tesoro público en general. En concreto, podemos determinar qué fiscal es una palabra que también procede del latín. Es más, emana del término “*fiscus*” que puede traducirse como “*hacienda pública o canasto*”.

El concepto de evasión fiscal, por lo tanto, hace mención a la acción de eludir el pago de los tributos que fija la ley. Se trata de una figura jurídica que implica un acto voluntario de impago que se encuentra castigado por la ley por tratarse de un delito o de una infracción administrativa.

También conocida como evasión tributaria o evasión de impuestos, la evasión fiscal supone la creación de dinero negro (la riqueza obtenida mediante actividades ilegales o a través de actividades legales no declaradas al fisco). Dicho dinero, por lo general, se mantiene en efectivo ya que, si se ingresa a un banco, queda registrado y el Estado puede tener conocimiento sobre su existencia.

Además de todo esto que hemos expuesto es importante saber que para que se pueda hablar de un caso de evasión fiscal, tienen que tomar protagonismo varios elementos. En concreto, debe existir un sujeto que esté obligado a realizar el pago

pertinente, que se produzca un incumplimiento de la ley existente y también que no se abone el obligatorio impuesto.

Se conoce como elusión fiscal a la figura que consiste en no pagar ciertos impuestos bajo el amparo de un resquicio legal. La elusión se aprovecha de las deficiencias en la redacción de la ley y se diferencia de la evasión tributaria ya que no viola la legislación, sino que utiliza tecnicismos y argucias dentro del marco legal.

Este tipo de acción de evasión está muy en relación con la existencia de los conocidos como paraísos fiscales, que son aquellos países que permiten que los inversores extranjeros no tengan que pagar impuestos. De esa manera, se facilita que multitud de personas de fuera decidan no sólo residir en ellos sino también llevar dinero a sus bancos.

En estos momentos entre los principales paraísos fiscales se encuentra Suiza, que ha saltado a la máxima actualidad en España. El motivo no es otro que el descubrimiento de cuentas abiertas en las entidades financieras de aquel país europeo por parte de ciudadanos españoles de gran poder que así han evitado tener que abonar los tributos que en su país se les exige.

## DEFINICIÓN DE FISCAL

Del latín *fiscalis*, fiscal es un adjetivo que hace referencia a lo vinculado al fisco (el tesoro público o el grupo de las entidades públicas dedicadas a recaudar impuestos). El fiscal, por lo tanto, puede ser el ministro que se dedica a cuidar e impulsar los asuntos de interés para el fisco.

Un fiscal, por lo tanto, es un funcionario público que dirige la pesquisa criminal y el desarrollo de las acciones penales de carácter público. La ley fija su territorio de acción, sus funciones específicas y sus turnos de trabajo. Por lo general, el fiscal está en condiciones de dar órdenes particulares a las fuerzas policiales. Este funcionario debe ejercer sus funciones de manera objetiva y dentro de lo enmarcado por la legislación, con autonomía e independencia.

(Julián Pérez Porto, 2010)

### **3.3. Gasto público**

El gasto público implica el conjunto de erogaciones que realizan los gobiernos Federal, Estatal y Municipal, el sector paraestatal y los Poderes Legislativo y Judicial, en el ejercicio de sus funciones.

Los objetivos del gasto público pueden ser múltiples. En principio, se establecen de acuerdo con su contribución al bienestar social. En la práctica, es necesario aproximar la maximización deseada del bienestar social mediante la interacción de los representantes populares y los funcionarios del Poder Ejecutivo. Los primeros señalan las demandas de la sociedad y los segundos las posibilidades reales de llevarlas a cabo, de acuerdo con el conjunto de restricciones existentes.

Los objetivos básicos de la política presupuestal del sector público son tres:

- I. Procurar la mayor eficiencia económica.
- II. Propiciar condiciones de equidad, vertical y horizontal, entre los sectores sociales y agentes económicos
- III. Mantener la estabilidad macroeconómica.

La eficiencia se logra mediante la mejor asignación de recursos públicos, siempre escasos, a fines alternativos, de forma tal, que se optimice el bienestar social. En la práctica, se aproxima al evitar la distorsión de precios relativos de bienes y servicios, y mediante la búsqueda de condiciones de operación de similares entre las empresas públicas y privadas.

En relación a los bienes públicos, que el Estado provee con mayor eficiencia y responsabilidad que el sector privado, estos deben mantener costos competitivos y en forma que se cubran las demandas sociales.

En materia de política presupuestal la equidad conlleva la responsabilidad del Estado en la búsqueda de la justicia social.



La eficiencia económica por sí misma no garantiza la equidad, ya que pueden existir diversas condiciones en la distribución de oportunidades, en situaciones de optimización de eficiencia. En este contexto, la equidad implica favorecer a los segmentos más desprotegidos de la sociedad, de acuerdo con los principios expresados por Rawls. Ello implica la optimización de la eficiencia y la transferencia de recursos hacia los sectores e individuos más desfavorecidos.

En la práctica y durante la última década, las posibilidades reales en la búsqueda de una mayor equidad, fue liberar recursos orientados previamente a financiar el sector paraestatal y disponer de estos hacia el llamada gasto social. El desmantelamiento de infinidad de empresas de participación paraestatal mayoritaria, ante su escasa competitividad en mercados abiertos y sus crecientes necesidades financieras, permitió destinar una mayor proporción de recursos focalizados hacia educación, salud, vivienda, alimentación, ecología, etc.

### 3.3.1. Clasificaciones del gasto público

El gasto neto total en México se distribuye en programable, costo financiero de la deuda pública, participaciones a entidades federativas y municipios y deudos de ejercicios anteriores.

#### Gasto neto total

El gasto neto total se integra por el gasto primario más las erogaciones derivadas del costo financiero de la deuda. El gasto primario, a su vez, se distribuye en gasto programable el cual está integrado por el Poder Legislativo Federal, Poder Judicial de la Federación, Poder Ejecutivo Federal, Instituto Federal Electoral (ahora INE) y Comisión Nacional de los Derechos Humanos.

#### Gasto programable

El gasto programable es el conjunto de erogaciones destinadas al cumplimiento de las atribuciones de las instituciones y entidades de los poderes de la Nación y los organismos autónomos.

Al sustraer del gasto primario las Adefas y las participaciones a estados y municipios, se obtiene el gasto programable. Este agregado mide la disponibilidad de recursos del Estado para proveer de bienes y servicios a la sociedad conforme a sus funciones y responsabilidades.

#### -Clasificación del gasto programable

En México, el presupuesto de egresos de la Federación cumple en términos generales con los lineamientos del “Manual para la Clasificación Económica y Funcional de las Transacciones Gubernamentales” emitidos por la Organización de Naciones Unidas (ONU) y con las recomendaciones sobre el registro de estadísticas de finanzas públicas del Fondo Monetario Internacional (FMI). Por tanto, el presupuesto de egresos de la federación presenta tres clasificaciones básicas de los gastos del sector público presupuestal.

### 1. Clasificación administrativa

Corresponde a las principales entidades ejecutoras del gasto de la administración pública central y paraestatal. Además, esta clasificación permite identificar a cada uno de los ejecutores del gasto público de acuerdo con la estructura y organización del sector público.

### 2. Clasificación económica

Se refiere al tipo de gasto que ejerce la administración pública, dividido esencialmente entre erogaciones corrientes y de capital. La mayor parte de estos recursos son destinados al pago de servicios personales, pensiones y jubilaciones.

El capítulo de servicios personales constituye al rubro más importante del gasto corriente del Ejecutivo Federal, la Administración Pública Federal eroga a favor de sus servidores públicos, las remuneraciones ordinarias, extraordinarias, prestaciones de carácter socioeconómico, las obligaciones fiscales y las de seguridad social. Estas erogaciones permiten cumplir con los servicios básicos proporcionados por el Estado: de educación, salud, seguridad pública, procuración de justicia, defensa de la soberanía nacional, representación de México en el extranjero, cuidado de la ecología, fomento de desarrollo social, etc.

### 3. Clasificación funcional.

Señala las actividades y sectores en los que se orienta el gasto público, tales como: el desarrollo social; las actividades productivas; y actividades de gestión gubernamental.

### 3.3.2. Gasto social en México

Uno de los resultados más favorables para el reencuentro con las condiciones y posibilidades reales en la búsqueda de la equidad, fue la liberalización de recursos orientados previamente a financiar el sector paraestatal, y disponer nuevamente de recursos destinados directamente al gasto social.

En estas circunstancias, el Gobierno se ha visto en la imperiosa necesidad de encontrar los mecanismos viables, a través del gasto público, para mantener los principios de la equidad, solidaridad y subsidiariedad social. El gasto social se convierte, así, en el principal instrumento redistributivo de recursos en la sociedad. El gasto social se orienta hacia los individuos de menores ingresos, hacia las regiones con menores recursos y hacia los segmentos sociales más desprotegidos.

- Objetivos y evolución del gasto social

En México la política social tiene como objetivos:

- A) Elevar los niveles de bienestar y la calidad de vida de la población
- B) Propiciar la igualdad de oportunidades y de condiciones, garantizando los derechos individuales y colectivos.
- C) Disminuir la pobreza y la exclusión social

La política social pretende crear las condiciones básicas para que las familias, particularmente las de escasos recursos, tengan acceso a mejores niveles de vida con una perspectiva de largo plazo. Los programas de la política social atienden a un criterio de equidad y se orientan a la disminución de los rezagos en temas fundamentales, como educación, salud, alimentación, vivienda, servicios básicos, como energía eléctrica, agua potable, drenaje, telefonía rural, caminos de acceso, recolección de basura, por citar algunos.

Para que la política social genere mejores resultados se ha promovido que las acciones y programas tengan un enfoque integral, es decir, que traten de resolver los principales problemas sociales con una visión de conjunto que procura romper el círculo vicioso que existe pobreza, desnutrición, bajos niveles de educación y salud (García, 2000).

### **3.4. Marco normativo**

#### **3.4.1. NOM'S**

Normas oficiales Mexicanas

Las Dependencias con atribuciones en materia de NOM's en el sector automotriz son:

Ambientales Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

El Art. 32Bis de La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece que a esta dependencia le corresponde promover el ordenamiento ecológico del territorio nacional; diseñar y promover los instrumentos de fomento y normatividad ambiental para proteger al medio ambiente y planear y organizar el seguimiento y evaluación de los avances en el abatimiento de emisiones de contaminantes a la atmósfera.

Seguridad Secretaría de Comunicaciones y Transporte:

El Art. 36 de La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que a esta dependencia corresponde regular los servicios del autotransporte federal, internacional, transporte privado, elaborar normas oficiales mexicanas e intervenir en la autorización de los vehículos de carga que deben transitar por carreteras federales.

Información al consumidor Secretaría de Economía y Procuraduría Federal del Consumidor:

El Art. 34 La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece que a esta dependencia corresponde promover y vigilar la comercialización, distribución y consumo de bienes y servicios al conducir las políticas generales de la industria, el comercio, el abasto y los precios. La Ley Federal de Protección al Consumidor establece que corresponde a la Procuraduría Federal del Consumidor

(PROFECO) vigilar que se cumpla con lo dispuesto en la propia Ley y sancionar su incumplimiento, verificar a través de visitas, requerimientos de información o documentación, monitoreos, o por cualquier otro medio el cumplimiento de esta ley.

Las NOM's vigentes aplicables a vehículos automotores son las siguientes:

<i>Tema/Dependencia Competente</i>	<i>Ligeros</i>	<i>Pesados</i>
SEGURIDAD SCT	I. Nuevos: Midibuses NOM-067 Midibuses NOM-067	NOM-068 Condiciones Físico-Mecánicas. NOM-012 pesos y dimensiones
EMISIONES DE SEMARNAT	I. Nuevos NOM-042 emisiones de gasolina hasta 3857 kg NOM-079 ruido NOM-076 emisiones gasolina 6875 kg II. Usados NOM-041 Emisiones gasolina NOM-050 Emisiones gas LP NOM-080 ruido	I. Nuevos: NOM-044 emisiones     II. Usados: NOM-45 emisiones diesel (opacidad)
INFORMACIÓN AL COSUMIDOR SE (DGN)	I. Nuevos: NOM-050 etiquetado de productos	NOM-050 etiquetado de producto

TABLA 3

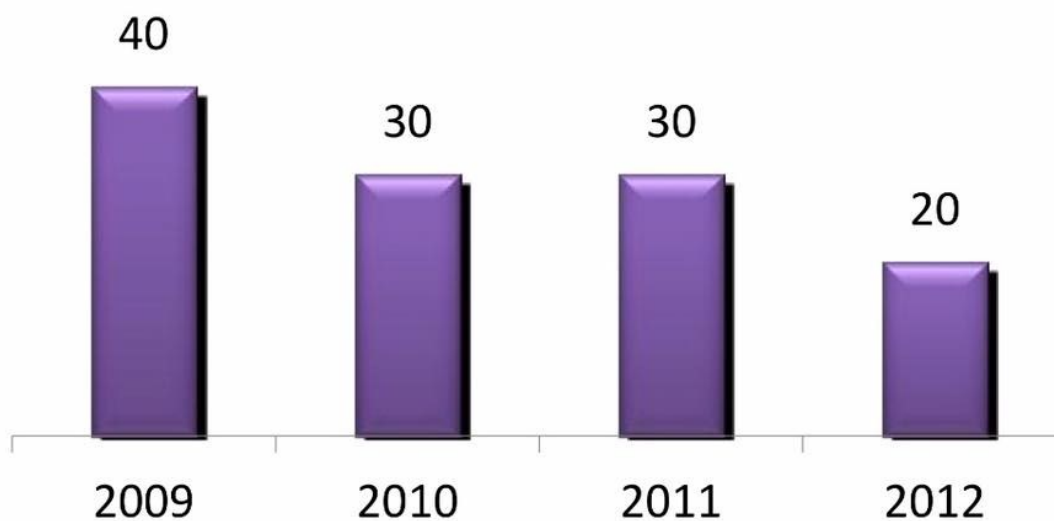
### 3.4.2. Política arancelaria

Vehículos

Esquema general

De conformidad con la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación publicada el 24 de diciembre de 2008, los aranceles a la importación para vehículos automotores nuevos se establecieron como sigue:

GRAFICA 4 ARANCEL A LA IMPORTACIÓN DE VEHICULOS NUEVOS (%)





### 3.4.3. Cupos de importación para vehículos nuevos

Desde la entrada de México al GATT en 1986, la política comercial de México se orientó a una mayor apertura a través de la firma de acuerdos comerciales. México cuenta con la red más extensa de Tratados de Libre Comercio; al amparo de dichos Tratados Internacionales y Acuerdos Comerciales, se han establecido cupos a la importación y exportación de vehículos, con el objetivo de equilibrar el acceso a los diversos mercados internacionales, por lo que se han operado los siguientes cupos a la importación de vehículos nuevos: Europa, ALADI (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), Japón, así como cupos a la exportación de vehículos a países como Colombia y Taipei Chino.

### 3.4.4. TLC'S y Acuerdos comerciales

En el marco de los Acuerdos y/o Tratados de Libre Comercio de México con el resto del mundo, la desgravación arancelaria para vehículos automotores nuevos se negoció como sigue:

- TLCAN.- De conformidad con el numeral 19 del Apéndice 300-A.2 del TLCAN, México eliminó el 1 de enero de 2004, el requisito de permiso previo de importación a los vehículos nuevos y a los provenientes de Estados Unidos y Canadá con arancel de 0% conforme al calendario de desgravación.
- TLCUEM.- De conformidad con el numeral 4, Artículo 6 de la Decisión 2/2000, a partir del 1 de enero de 2007 quedó eliminado el arancel a la importación de vehículos nuevos procedentes de la Comunidad Europea.
- ACE 55 (Argentina y Brasil).- Conforme a los Apéndices I y II, Sobre el Comercio en el Sector Automotor entre México-Argentina y México-Brasil, respectivamente, el arancel recíproco a las importaciones de vehículos se estableció en 0% desde el año 2003 y libre comercio de vehículos a partir del 1 de enero de 2006 para las importaciones de vehículos procedentes de Argentina; y del 1 de enero de 2007 a las importaciones de vehículos procedentes de Brasil (sólo para fabricantes de

vehículos y distribuidores autorizados). Con Uruguay tenemos libre comercio bilateral desde 2011.

- Acuerdo México-Japón.- A partir de la entrada en vigor del Acuerdo (2005), la desgravación arancelaria se aplicó en 7 cortes iguales con tasa base para dicha desgravación de 20 y 30% a partir del 1 de abril de 2011.

### 3.4.5. Reglas de origen de productos automotrices

TABLA 4 Reglas de origen de productos automotrices

TLC/Acuerdo de Cooperación Económica	Reglas de Origen de Productos Automotrices
TLCAN	El valor del contenido regional ( <b>VCR</b> ) requerido debe ser de 62.5% (para vehículos de transporte de 15 o menos personas) o 60% (para vehículos de transporte de 16 o más personas) bajo el método de costo neto
Unión Europea	Para conferir el estatus de original, el valor de todos los materiales utilizados para su fabricación del producto no debe exceder el 40% del precio de fábrica del mismo.
EFTA Estados Miembros	Para conferir el estatus de original, el valor de todos los materiales utilizados para su fabricación del producto no debe exceder el 40% del precio de fábrica del mismo.
Mercosur	Brasil y Argentina: Índice de Contenido Regional (ICR) no menor a 60%; Uruguay: ICR no menor a 50%; México: ICR no menor a 30%
Colombia*	VCN de 35% a 50%
Chile	VCR de por lo menos 32%, por el método de valor de transacción, o VCR de por lo menos 26%, por el método de costo neto
Bolivia	VCR de por lo menos 40% bajo el método de costo neto
Costa Rica y Nicaragua	VCR de por lo menos 40% bajo el método de costo neto
Guatemala, Honduras y El Salvador	VCR de por lo menos 50%.
Israel	40% por el método de valor de transacción; o 30% por el método de costo neto.
Perú**	VCR de por lo menos 35%
Japón	VCR de por lo menos 65%

En el marco el Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles (Decreto Automotriz) publicado en el DOF el 31 de diciembre de 2003 por la Secretaría de Economía, se estableció un arancel-cupo con 0% de arancel (cupos unilateral), para las empresas que cuentan con registro bajo dicho Decreto ante la Secretaría de Economía, por una cantidad equivalente al 10% de su producción anual, así como una cantidad adicional conforme a sus proyectos de inversión en nuevas instalaciones productivas, desarrollo de proveedores o de capital humano.

#### 3.4.6. PROSEC Automotriz y regla octava

Los Programas de Promoción Sectorial (PROSEC) son un instrumento dirigido a los fabricantes, para importar sus insumos con arancel preferencial, con el fin de mantener su competitividad particularmente en sectores globalizados como el automotriz.

De este modo, la mayoría de los insumos del PROSEC Automotriz se pueden importar exentos de arancel.

TABLA 5 Estructura arancelaria del PROSEC Automotriz

<b>Estructura arancelaria del PROSEC Automotriz</b>		
<b>Número de Fracciones Arancelarias (2007)</b>	<b>Número de Fracciones Arancelarias (Actual)</b>	<b>Arancel (%)</b>
1837	602	0
420	136	3
53	21	5
2	2	10
<b>2312</b>	<b>761</b>	<b>0</b>

Sin embargo, en los casos en que el PROSEC no resuelve las necesidades de las empresas, éstas utilizan el mecanismo de la Regla 8ª, con tasa 0% de arancel. Tienen acceso a la Regla Octava automotriz (fracción arancelaria 9802.00.19) las empresas que cuenten con registro en el PROSEC Automotriz, cuando cumplan los siguientes criterios de dictamen:

- Para diversificar las fuentes de abasto y mantener la competitividad.
- Para atender las necesidades de nuevos proyectos de inversión.
- Por no existir producción o insuficiencia de abasto nacional.

### 3.4.7. Decreto automotriz

El 31 de diciembre de 2003 se publicó en el DOF el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”<sup>2</sup> con el objetivo de promover la inversión en la fabricación de vehículos ligeros en el país a través del otorgamiento de diversos beneficios. Los beneficios para las empresas fabricantes que cuenten con registro son:

- Ser consideradas “empresas fabricantes” para efectos de las disposiciones sobre “depósito fiscal automotriz” y demás disposiciones de la Ley Aduanera.
- Podrán importar con cero arancel ad-valorem los vehículos de los segmentos que producen en México, al amparo del arancel-cupo, por un volumen anual equivalente al 10% de la producción efectuada en el año inmediato anterior.
- Serán consideradas automáticamente “empresas fabricantes” bajo el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Automotriz y de Autopartes.
- El Decreto establece tres modalidades de registro para acceder a sus beneficios:

Art.3 Empresas productoras de vehículos ligeros establecidas en México que hayan invertido al menos 100 millones de dólares en activos fijos y que produzcan al menos 50,000 unidades anualmente.

Art. 4 Empresas que realizan o realizarán procesos de manufactura, ensamble, o blindaje, que incremente el valor del vehículo en 50%

Art. 7 Empresas que se encuentren en proceso de cumplir con el volumen anual de producción del art.3, pero que hayan cubierto el resto de los requisitos previstos en dicho artículo.

### **3.5. Evolución del mercado Nacional**

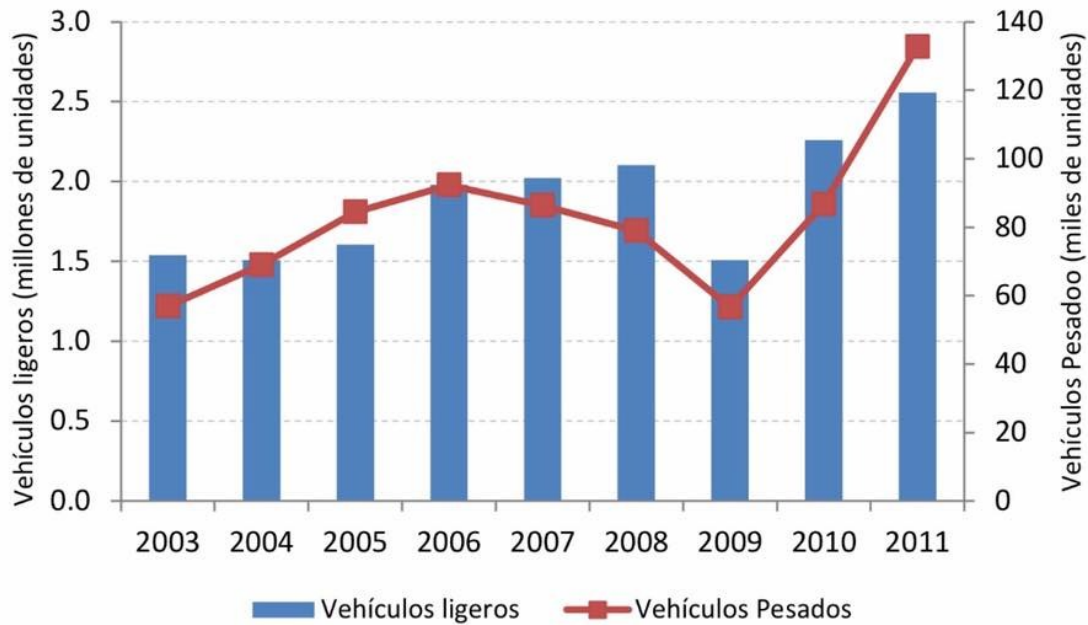
#### Producción

La creciente globalización de este sector propició que a partir de 2000 la industria productora de vehículos haya experimentado un proceso de reconfiguración de su planta productiva, pasando de ensamblar automóviles económicos a modelos enfocados a un mercado global que demanda vehículos de mayor sofisticación tecnológica y valor agregado.

A la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), ha estado acompañado por un proceso de modernización en la industria automotriz en México, en 1995 la producción de vehículos ligeros reinició su crecimiento de manera sostenida hasta 2000. A partir de 2001 y en los años siguientes se presentó una reducción en la producción de vehículos que se explicó por la desaceleración de la economía estadounidense y por el proceso de reconversión de las líneas de producción. Así, luego de haber alcanzado un volumen de manufactura de poco más de 1.9 millones de unidades, la producción nacional de vehículos descendió a poco menos de 1.6 millones de unidades en 2004.

Sin embargo, a partir de 2005 se observa un repunte en la producción de vehículos, con un crecimiento de 7.3% en ese año, alcanzando un total de 1,694,420 unidades, dinamismo que se acentuó en el año 2006 cuando la producción aumentó 22.3%, con respecto al 2005, alcanzando un nivel récord ligeramente superior a los 2 millones de unidades producidas y alcanzando su tope máximo en 2008, con un volumen de 2.1 millones de unidades, lo que representó un incremento de 91.3% con respecto a la producción registrada en 1994.

GRAFICA 5 Producción de vehículos automotores en México



La tendencia favorable fue interrumpida por la crisis económica mundial de 2009, año en el que la producción de vehículos cayó 28.1%, principalmente por la contracción del mercado automotriz de Estados Unidos.

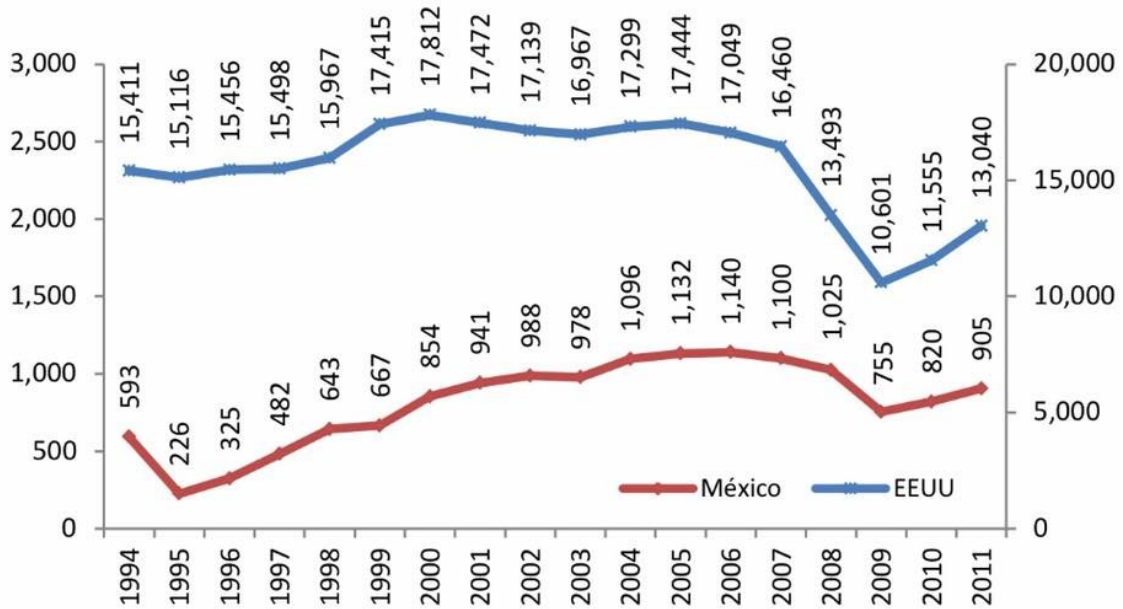
Una vez superado lo más grave de la crisis, la recuperación ha sido significativa; en 2010 se observó un incremento de la producción de vehículos ligeros de 50% respecto a 2009 y de 7.5% con relación al año previo a la crisis (2008). En 2011, la tendencia positiva se mantuvo, al registrar por segundo año consecutivo un récord histórico: 2.6 millones de vehículos ligeros.

El volumen de vehículos exportados en 2011 (2, 143,883 unidades) significó también el segundo año consecutivo de récords para la industria automotriz mexicana.

#### Ventas

Las ventas de vehículos nuevos de EUA y México muestran el mismo comportamiento de largo plazo, registrando una tendencia ascendente de 1996 hasta el 2006.

GRAFICA 6 Venta de vehículos ligeros nuevos, México vs EEUU (miles de unidades)



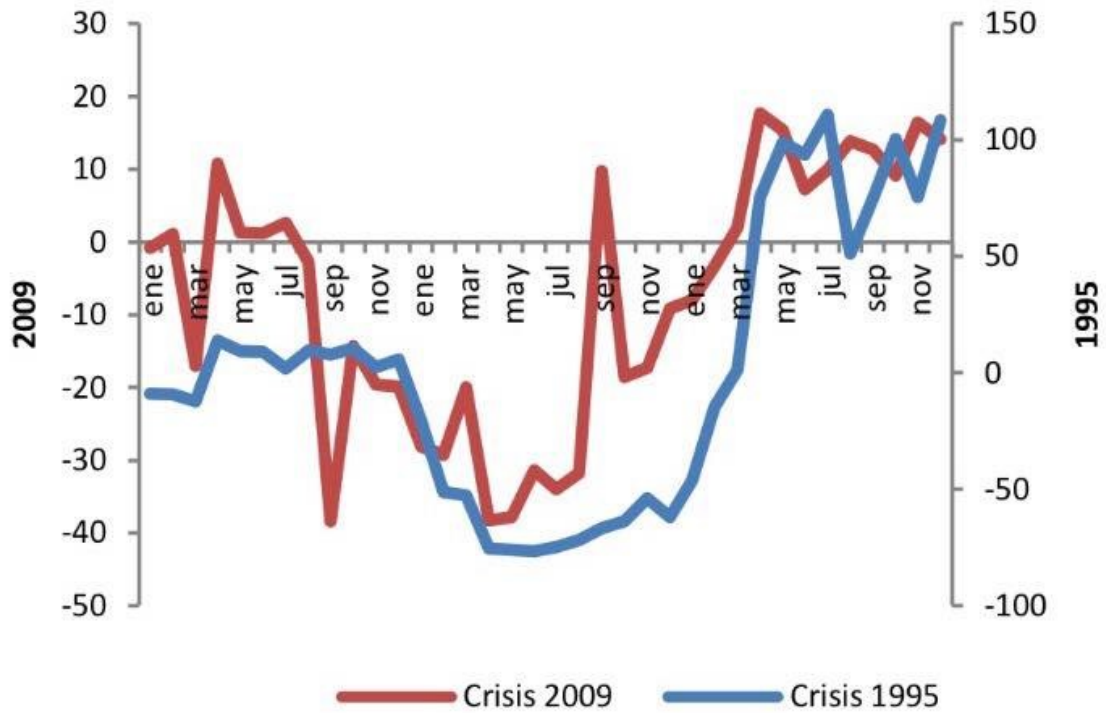
Fuente: AMIA y WARD'S AUTO

Dicho comportamiento se revirtió con la crisis económica mundial de 2009, ya que en ese año las ventas de vehículos nuevos a nivel global descendieron 4%, siendo la región de Norteamérica la más afectada, pues la demanda de vehículos ligeros nuevos se contrajo 20.4%. En México la caída de las ventas fue de 24.7%.

Pese a la gravedad de la crisis y que aún no se recuperan los niveles previos a la misma, conviene señalar que la recuperación del mercado interno de vehículos ligeros fue más rápida que la observada durante la crisis de 1995.



GRAFICA 7 Venta de vehículos ligeros nuevos (variación % anual)



Al cierre de 2011, las ventas al menudeo de vehículos ligeros nuevos en México crecieron 10.4% respecto del año previo, al pasar de 820,406 unidades en 2010 a 905,886, destacando que las ventas de autos producidos en territorio nacional superó en 4.4% a las observadas previo a la crisis, al pasar de 414,258 en 2008 a 432,572 en 2011.

TABLA 6 Ventas al menudeo de vehículos automotores (miles de unidades)

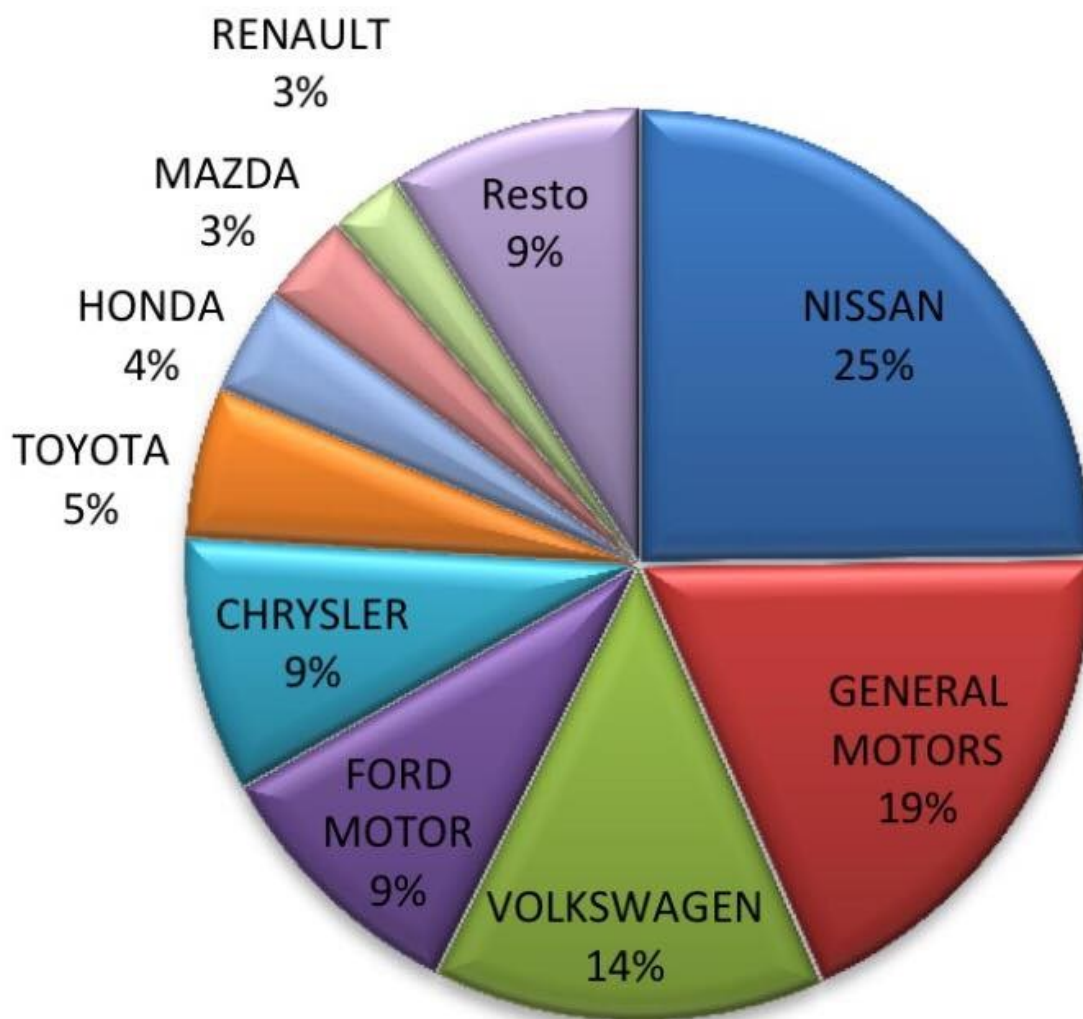
## Ventas al Menudeo de Vehículos Automotores (Miles de Unidades)

Año	Vehículos Ligeros	Vehículo Pesados	Total
2003	978	33	1,011
2004	1,096	35	1,131
2005	1,132	41	1,173
2006	1,140	48	1,188
2007	1,100	53	1,153
2008	1,025	49	1,074
2009	755	24	779
2010	820	28	848
2011	906	33	939

Fuente: AMIA y ANPACT

Es de señalar que actualmente se tiene una mezcla más equilibrada entre vehículos importados y de producción nacional. La contribución de los autos vendidos en nuestro país manufacturados internamente pasó de 47% en 2008 a 40% al cierre de 2011.

GRAFICA 8 Participación de mercado por marca

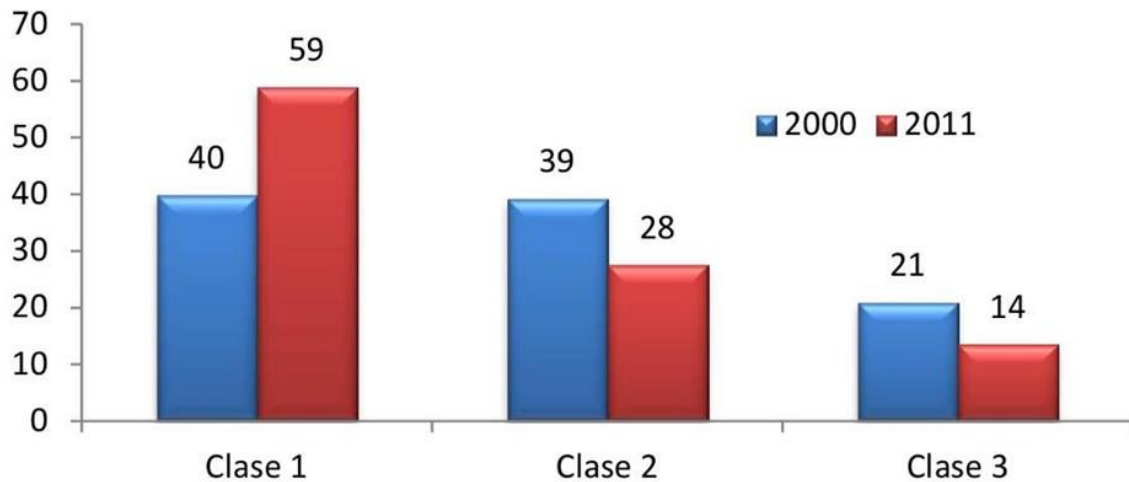


Fuente: AMIA

Por marcas, la mayor participación al cierre de 2011 correspondió a Nissan con un volumen de ventas de 224.5 miles de vehículos, lo que representa el 25% de participación de mercado. General Motors vendió el 19% del total de vehículos ligeros en el año.

Por segmentos, destaca el incremento de la participación de vehículos de uso múltiple (SUV, Minivan, Crossover) y la reducción de subcompactos y compactos.

GRAFICA 9 Ventas Vehículos Comerciales Ligeros por Segmento (participación %)



#### Exportaciones

Las ventas al exterior continúan siendo el principal destino de la producción de vehículos en México. El 83.8% del total de vehículos producidos en México durante 2011 se destinó a la exportación, siendo EUA el principal destino de nuestras exportaciones (63.5%).

GRÁFICA 10 Destino de las Exportaciones de Vehículos Ligeros por Región, 2011



Fuente: AMIA

En 2011, México avanzó una posición en el ranking mundial de los exportadores de vehículos, al pasar de la quinta a la cuarta posición global.

TABLA 7 PRINCIPALES EXPORTADORES DE VEHÍCULOS, 2010-2011

<b>Ranking</b>	<b>País</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
1	Alemania	4.5	4.5
2	Japón	4.4	4.5
3	Corea Del Sur	2.8	3.2
<b>4</b>	<b>México</b>	<b>1.9</b>	<b>2.1</b>
5	España	2.1	2.1
6	EUA*	1.5	1.5
7	R. Unido	1.0	1.2
8	R Checa*	1.0	1.0
9	Turquía	0.8	0.8
10	Francia*	0.8	0.8

\*/Por no estar disponibles los datos de 2011 se indican para este año la información de 2010.

Fuente: Wards Auto y OICA

#### Vehículos pesados

En 2011 la producción de vehículos pesados alcanzó 132,737 unidades, registrando un incremento del 53% con respecto al año anterior. De las cuales el 79% se destinaron al mercado de exportación.

Al primer trimestre de 2012 la producción se incrementó 31.5%, al pasar de 27,430 a 36,081 unidades. En el mismo periodo, el 81% de la producción fue para exportación.

TABLA 8 Producción, Exportaciones, Importaciones y Ventas de Vehículos Pesados

**Producción, Exportaciones, Importaciones y Ventas de Vehículos Pesados**  
(Miles de unidades)

<b>Año</b>	<b>Producción</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importación</b>	<b>Ventas al Mayoreo</b>
2003	56.9	25.0	1.5	32.2
2004	69.0	37.9	2.2	35.1
2005	84.4	43.2	3.1	42.4
2006	92.3	50.4	5.2	48.4
2007	86.3	39.9	7.6	51.9
2008	78.9	36.7	6.5	50.3
2009	56.6	42.7	5.0	21.5
2010	86.7	62.7	6.4	29.7
2011	132.7	105.4	5.8	32.6
Ene-Mar 2011	27.4	21.4	1.5	7.4
Ene-Mar 2012	36.1	29.3	1.7	7.7

Fuente: ANPACT

Las ventas al mayoreo de 2011 se ubicaron en 32,592 vehículos, cifra que representó un aumento anual de 10%. En el primer trimestre de 2012 las ventas se incrementaron 3.4% (7,653 unidades), en relación al mismo periodo de 2011.

Desde la década de los noventa, la industria automotriz ha experimentado un proceso de reconfiguración que ha profundizado su carácter de industria global, caracterizada por diversas alianzas estratégicas entre los principales fabricantes de automóviles en el mundo. El objetivo de estas alianzas ha sido la generación de economías de escala en el diseño, fabricación y comercialización de nuevos modelos, buscando al mismo tiempo lograr una penetración más efectiva en nuevos mercados a través de la diversificación de marcas.

Resulta ilustrativo de este fenómeno que cuatro de las cinco mayores firmas armadoras de vehículos en el mundo (General Motors, Toyota, Ford y Volkswagen) agrupan a treinta y dos divisiones o subsidiarias alrededor del mundo.

TABLA 9 PRINCIPALES PRODUCTORES DE VEHÍCULOS, 2011 (millones de unidades)

<b>Ranking</b>	<b>País</b>	<b>Producción</b>
1	China	18.4
2	E.U.A.	8.4
3	Japón	8.4
4	Alemania	5.9
5	Corea del Sur	4.7
6	India	3.9
7	Brasil	3.1
<b>8</b>	<b>México</b>	<b>2.6</b>
9	España	2.4
10	Francia	2.0

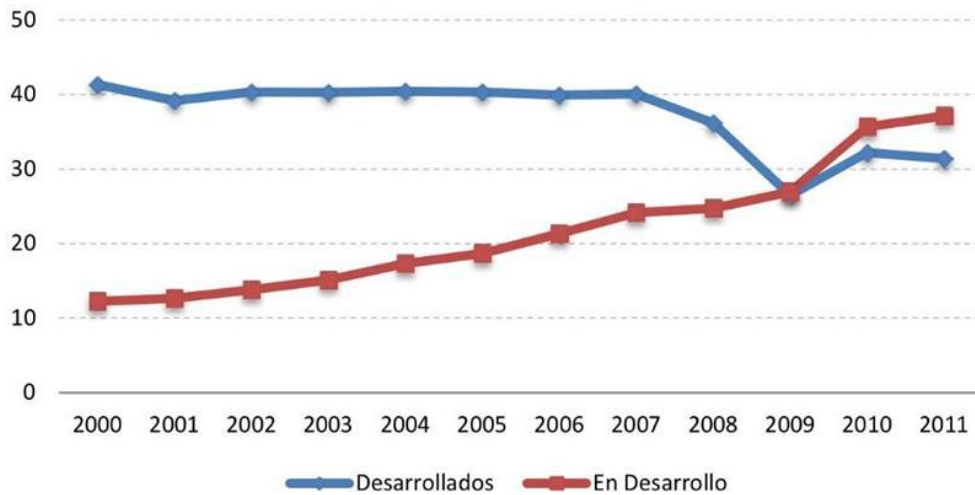
Fuente. Elaborado con información de Ward's Auto.

La industria automotriz experimenta desde hace algunos años un intenso proceso de cambio estructural, el cual se intensificó a raíz de la crisis financiera que inició en 2008 y vivió sus más graves consecuencias en 2009.

Entre las principales características del nuevo entorno se encuentra el traslado de los procesos productivos a países de bajo costo.

De 2000 a 2011 la producción de vehículos en los principales países desarrollados se redujo 24%. La manufactura de vehículos en países en desarrollo creció 202.9% en el período.

GRAFICA 11 Producción de Vehículos Países Desarrollados vs Países En Desarrollo, 2000-2011. (Millones de Unidades)

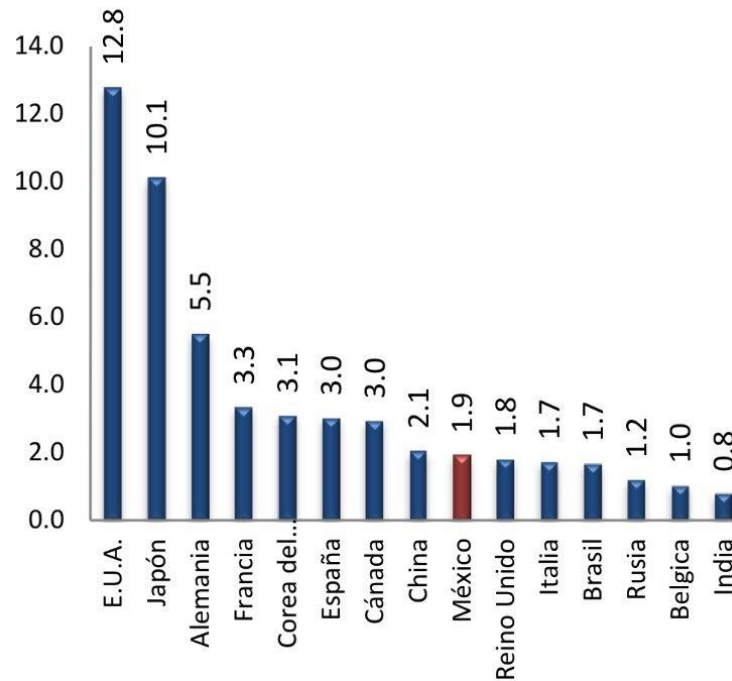


Los países que registraron mayor decremento en su nivel de producción en el período de 11 años fueron EUA y Japón.

México se ha mantenido entre los 10 principales productores de vehículos a nivel mundial. Al cierre de 2011, se colocó en la posición número 8.

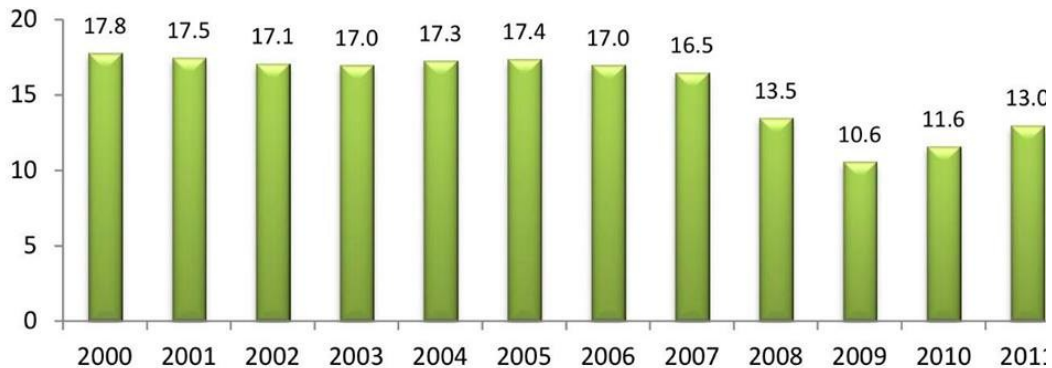


GRAFICA 12 Producción Mundial de Vehículos en los Principales Países, Año 2000 Total : 58.4 millones de unidades



Por el lado de la demanda, en el mercado de Estados Unidos (mayor consumidor de vehículos producidos en México), se observa la creciente penetración de marcas asiáticas (japonesas y coreanas), en detrimento de las tres grandes firmas estadounidenses que han enfrentado diversas dificultades para mantener sus niveles de participación en su propio mercado.

GRAFICA 13 Ventas de Vehículos Ligeros Nuevos en EUA (Millones de Unidades)



Fuente: WARDS

Entre los cambios de preferencias del consumidor estadounidense se ha notado un incremento en la aceptación de vehículos de menor tamaño (subcompactos y compactos), los cuales durante décadas tuvieron escasa demanda. Algunas firmas globales con producción en México han aprovechado las oportunidades en este nicho.

Aunado a la pérdida de participación en el mercado estadounidense, las tres grandes firmas americanas han tenido que enfrentar importantes cargas en términos de sus costos de producción, a causa de los altos pagos de pensiones. El incremento en su estructura de costos ha resultado en una consecuente pérdida de competitividad frente a sus competidores.

En este contexto, en 2009 Chrysler y General Motors se acogieron al capítulo 11 de la Ley de “Quiebra” con lo que el Gobierno de EUA “rescató” financieramente a estas dos emblemáticas compañías automotrices para la industria norteamericana.

El avance de las firmas asiáticas ha quedado patente con un incremento en su participación de mercado. En 2011, las ventas de las 3 principales empresas japonesas tuvieron una participación de mercado de 30% de las ventas totales de vehículos ligeros nuevos en Estados Unidos, 10% más que en el año 2000.

## **CAPÍTULO IV. MARCO METODOLÓGICO**

### **4.1. Investigación cuantitativa**

¿Cómo se define la investigación?

La investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno.

#### **ENFOQUE CUANTITATIVO Y CUALITATIVO**

Para Grinnel (1997) citado por Hernández (2016) Ambos enfoques emplean procesos cuidadosos, metódicos y empíricos en su esfuerzo para generar conocimiento, por lo que la definición previa de investigación se aplica a los dos por igual, y utilizan, en términos generales, cinco fases similares y relacionadas entre sí:

1. Llevan a cabo la observación y evaluación de fenómenos.
2. Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.
3. Demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.
4. Revisan tales suposiciones o ideas sobre la base de las pruebas o del análisis.
5. Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para esclarecer, modificar y fundamentar las suposiciones e ideas; o incluso para generar otras.

Sin embargo, aunque las aproximaciones cuantitativa y cualitativa comparten esas estrategias generales, cada una tiene sus propias características.

## ¿QUÉ CARACTERÍSTICAS POSEE EL ENFOQUE CUANTITATIVO DE INVESTIGACIÓN?

El enfoque cuantitativo (que representa, como dijimos, un conjunto de procesos) es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque, desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se desarrolla un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas (con frecuencia utilizando métodos estadísticos), y se establece una serie de conclusiones respecto de las(s) hipótesis.

El enfoque cuantitativo tiene las siguientes características:

1. El investigador o investigadora plantea un problema de estudio delimitado y concreto. Sus preguntas de investigación versan sobre cuestiones específicas.
2. Una vez planteado el problema de estudio, el investigador considera lo que se ha investigado anteriormente (la revisión de la literatura) y construye un marco teórico (la teoría que habrá guiar su estudio), del cual deriva una o varias hipótesis (cuestiones que va a examinar si son ciertas o no) y las somete a prueba mediante el empleo de los diseños de investigación apropiados. Si los resultados corroboran las hipótesis o son congruentes con éstas, se aporta evidencia en su favor. Si se refutan, se descartan en busca de mejores explicaciones y nuevas hipótesis. Al apoyar las hipótesis se genera confianza en la teoría que las sustenta. Si no es así, se descartan las hipótesis y, eventualmente, la teoría.
3. Así, las hipótesis (por ahora denominémoslas creencias) se generan antes de recolectar y analizar los datos.
4. La recolección de datos se fundamenta en la medición (se miden las variables o conceptos contenidos en las hipótesis). Esta recolección se

lleva a cabo al utilizar procedimientos estandarizados y aceptados por una comunidad científica. Para que una investigación sea creíble y aceptada por otros investigadores, debe demostrarse que se siguieron tales procedimientos. Como en este enfoque se pretende medir, los fenómenos estudiados deben poder observarse o referirse en el “mundo real”.

5. Debido a que los datos son producto de mediciones se representan mediante números (cantidades) y se deben analizar a través de métodos estadísticos.
6. En el proceso se busca el máximo control para lograr que otras explicaciones posibles o distintas o “rivales” a la propuesta del estudio (hipótesis), sean desechadas y se excluya la incertidumbre y minimice el error. Es por esto que se confía en la experimentación y/o las pruebas de causa-efecto.
7. Los análisis cuantitativos se interpretan a la luz de las predicciones iniciales (hipótesis) y de estudios previos (teoría). La interpretación constituye una explicación de cómo los resultados encajan en el conocimiento existente.
8. La investigación cuantitativa debe ser lo más “objetiva” posible. Los fenómenos que se observan y/o miden no deben ser afectados por el investigador. Este debe evitar en lo posible que sus temores, creencias, deseos y tendencias influyan en los resultados

## 4.2. Instrumento

### 4.2.1. Entrevista estructurada

Es tal vez el método más comúnmente utilizado para la recolección de datos cuantitativos, aunque también pueden utilizarse otros métodos como los cuestionarios auto aplicados. La entrevista es un método diseñado para obtener respuestas verbales a situaciones directas o telefónicas, entre el entrevistador y el encuestado. Una entrevista estructurada es la que emplea un cuestionario (o guión de entrevistas) con el objeto de asegurarse que a todos los encuestados se les hacen las preguntas de manera estandarizada, esto es, de igual modo y en el mismo orden. El contenido exacto de cada pregunta se especifica de antemano y estas deben ser presentadas en la misma forma a cada entrevistado.

Entre sus ventajas están:

- a. Facilita la comunicación directa, siendo apropiada por ejemplo para recolectar información con niños o analfabetos.
- b. Útil para obtener información emocional o diagnosticar problemas personales.
- c. Permite aclarar dudas y obtener información más completa,
- d. Facilita complementar información, cuando se aplican otros instrumentos como el cuestionario o la observación.

### 4.2.3. Estadística para el análisis de datos

La estadística permite recolectar, analizar, interpretar y presentar la información que se obtiene en el desarrollo de una determinada investigación; el paso siguiente a la elaboración del plan de investigación estadístico es la recolección definitiva de los datos.

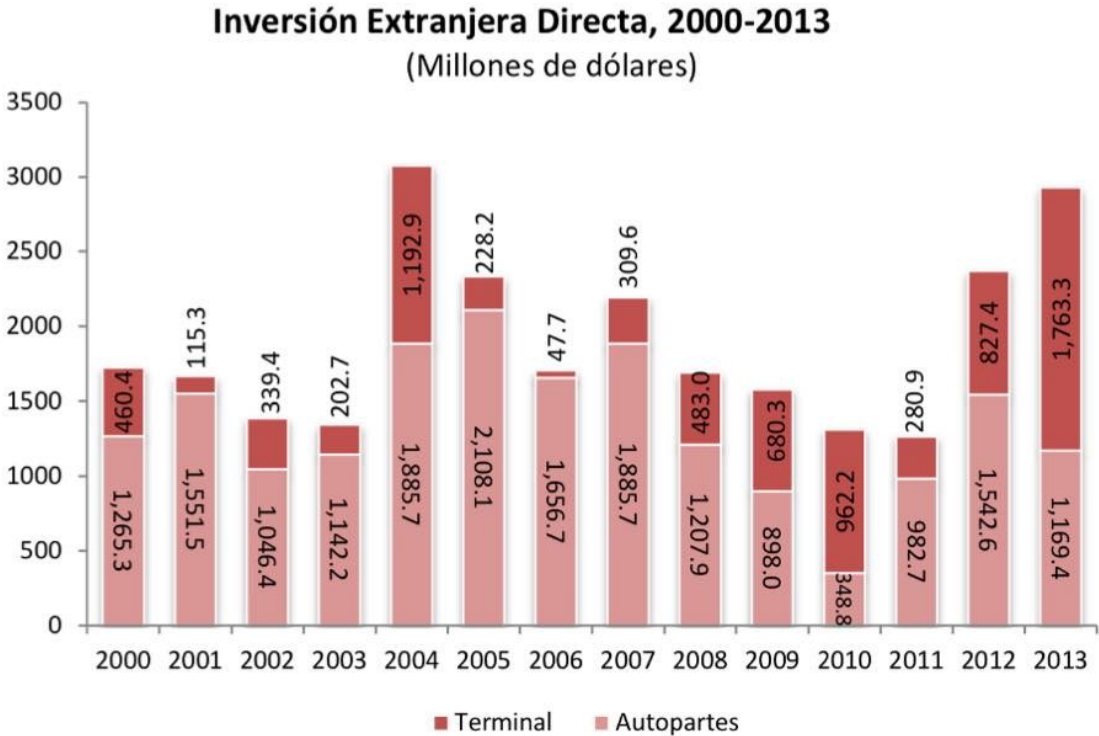
Esta recolección consiste en los procedimientos de observación y anotación o registro de los hechos en los formularios que se han diseñado previamente. De esta recolección depende en gran parte la calidad del análisis que se realice, ya que pueden existir interpretaciones falsas y análisis erróneos de las situaciones, cuando existen fallas en la recolección de la información.

Por esto todo dato o grupo de datos obtenido, antes de ser totalizado y utilizado requiere un examen crítico, sobre aspectos de exactitud, precisión y representatividad, lo que se denomina la crítica del dato; después en caso que sea necesario, se procede a su codificación.

**ANALISIS DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA**

Para la Secretaría de Economía (2008) la industria automotriz tanto terminal de vehículos como de autopartes ha sido una importante receptora de inversión extranjera, derivado de las condiciones competitivas de México como destino de inversión. En 2004, este sector registró el nivel más alto de IED de los últimos 13 años. Sin embargo, en 2013 la industria terminal obtuvo record histórico al registrar 1,763.3 millones de dólares de IED.

**GRAFICA 14 Inversión extranjera directa, 2000-2013**  
(Millones de dólares)



Fuente: SE, Dirección General de Inversión Extranjera (DGIE)

Asimismo, se han realizado importantes anuncios de inversión en nuevos complejos productivos ensambladoras de vehículos y/o expansión de infraestructura productiva. De 2007 a 2013 se anunciaron inversiones en este sector por 20,565 millones de dólares.



TABLA 10 Inversiones Anunciadas, 2007-2013  
(Millones de dólares)

Empresa	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
<i>Daimler Chrysler</i>	871							871
<i>Ford</i>		3,000				1,300		4,300
<i>Chrysler</i>				550			1,249	1,799
<i>Volkswagen</i>			1,053	550			838	2,441
<i>Audi</i>						1,300		1,300
<i>General Motors</i>		2,690	370	500	540	420	691	5,211
<i>Nissan</i>				600		2,000		2,600
<i>Mazda</i>					500		270	770
<i>Honda</i>					800		470	1,270
<b>Total</b>	<b>871</b>	<b>5,690</b>	<b>1,423</b>	<b>2,200</b>	<b>1,840</b>	<b>5,020</b>	<b>3,518</b>	<b>20,562</b>

Fuente: Elaborado con información de ProMéxico, de las empresas y anuncios oficiales.

Además de su contribución a la actividad económica, su papel como agente precursor de la competitividad hace de esta industria un factor clave en la estrategia de desarrollo de nuestro país. La instalación de plantas manufactureras del sector automotriz ha contribuido de manera significativa al desarrollo de las economías de las regiones en donde se ubican, lo cual se aprecia en efectos como:

- Maduración y diversificación de la fuerza de trabajo local, haciéndola más experimentada y estable.
- Aprendizaje industrial, al propiciar nuevas prácticas de organización entre empresas locales.
- Fomento de la vinculación con instituciones de educación superior de la región.
- Impulso adicional para la actualización de infraestructura y servicios urbanos.

La industria automotriz en México ha pasado por importantes fases de transformación para adecuarse a las condiciones económicas prevalecientes tanto a nivel nacional como internacional.

Dicha transformación se ha visto acompañada por diversas políticas implementadas desde los años sesenta por el Gobierno Federal, para promover la fabricación de vehículos y autopartes en nuestro país. (Economía, 2008)

## **CAPITULO IV.- Beneficios fiscales**

¿Qué es un incentivo fiscal?

Es un estímulo en forma de reducciones o exenciones en el pago de ciertos impuestos que se concede a los sujetos pasivos para promover la realización de determinadas actividades consideradas de interés público por el Estado.

Son parte del conjunto de instrumentos de política económica que busca afectar el comportamiento de los actores económicos a un costo fiscal limitado.

¿Cuál es la finalidad de los estímulos fiscales?

Promover el desarrollo de actividades y regiones específicas, a través de mecanismos como puede ser por ejemplo; la devolución de impuestos de importación a los exportadores, franquicias, subsidios, disminución de tasas impositivas, exención parcial o total de impuestos determinados, aumento temporal de tasas de depreciación de activos.

Tienen el objetivo de aumentar la inversión, el desarrollo de regiones atrasadas, la promoción de exportaciones, la industrialización, la generación de empleo, el cuidado del medio ambiente, la transferencia de tecnología, la diversificación de la estructura económica y la formación de capital humano.

## **LOS INGRESOS DEL ESTADO**

### **LA LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN**

Como punto de referencia para el análisis y agrupamiento de los ingresos del Estado tenemos como elemento fundamental la ley que los regula, denominada Ley de Ingresos de la Federación, que emite anualmente el Poder Legislativo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 74, fracción IV, de la Constitución, y de acuerdo con sus facultades establecidas en la fracción VII del artículo 73.

En los términos de la referida fracción IV del artículo 74 constitucional, cada año se determinan las contribuciones que se aplicarán en el ejercicio, y que deberán ser las suficientes para cubrir los gastos que la Federación realice en ese año, de donde deriva el carácter anual de esta ley.

La Ley de Ingresos de la Federación para el año 2006 señala que ésta percibirá ingresos por los siguientes conceptos:

#### **A. INGRESOS DEL GOBIERNO FEDERAL**

##### **I. Impuestos:**

- Impuesto sobre la renta
- Impuesto al activo
- Impuesto al valor agregado
- Impuesto especial sobre producción y servicios
- Impuesto sobre automóviles nuevos
- Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos
- Impuesto sobre servicios expresamente declarados de interés público por ley, en los que intervengan empresas concesionarias de bienes del dominio directo de la Nación
- Impuestos a los rendimientos petroleros

- Impuestos al comercio exterior
- Accesorios

## II. Contribución de mejoras:

- Contribución de mejoras por obras públicas de infraestructura hidráulica

## III. Derechos:

- Servicios que presta el Estado en funciones de derecho público
- Por el uso o aprovechamiento de bienes de dominio público
- Derecho a los hidrocarburos

## IV. Contribuciones no comprendidas en las fracciones precedentes causadas en ejercicios fiscales anteriores pendientes de liquidación o de pago.

## V. Productos:

- Por los servicios que no correspondan a funciones de derecho público
- Derivados del uso, aprovechamiento o enajenación de bienes no sujetos al régimen de dominio público

## VI. Aprovechamientos:

- Multas
- Indemnizaciones
- Reintegros
- Provenientes de obras públicas de infraestructura hidráulica
- Participaciones en los ingresos derivados de la aplicación de las leyes locales sobre herencias y legados expedidas de acuerdo con la Federación
- Participaciones en los ingresos derivados de la aplicación de leyes locales sobre donaciones expedidas de acuerdo con la Federación
- Aportaciones de los Estados, Municipios y particulares para el servicio del Sistema Escolar Federalizado

- Cooperación del Distrito Federal por servicios públicos locales prestados por la Federación
- Cooperación de los Gobiernos de Estados y Municipios y de particulares para el alcantarillado, electrificación, caminos y líneas telegráficas, telefónicas y para otras obras públicas
- Cinco por ciento de días de cama a cargo de establecimientos particulares para internamiento de enfermos y otros destinados a la Secretaría de Salud
- Participaciones a cargo de los concesionarios de vías generales de comunicación y de empresas de abastecimiento de energía eléctrica
- Participaciones señaladas por la Ley Federal de Juegos y Sorteos
- Regalías provenientes de fondos y explotaciones mineras
- Aportaciones de contratistas de obras públicas
- Destinados al Fondo para el Desarrollo Forestal
- Cuotas compensatorias
- Hospitales militares
- Participaciones por la explotación de obras del dominio público señaladas por la Ley Federal del Derecho de Autor
- Recuperaciones de capital
- Provenientes del decomiso y de bienes que pasan a propiedad del Fisco Federal
- Rendimientos excedentes de Petróleos Mexicanos y organismos subsidiarios
- Provenientes del programa de mejoramiento de los medios de informática y de control de las autoridades aduaneras
- No comprendidos en los incisos anteriores provenientes del cumplimiento de convenios celebrados en otros ejercicios
- Otros

## B. INGRESOS DERIVADOS DE ORGANISMOS Y EMPRESAS

### VII. Ingresos de organismos y empresas:

- Ingresos propios de organismos y empresas
- Otros ingresos de empresas de participación estatal

#### VIII. Aportaciones de seguridad social:

- Aportaciones y abonos retenidos a trabajadores por patrones para el Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
- Cuotas para el Seguro Social a cargo de patrones y trabajadores
- Cuotas para el sistema de Ahorro para el Retiro a cargo de los patrones
- Cuotas para el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado a cargo de los citados trabajadores
- Cuotas para el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas a cargo de los militares

### C. INGRESOS DERIVADOS DE FINANCIAMIENTOS

#### IX. Ingresos derivados de financiamientos:

- Endeudamiento neto gobierno federal
- Otros financiamientos
- Superávit de organismos y empresas de control presupuestario directo.

Del análisis de esta larga lista resulta una clasificación básica que nos permite dividir a los ingresos en dos grupos: los provenientes del poder impositivo del Estado, que llamaremos ingresos tributarios, y los demás, que tienen características diferentes y que por lo mismo llamaremos ingresos no tributarios.

De acuerdo con lo anterior, podemos incluir en los ingresos tributarios los siguientes conceptos:

- a) Impuestos
- b) Aportaciones de seguridad social
- c) Contribuciones de mejoras
- d) Derechos
- e) Contribuciones pendientes
- f) Accesorios de contribuciones

Para la integración de los ingresos no tributarios es conveniente hacer una subclasificación en patrimoniales y crediticios. Dentro de los patrimoniales podríamos incluir la mayoría de los aprovechamientos y los provenientes de organismos descentralizados y de empresas de participación estatal, así como los productos.

Finalmente, en los crediticios integraríamos a los ingresos derivados de financiamientos, tanto del sector central de la administración, como de organismos y empresas de participación estatal.



## **POLITICA FISCAL**

Política fiscal.- Arte de decidir las contribuciones que deben existir en un régimen tributario, como hay que gastar los recursos obtenidos para lograr los fines que persigue el estado como la justicia, el orden y bien común.

- Captación de recursos.- Para satisfacer el gasto público
- No captación de recursos.- Proteger la industria nacional frente a la extranjera, el consumo nacional, controlar la actividad económica.
- Promover el desarrollo económico.- Estimulando la creación de empresas y la inversión.
- Dirigiendo el gasto de los particulares.- Alentando el ahorro, desalentando inversiones en actividades no productivas.
- Combatiendo la recesión económica.- Alentando el turismo interno, etc.

## **CONTRIBUCIONES.- CAPITULO I Art. 2 Código Fiscal de la Federación.**

I. Impuestos son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma.

II. Aportaciones de seguridad social son las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social.

III. Contribuciones de mejoras son las establecidas en ley a cargo de las personas físicas y morales que se beneficien de manera directa por obras públicas.

IV. Derechos son las contribuciones establecidas en ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u organismos desconcentrados cuando, en este último caso, se trate de contraprestaciones que

no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.

(FEDERACION, 2017)

### CARACTERISTICAS DE LAS CONTRIBUCIONES

De la disposición constitucional transcrita podemos derivar algunas notas esenciales para la determinación del concepto que pretendemos esclarecer. Estas notas son:

1. Su naturaleza es netamente personal.
2. Son aportaciones pecuniarias.
3. Su producto se debe destinar a cubrir los gastos de los entes públicos.
4. La aportación debe ser proporcional y equitativa.
5. Esta obligación se puede establecer sólo mediante disposición legal.

-Obligación personal:

“Es obligación de los mexicanos contribuir...”. De acuerdo con el principio fundamental, el Derecho origina relaciones jurídicas cuyo contenido, facultades y obligaciones, vinculan a las personas y sólo a ellas. Las relaciones jurídicas se generan entre las personas, no con las cosas, ya que éstas, como propiedad de las personas sirven como garantía en el cumplimiento de sus obligaciones. Así la obligación, que contribuye un elemento de la relación jurídico-tributaria, es de naturaleza personal.

-Aportación pecuniaria:

“Contribuir para los gastos...”. Es indiscutible que se puede contribuir con el Estado de muy diversas maneras, sin embargo, cuando se habla de que la aportación es para gastos, sólo podremos pensar en que la contribución será de carácter pecuniario, dada la naturaleza monetaria de la economía actual. Sin embargo, es posible que las contribuciones sean en especie.

-Para el gasto público:

“Contribuir para los gastos públicos de la Federación, Distrito Federal, estado o municipio en que residan...”. De lo anterior derivamos que el producto de las contribuciones solamente se puede destinar para los gastos públicos y no para otro fin, pues el destino que se da a los impuestos es elemento esencial de los tributos.

-Proporcional y equitativa:

“... de la manera proporcional y equitativa...”. Quizá sean estos elementos de las contribuciones los que más controversias han originado con respecto a las características que ellas presentan.

-Establecimiento sólo a través de una ley:

El mandato constitucional establece la exigencia de que las contribuciones se impongan solamente por medio de una ley. Esta disposición identifica al principio de legalidad en materia tributaria. Conforme a la división de poderes el acto legislativo es facultad del Congreso de la Unión, razón por la cual él y sólo él podrá emitir leyes en sentido formal y material; es más, dentro del proceso legislativo, cuando se trata de leyes relativas a las contribuciones se requiere que la cámara de origen sea precisamente la Cámara de Diputados, la cual, conforme a la teoría constitucional, es la representante de la población.

## **CLASIFICACIÓN DE LAS CONTRIBUCIONES**

Cuando realizamos el análisis de los ingresos de la Federación dejamos asentado que, ellos, los ingresos tributarios solamente son los impuestos, las aportaciones de seguridad social, las contribuciones de mejoras y los derechos, así como los accesorios que tenga su origen en situaciones tributarias.

### **IMPUESTOS.-**

Conforme a la teoría de la tributación, la figura tributaria por excelencia son los impuestos, que representan el monto de ingresos tributarios más importantes que perciben la Federación, las entidades federativas y los municipios.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 2º, fracción I, del Código Fiscal de la Federación; “Impuestos son las contribuciones establecidas en la ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma...”. En el propio Código Fiscal de la Federación se establece, sin lugar a dudas, que los impuestos son los tributos más representativos, ya que se tratan como gravámenes a cargo de los particulares, de tal manera que la mayoría de las relaciones entre el fisco y los contribuyentes se vinculan con la determinación, liquidación, pago y posible impugnación de los ya citados impuestos.

### **APORTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL.-**

Tenemos otras figuras señaladas en la Ley de los Ingresos de la Federación, las cuales se catalogan también como tributos. Nos referimos a las aportaciones para el INFONAVIT y las cuotas para el seguro social, conocidas como aportaciones de seguridad social.

Estas contribuciones generalmente se refieren a cuotas obrero-patronales que tienen como fin cubrir los gastos necesarios para el otorgamiento de beneficios de

seguridad social, como asistencia médica, quirúrgica, hospitalaria, seguro de maternidad, indemnización, jubilación, derechos de vivienda, créditos hipotecarios, centros vacacionales y apoyos para la capacitación, entre otros.

El artículo 2º, fracción II, del Código Fiscal señala: “Aportaciones de seguridad social son las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o las personas que se benefician en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado”.

Pero las denominaciones de aportaciones, cuotas o contribuciones, más que jurídicas son económicas, ya que sólo se refieren a un contenido económico pero no nos informan de su estructura y mucho menos sobre los elementos jurídicos que las conforman. Según parece, estos nombres se utilizan sólo para caracterizar alguna diferencia nominal respecto de los demás tributos.

#### CONTRIBUCIONES DE MEJORAS.-

Las contribuciones de mejoras también participan de la naturaleza tributaria, sobre todo por la imposición unilateral de la extracción y el fin de su producto para un gasto de naturaleza pública, que proporciona ventajas especiales a los propietarios de bienes inmuebles, ya que se trata de una aportación que hacen los particulares para costear una obra pública o un servicio que brinda ventajas económicas o de bienestar social al individuo, a la familia y a la comunidad, tales como carreteras, mercados, escuelas, etc.

Cabe resaltar que estas contribuciones incrementan el valor comercial de los bienes inmuebles ubicados en el área de influencia de la obra respectiva, beneficiando al contribuyente de manera directa e indirecta.

El Código Fiscal de Federación las define en la fracción III de su artículo 2° como: “... las establecidas en ley a cargo de personas físicas y morales que se beneficien de manera directa por obras públicas.

#### DERECHOS.-

Con base en nuestro Código Fiscal también podemos concluir en su naturaleza tributaria, puesto que, como contraprestaciones, se trata de aportaciones de los particulares cuyo origen es la prestación de un servicio otorgado por el estado en sus funciones de derecho público, o el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación.

## REGIMENES FISCALES

¿Qué son los regímenes fiscales?

Un **Régimen fiscal** es un sistema político que rige alguna región, o mejor dicho, es el conjunto de leyes que rige un actividad. Los regímenes fiscales se encuentran en los dos tipos de personas (Persona Física y Persona Moral) que encontramos al momento de registrarse ante el SAT.

Tanto las **personas físicas y las personas morales** cuentan con diferentes regímenes fiscales a los cuales, dependiendo tu actividad económica, te corresponderá tributar.

¿Cuáles son los Regímenes fiscales de las Personas Físicas?

Régimen de asalariados

- Todas las personas físicas que perciben un salario proveniente de un trabajo personal subordinado a disposición de un empleador.
- Funcionarios, trabajadores de la federación, entidades federativas y de los municipios.
- Integrantes de las fuerzas armadas.
- Anticipos y rendimientos a miembros de sociedades cooperativas de producción.
- Honorarios a personas que presten servicio a un prestatario.
- Comisionistas o comerciantes que trabajan para empresas, personas físicas o morales.

Régimen de actividades profesionales (Honorarios)

- Abogados.
- Contadores.

- Arquitectos.
- Médicos.
- Dentistas.
- Ingenieros.
  
- Entre otros.

Siempre y cuando presten sus servicios independiente, **no como asalariado**.

Régimen de arrendamiento de inmuebles.

Todas las personas que **rentan o alquilan**:

- Casas habitaciones.
- Departamentos habitacionales.
- Edificios.
- Locales comerciales.
- Bodegas.
- Entre otros.

Régimen de actividad empresarial.

- Talleres mecánicos.
- Imprentas.
- Restaurantes.
- Cafeterías.
- Cocinas económicas.
- Cantinas.



- Bares.
- Tiendas de abarrotes.
- Misceláneas.
- Minisúper.
- Escuelas.
- Kinders.
- Guarderías.
- Ferreterías.
- Refaccionarias.
- Agricultores.
- Pescadores.
- Ganaderos.
- Entre otros.

#### Régimen de incorporación fiscal.

- Fondas.
- Misceláneas.
- Salones de belleza.
- Refaccionarias.
- Talleres mecánicos.
- Tintorerías.
- Carnicerías.
- Papelerías.
- Fruterías.

- Entre otras.

¿Cuáles son los Regímenes fiscales de las Personas Morales?

Para las personas morales existen dos regímenes fiscales los cuales te expondré a continuación:

Personas morales del régimen general

- Sociedades mercantiles.
- Sociedad civil.
- Asociación civil.
- Sociedad cooperativa de producción.
- Instituciones de crédito, de seguros y fianzas.
- Almacenes generales de depósito.
- Arrendadoras financieras.
- Uniones de crédito y sociedades de inversión de capitales.
- Organismos descentralizados.
- Entre otras.

Personas morales con fines no lucrativos.

- Sociedades de inversión.
- Administradoras de fondos para el retiro.
- Sindicatos.
- Cámaras de comercio e industria.
- Colegios de profesionales.
- Instituciones de asistencia o beneficencia.

- Asociaciones civiles sin fines de lucro.
- Asociaciones deportivas reconocidas por la CONADE.
- Donatarias autorizadas.
- Entre otras.

(Angulo)

## **DECRETO IMMEX**

El Programa IMMEX es un instrumento mediante el cual se permite importar temporalmente los bienes necesarios para ser utilizados en un proceso industrial o de servicios destinado a la elaboración, transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera importadas temporalmente para su exportación.

El Programa IMMEX es un instrumento mediante el cual se permite importar temporalmente los bienes necesarios para ser utilizados en un proceso industrial o de servicios destinado a la elaboración, transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera importadas temporalmente para su exportación.

El Programa IMMEX brinda a sus titulares la posibilidad de importar temporalmente los bienes necesarios para ser utilizados en un proceso industrial o de servicio destinado a la elaboración, transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera importadas temporalmente para su exportación o a la prestación de servicios de exportación, difiriendo el pago del impuesto general de importación, del impuesto al valor agregado y, en su caso, de las cuotas compensatorias.

Estos bienes están agrupados bajo las siguientes categorías (artículo 4 del Decreto IMMEX):

1. Materias primas, partes y componentes que se vayan a destinar totalmente a integrar mercancías de exportación; combustibles, lubricantes y otros materiales que se vayan a consumir durante el proceso productivo de la mercancía de exportación; envases y empaques; etiquetas y folletos.
2. Contenedores y cajas de trailers.
3. Maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones destinadas al proceso productivo; equipos y aparatos para el control de la contaminación; para la investigación o capacitación, de seguridad industrial, de telecomunicación y cómputo, de laboratorio, de medición, de prueba de productos y control de calidad; así como aquéllos que intervengan en el manejo de materiales relacionados directamente con los bienes de exportación y otros vinculados con el proceso productivo; equipo para el desarrollo administrativo.

Usualmente, las empresas seleccionan la modalidad de industrial

1. **Industrial:** Por su naturaleza, esta es la modalidad que comúnmente solicitan las empresas, ya que es el que mejor se adecúa a los procesos industriales o de servicios destinados a la elaboración, transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera, que han sido importadas temporalmente para su exportación.
2. **Servicios:** cuando se realicen servicios a mercancías de exportación o se presten servicios de exportación, únicamente para el desarrollo de las actividades que la Secretaría determine, previa opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Las actividades que son consideradas como servicios, se encuentran en el Anexo 3.2.4 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior.
3. **Controladora de empresas:** Esta modalidad se emplea cuando en un mismo programa IMMEX, se busquen integran operaciones de manufactura de una empresa certificada por el SAT, a la cual se le denominará controladora y una o más sociedades denominadas controladas.
4. **Albergue:** Para el caso de que una o varias empresas extranjeras faciliten la tecnología y el material productivo, sin que estas operen directamente el Programa, a una empresa nacional.
5. **Tercerización:** Cuando una empresa certificada, que no cuente con instalaciones para realizar procesos productivos, realice las operaciones de manufactura a través de terceros que registre en su Programa.

Un programa IMMEX estará vigente mientras el titular de los mismos continúe cumpliendo con los requisitos previstos para su otorgamiento y con las obligaciones establecidas en el Decreto, tales como la presentación del reporte anual de operaciones.

## Plazos de permanencia:

Los bienes importados temporalmente al amparo de un Programa IMMEX, podrán permanecer en territorio nacional por los plazos establecidos en el artículo 108 de la Ley Aduanera conforme se muestra en el siguiente cuadro.

Tipo de Mercancía	Materia prima	Anexo I Bis Azúcar	Anexos II y III Importaciones de los Capítulos del 50 al 62 Textiles y prendas de vestir.	Servicios, anexo III	Anexo I Ter Acero (Importaciones y exportaciones del capítulo 72 de la Tarifa)	Contenedores	Maquinaria y Equipo
Plazo de permanencia	18 meses	6 meses	12 meses	6 meses	9 meses	2 años	Durante la vigencia del programa

No podrán ser importadas al amparo del Programa las mercancías señaladas en el Anexo I del Decreto IMMEX.

### Obligaciones:

La autorización del Programa se otorgará bajo el compromiso de realizar anualmente ventas al exterior por un valor superior a 500,000 dólares de los Estados Unidos de América, o su equivalente en moneda nacional, o bien, facturar exportaciones, cuando menos por el 10% de su facturación total.

## Reportes:

---

El titular de un Programa IMMEX, cada año, debe presentar un reporte anual de forma electrónica, respecto del total de las ventas y de las exportaciones, correspondientes al ejercicio fiscal inmediato anterior, a más tardar el último día hábil del mes de mayo.

Adicionalmente, la empresa con Programa IMMEX debe presentar la información que, para efectos estadísticos, se determine, en los términos establecidos.

## **Marco Legal aplicable:**

---

1. Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1° de noviembre de 2006.
2. Ley Aduanera y su Reglamento.
3. Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
4. Ley de Comercio Exterior y su Reglamento.
5. Reglamento Interior de la Secretaría de Economía.
6. Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite Reglas y Criterios de Carácter General, en Materia de Comercio Exterior, y sus modificaciones.
7. Acuerdo por el que se dan a conocer los Trámites Inscritos en el Registro Federal de Trámites Empresariales que Aplican a la Secretaría de Economía y su Sector Coordinado.
8. Acuerdo que modifica al diverso por el que se aprueban los formatos que deberán utilizarse para realizar trámites ante la Secretaría de Economía, el Centro Nacional de Metrología, el Consejo de Recursos Minerales, el Fideicomiso de Fomento Minero y la Procuraduría Federal del Consumidor y sus reformas.
9. Acuerdo por el que se dan a conocer los trámites inscritos en el Registro Federal de Trámites y Servicios que aplican a la Secretaría de Economía, y los organismos descentralizados y órganos desconcentrados del sector.

10. Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
11. Resolución por la que se establecen las reglas de carácter general relativas a la aplicación de las disposiciones en materia aduanera del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y sus reformas.

### **3 R's Proceso de reparación, reacondicionamiento y re manufactura**

---

Las reglas generales de comercio exterior 3.2.2 y 3.2.25 y la fracción arancelaria 98.06.00.08 de la Tarifa de la Ley General de Importación y de Exportación ofrecen beneficios para la importación y la exportación.

Incluye los procesos de Desensamble, Recuperación de Materiales, Reacondicionamiento y Re manufactura mismos que se definen:

- **a) Desensamble:** el proceso de desmantelamiento o desmontaje de un bien usado que ha perdido su vida útil, o un bien desechado u obsoleto, para transformarlo en partes o componentes individuales. Las partes o componentes recuperados resultantes de este proceso, deberán destinarse previa selección y clasificación, a procesos de reparación, reacondicionamiento o re manufactura.
- **b) Recuperación de Materiales:** el proceso de selección, clasificación, limpieza de materiales desensamblados en forma de partes o componentes que son destinados a procesos de reparación, reacondicionamiento o re manufactura.
- **c) Reacondicionamiento:** el proceso de reparación, restauración, renovación, limpieza, mantenimiento, ajuste, reprogramación u otro que restablezca el correcto funcionamiento y apariencia de una parte o bien.
- **d) Re manufactura:** El proceso de manufactura o ensamble de bienes compuestos integra o parcialmente de materiales desensamblados, recuperados, o reacondicionados, como una forma de darle una nueva vida



útil. Los productos re manufacturados deben cumplir con las mismas expectativas de rendimiento de los productos nuevos.

Las empresas que ya cuenten con un programa IMMEX autorizado, podrán gozar de los beneficios del esquema 3r's. El área de oportunidad para el programa IMMEX destinado a la reparación, reacondicionamiento o re manufactura de bienes, que puede ser utilizado por los sectores eléctrico, electrónico, automotriz, autopartes, bienes de capital, metalmecánica. También lo podrán emplear las empresas con Programa IMMEX ubicadas en la franja y región fronteriza norte, para realizar las actividades de selección de prendas de vestir y reparación y mantenimiento de maquinaria y vehículos usados u otras similares.

## **DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS DRAW BACK**

---

El Programa de Devolución de Impuestos de Importación a los Exportadores, permite a los beneficiarios recuperar el impuesto general de importación causado por la importación de insumos, materias primas, partes y componentes, empaques y envases, combustibles, lubricantes y otros materiales incorporados al producto exportado o por la importación de mercancías que se retornan en el mismo estado o por mercancías para su reparación o alteración. Su objeto es colocar a los exportadores nacionales en el mercado externo en condiciones similares a la de sus competidores.

Draw back es un trámite por evento y no requiere presentación de Reporte Anuales ni montos mínimos de exportaciones.

Modalidades:

1. Mercancía en el mismo estado:

Se considera que una mercancía se exporta en el mismo estado cuando no se haya sometido a ningún proceso de elaboración, transformación o reparación, o;

Cuando se sujeta a operaciones que NO alteren materialmente las características de la mercancía, tales como operaciones de carga, descarga, recarga, cualquier movimiento necesario para mantenerla en buena condición o transportarla, así como la dilución en agua u otra sustancia; limpieza, incluyendo remoción de óxido, grasa, pintura; la aplicación de conservadores, o el empaçado, re empaçado, embalado, etiquetado, la prueba, marcado etiquetado, clasificación o mezcla.

## 2. Mercancía transformada:

Aplicable a los dos tipos de exportaciones “directas e indirectas (transferencias)”.

Es importante identificar el origen de los bienes o insumos, así como el destino de las exportaciones para determinar la devolución.

Para exportaciones directas, se deberá realizar la exportación dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de importación y solicitar la devolución dentro de los 90 días hábiles a la fecha del pedimento de exportación. Para exportaciones indirectas, el plazo será 90 días hábiles siguientes a la Constancia de Transferencia de Mercancías (anexo B y C de la Constancia), así como la presentación del pedimento virtual.

Los plazos de respuesta son los siguientes:

- 10 días hábiles
- 30 días hábiles para desahogo de prevención
- Una vez que se autoriza una devolución transcurren 20 días hábiles para el depósito.

Para las exportaciones indirectas, se deberá de presentar el pedimento Virtual de Exportación, si las mercancías se transfieren a empresas con programa IMMEX, así como la constancia de Transferencia de Mercancías, si las mercancías se transfieren a empresas de la industria terminal automotriz.

El monto de la devolución se determina tomando como base la cantidad pagada por concepto del impuesto general de importación en moneda nacional entre el tipo de cambio del peso con respecto al dólar de los Estados Unidos de América vigente a la fecha en que se efectuó dicho pago. El resultado de esta operación se multiplica por el tipo de cambio vigente de la fecha en que se autoriza la devolución.

El monto de los impuestos de importación devuelto es depositado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en la cuenta del beneficiario del programa, establecida en alguna de las instituciones bancarías autorizadas. Su fundamento jurídico se encuentra en el Decreto que establece la devolución de impuestos de importación a los exportadores, publicado en Diario Oficial el 11 de mayo de 1995.

## Conclusión

Derivado de la investigación realizada, llego a la conclusión de que México es un paraíso para la inversión extranjera directa por todos los beneficios que ofrece nuestro país y más con los que se tiene un Tratado o Acuerdo Internacional. Es cierto que aumentan la fuente de empleo pero el capital no permanece en el país.

Sería un sueño que el gobierno tuviera la capacidad de captar los impuestos de todas las empresas establecidas en México de igual manera (después de las primeras condonaciones a las empresas internacionales, que al momento en establecerse en territorio mexicano se convierten en empresas mexicanas) ya que los impuestos o contribuciones son el medio mediante el cual se cubren las necesidades financieras del país; por tal los fines de gobierno no pueden ser diferentes o contrarios a los fines de los individuos. El gobierno tiene como objetivo primordial crear un ambiente de paz, justicia y seguridad, bajo el cual cada miembro de la sociedad logre las aspiraciones y fines personales.

Un estado con baja capacidad de recaudación, es un Estado frágil. Debido a la escasa recaudación, tiene por tanto, pocos recursos disponibles para el gasto público.

A continuación enlisto puntos a considerar para la mejora del Estado.

- A mayores cargas fiscales, menor crecimiento y a menor crecimiento económico, menor posibilidad de recaudar mayores impuestos.
- Las leyes en materia fiscal deben ser fáciles de comprender para el público y estar bien organizadas e incluir todos los elementos necesarios para definir la responsabilidad del contribuyente y establecer procedimiento para la recaudación del impuesto.
- Los derechos de los contribuyentes deberán de especificarse claramente e incluir: Acceso a la información puntual y exacta, trato justo y sin demoras, confidencialidad en interacción con las autoridades y una estructura razonable de sanciones.
- El proceso de recaudación de impuestos debe ser transparente.
- Se deben de acabar con las constantes reformas tributarias que por lo general están inducidas por la necesidad de incrementar sus ingresos.

- Ningún país ha superado los problemas económicos aumentando impuestos y mucho menos castigando a quién más produce.
- Si bien es verdad que un gobierno necesita de los impuestos para poder subsistir, debe de evitar que, en esa búsqueda de ingresos se implique el sistema impositivo, que lo vuelvan obstáculo para la inversión y el desarrollo. En consecuencia disminuiría la posibilidad de recaudar más impuestos.
- Los gastos no deben ser mayores a los ingresos mientras no se cuente con medios de endeudamientos sanos internos y externos.
- Aumentar la responsabilidad fiscal de los contribuyentes ya que países con recursos naturales ricos como México deberían tener un nivel menor de recaudación.

## Fuentes de Consulta

Economía, S. d. (MARZO de 2012). *SE*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2016, de SE:  
[http://www.economia.gob.mx/files/comunidad\\_negocios/industria\\_comercio/Monografia\\_Industria\\_Automotriz\\_MARZO\\_2012.pdf](http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf)

ECONOMÍA, S. D. (Marzo de 2012). *www.economia.gob.mx*. Recuperado el 08 de Noviembre de 2016, de Industria Automotriz:  
[http://www.economia.gob.mx/files/comunidad\\_negocios/industria\\_comercio/Monografia\\_Industria\\_Automotriz\\_MARZO\\_2012.pdf](http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf)

Economía, S. d. (2013). *SME Toolkit Herramientas PYME*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2016, de <http://mexico.smetoolkit.org/mexico/es/content/es/54238/Incentivos-fiscales-para-las-empresas->

### Bibliografía

García, G. B. (2000). Las finanzas del sistema Federal Mexicano. En G. B. Garcia, *Las finanzas del sistema federal mexicano* (pág. 530).

Guilbert, D. (2014). Mundo ejecutivo: el universo de los buenos negocios. *Industria automotriz*, 32.

PROMEXICO. (s.f.). *PROMEXICO*. Recuperado el 01 de OCTUBRE de 2016, de [http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto\\_perfil\\_del\\_sector](http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector)

Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, P. B. (2010). *Metodología de la investigación*. México, D.F.: MC GRAW HILL.

Teitelbaum, A. (s.f.). *Observatorio de multinacionales en América Latina*. Recuperado el 2 de Octubre de 2016, de <http://omal.info/spip.php?article4802>