

FINANCIAMIENTO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO. CONDICIONES Y RETOS ANTE LA TRANSICIÓN DEL TLCAN AL T-MEC

Aurora Marcial Flores

Introducción

La intensificación de las políticas, modificaciones, cambios y nuevas regulaciones para la liberalización de capitales (particularmente en la forma de inversión extranjera directa) previa y en el marco de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) fue y sigue siendo inevitablemente relacionada con el impulso al “prototipo” de industria que, dirigida a partir de un régimen exportador, conduciría al crecimiento y desarrollo económico en México: la industria automotriz (Marcial, 2016).

El despliegue de activos tangibles e intangibles ocurrido durante el periodo de vigencia del tratado entre las naciones de Norteamérica trajo como resultado la intensificación de un proceso de restructuración en la organización productiva automotriz en México que sigue siendo objeto de profundo análisis no sólo en términos de producción, comercialización, relaciones laborales, cadenas de valor y una serie más amplia de aspectos y problemáticas que se colocan en el ámbito productivo de dicha industria. En años recientes, también se ha iniciado un proceso de análisis en un campo poco o nulamente explorado dentro de la industria automotriz en México: el financiero.

Como marco de análisis general, conviene referir la inclusión del capítulo XI en el TLCAN en el que se garantiza el trato nacional y de nación más favorecida que debe otorgarse a las inversiones y a los inversionistas de los países firmantes, la eliminación de los requisitos de desempeño y el establecimiento de la libre transferencia de recursos relacionados con la inversión al exterior (TLCAN, 1994: arts. 1102, 1103, 1106 y 1109). En este marco, la industria automotriz mexicana (IAM) dinamizó su producción en su capacidad terminal, de 85 500 unidades en 1994 a 3 900 000 en 2018, en tanto que en el mercado local la comercialización de unidades terminadas pasó de 400 200 a 1 400 000 unidades en el mismo periodo (INEGI, 1994-2018).

La inclusión en el TLCAN del capítulo 14 sobre servicios financieros brinda el marco de referencia para analizar y entender la dinámica comercializadora automotriz y los procesos de integración financiera que se desarrollaron en el marco de dicho tratado, pero que generalmente han quedado fuera del campo de análisis del proceso de reestructuración intensificado también durante su vigencia.

Las condiciones actuales del financiamiento automotriz en el marco del TLCAN y las previsiones que se avecinan ante las modificaciones y adiciones sobre la regulación de los servicios financieros contenidos en el capítulo 17 en el nuevo tratado permitirán aproximarnos a una visión sobre el rumbo que tomará el proceso de integración financiera, que también puede ser observado desde la IAM.

De manera general y al considerar los esquemas de regulación y de operación en el ámbito bursátil en México, se anticipa un panorama con menores oportunidades de acceso y permanencia para las instituciones financieras automotrices mexicanas, a pesar de la prevalencia de los principios de trato nacional y de nación más favorecida que garantizan que las empresas de servicios financieros reciban un trato igual en la región para todos los socios comerciales de América del Norte.

El nuevo Tratado México, Estados Unidos, Canadá, en los términos en que se encuentra, significa también la intensificación de un esquema de apropiación de ganancias vía las tasas de interés que pueden imponerse en los actuales mecanismos de financiamiento que ejecutan las instituciones financieras automotrices en México.

La industria automotriz en los mercados de capital y deuda en México

La presencia de la industria automotriz no solamente es notable en la llamada “economía real” en México; esta industria también ha desarrollado una importante presencia en el sector financiero, particularmente en los mercados de deuda y de capital. Estos últimos recientemente han intensificado su integración global desde el ámbito de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) gracias a la implementación del Sistema Internacional de Cotizaciones (SIC) en 2003.

El SIC es un mecanismo diseñado para cotizar en la bolsa local los valores externos que no son objeto de oferta pública en México, sino que fueron emitidos en otras bolsas del mundo, pero que pueden cotizarse en la bolsa mexicana de acuerdo con las disposiciones establecidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV, 2016). Los valores emitidos en México y negociados en otros mercados de valores también son considerados parte del SIC (BMV, 2019).

En el mercado de capital, actualmente la BMV registra ciento cuarenta emisoras de acciones mexicanas y siete emisoras extranjeras, contra noventa y cuatro empresas extranjeras que cotizan sus acciones en México, es decir, que al amparo del SIC un considerable número de empresas extranjeras puede hacerse de ingresos de capital en México sin tener que recurrir a la emisión de valores en este mercado. El 46 por ciento de estas emisoras extranjeras tiene matriz en Estados Unidos.

Dentro de las empresas extranjeras que cotizan sus acciones en México, se encuentran corporaciones de la industria automotriz (sectores terminal, componentes y autopartes), así como entidades financieras automotrices que también cotizan sus acciones en la BMV sin mayores restricciones que las estipuladas en las disposiciones de carácter general aplicables al sistema internacional de cotizaciones y en las propias reglamentaciones contenidas en el TLCAN para aquéllas cuya matriz se localiza en Estados Unidos o Canadá.

De acuerdo con el cuadro 1, al mes de marzo de 2019 existían por lo menos treinta y cuatro empresas relacionadas con actividades de producción, comercialización y financiamiento en todos los sectores de la industria automotriz que cotizan sus acciones en la BMV; sólo tres de ellas hicieron su oferta pública en México. Cabe destacar también que el SIC ha sido plenamente aprovechado por las corporaciones automotrices internacionales para acceder a ingresos de capital en el mercado mexicano, ya que desde la entrada en vigor de este sistema no se han vuelto a registrar emisiones públicas por parte de las automotrices nacionales; en cambio, el 100 por ciento de las acciones que se cotizan en la BMV fueron emitidas en otras bolsas internacionales, en su mayoría en las de los países de origen de esas corporaciones automotrices.

CUADRO I
MERCADO DE CAPITALES. EMPRESAS EN LA BOLSA MEXICANA
DE VALORES (BMV) BAJO EL SISTEMA INTERNACIONAL DE COTIZACIONES (SIC)

<i>Fecha de listado en BMV</i>	<i>Empresa</i>	<i>País de origen</i>	<i>Bolsa donde cotiza</i>	<i>Sector de operación en la Industria Automotriz Mexicana</i>
1º de octubre de 1984	Rassini, S.A.B. de C.V.	México	BMV	Autopartes y componentes
20 de abril de 1994	Industria Automotriz, S.A. de C.V.	México	BMV	Autopartes y componentes
22 de julio de 2003	Nemak, S.A.B. de C.V.	México	BMV	Autopartes y componentes
26 de noviembre de 2003	Daimler AG	Alemania	Deutsche Borse	Industria terminal
23 de abril de 2004	Unifin Financiera, S.A.B. de C.V., Sofom, ENR	México	BMV	Financiamiento automotriz
11 de noviembre de 2004	Ford Motor Company	Estados Unidos	NYSE	Industria terminal
11 de noviembre de 2004	Honda Motor Company Ltd.	Japón	NYSE	Industria terminal
12 de noviembre de 2004	Toyota Motor Corporation	Japón	NYSE	Industria terminal
23 de diciembre de 2009	Magna International Inc.	Canadá	NYSE	Autopartes y componentes
2 de diciembre de 2010	General Motors Company	Estados Unidos	NYSE	Industria terminal
5 de septiembre de 2012	Bayerische Motoren Werke AG	Alemania	Frankfurt SE	Industria terminal
15 de marzo de 2013	The Goodyear Tire & Rubber Company	Estados Unidos	Nasdaq	Autopartes y componentes
18 de febrero de 2014	Tesla, Inc.	Estados Unidos	Nasdaq	Industria terminal
4 de septiembre de 2014	Michelin	Francia	Euronext Paris	Autopartes y componentes
26 de septiembre de 2014	CIE Automotive, S.A.	España	B y M Españoles	Autopartes y componentes
9 de diciembre de 2014	Fiat Chrysler Automobiles	Holanda	Borsa Italiana	Industria terminal
9 de diciembre de 2014	Hyundai Motor Company	Corea del Sur	London SE	Industria terminal

CUADRO I
(continuación)

<i>Fecha de listado en BMV</i>	<i>Empresa</i>	<i>País de origen</i>	<i>Bolsa donde cotiza</i>	<i>Sector de operación en la Industria Automotriz Mexicana</i>
7 de mayo de 2015	Valeo	Francia	Euronext Paris	Autopartes y componentes
10 de junio de 2015	Nissan Motor Company, Ltd.	Japón	OTC US	Industria terminal
10 de junio de 2015	Peugeot, S.A.	Francia	Euronext Paris	Industria terminal
16 de junio de 2015	Polaris Industries Inc.	Estados Unidos	NYSE	Industria terminal
4 de agosto de 2015	Lear Corporation	Estados Unidos	NYSE	Autopartes y componentes
17 de septiembre de 2015	Volkswagen Aktiengesellschaft	Alemania	Frankfurt SE	Industria terminal
15 de diciembre de 2015	O'Reilly Automotive, Inc.	Estados Unidos	Nasdaq	Autopartes y componentes
8 de enero de 2016	Ferrari N.V.	Holanda	NYSE	Industria terminal
17 de junio de 2016	Tata Motors Limited	India	NYSE	Industria terminal
21 de julio de 2017	Gestamp Automoción, S.A.	España	B y M Españoles	Autopartes y componentes
20 de diciembre de 2017	Renault	Francia	Euronext Paris	Industria terminal
26 de abril de 2018	Continental AG	Alemania	XETRA	Autopartes y componentes
4 de diciembre de 2018	Delphi Technologies PLC	Reino Unido	NYSE	Autopartes y componentes
23 de julio de 2018	APTIV PLC	Reino Unido	NYSE	Autopartes y componentes
3 de octubre de 2018	Garret Motion Inc.	Estados Unidos	NYSE	Autopartes y componentes
17 de octubre de 2018	Toyota Motor Corporation	Japón	Tokio SE	Industria terminal
3 de noviembre de 2018	Hella GmbH & Co. KgaA	Alemania	Frankfurt SE	Autopartes y componentes

FUENTE: BMV (2019) y reportes anuales de las empresas listadas.

De manera similar, en el mercado de deuda de la BMV y en el marco del SIC, se cotizan cincuenta y un instrumentos de deuda, de los cuales el 63 por ciento fueron emitidos en el mercado financiero de Estados Unidos. En conjunto, las empresas mexicanas tienen doscientos ochenta y siete instrumentos de deuda emitidos en la BMV, pero solamente siete de ellas las cotizan en otros mercados internacionales como parte del SIC. La ausencia de títulos de deuda de corporaciones internacionales emitidos en el mercado mexicano permite observar que este último ha sido poco atractivo (o restringido) para dichas corporaciones siempre que puedan (o deban) constituirse como empresas locales nacionales para acceder a recursos de financiamiento externo. La industria automotriz global ha logrado aprovechar este recurso en México; en 2019 existían más de diez entidades financieras en el mercado de deuda mexicano (véase el cuadro 2) que, si bien se encuentran constituidas en el territorio nacional, claramente se trata de extensiones de los brazos financieros de corporaciones automotrices cuyas matrices se encuentran en el extranjero, por lo que en adelante se las denominará “instituciones financieras automotrices de marca”.

Estas corporaciones han aprovechado mayormente la figura de sociedad financiera de objeto múltiple (Sofom) para constituirse como empresas locales, con lo que es posible para ellas acceder a recursos de financiamiento externo para el fondeo de sus actividades de comercialización de unidades automotrices, principalmente.

Esta práctica revela también un aspecto relevante de las estrategias que utilizan las corporaciones automotrices para su expansión o permanencia en el ámbito global, esto es, no solamente se trata de instalar sus plantas productivas, sus esquemas y prácticas laborales, y su red comercializadora en los países en donde se establecen sus filiales: también se ha hecho imprescindible trasplantar sus entidades financieras, mediante las cuales logran acceder a otros recursos externos, no sólo para el financiamiento de sus actividades de comercialización o producción sino, particularmente en México, para desplegar un nuevo esquema de apropiación de ganancias mediante el crédito automotriz.

CUADRO 2
MERCADO DE DEUDA.
EMPRESAS LISTADAS EN LA BMV

<i>Fecha de listado en la BMV</i>	<i>Empresa</i>	<i>Fecha de incorporación</i>	<i>Actividad</i>
8 de abril de 1999	Ford Credit de México, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	25 de febrero de 1980	Crédito automotriz
9 de agosto de 2001	Crédito Real, S.A.B. de C.V., Sofom, E.R.	12 de febrero de 1993	Crédito automotriz
7 de junio de 2002	Value Arrendadora S.A. de C.V., Sofom, E.R.	1º de julio de 1989	Crédito automotriz
10 de febrero de 2005	NR Finance México, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	9 de julio de 2003	Crédito automotriz
19 de abril de 2005	Navistar Financiamiento, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	8 de junio de 1998	Crédito automotriz
5 de julio de 2007	Start Banregio, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	19 de octubre de 1984	Crédito automotriz
2 de julio de 2009	Daimler México, S.A. de C.V.	21 de mayo de 2007	Controladora
19 de noviembre de 2010	GM Financiamiento de México, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	15 de diciembre de 1999	Crédito automotriz
12 de mayo de 2011	Paccar Financiamiento México, S.A. de C.V.	24 de junio de 1997	Crédito automotriz
6 de diciembre de 2012	Mercader Financiamiento, S.A., Sofom, E.R.	10 de noviembre de 1992	Crédito automotriz
23 de noviembre de 2015	Finactiv, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	30 de junio de 2008	Crédito automotriz
1º de junio de 2017	Financiera Bepensa, S.A. de C.V., Sofom, E.R.	2 de febrero de 1993	Crédito automotriz
Otras que consolidan su información con bancos: CF Credit Services y FC Financiamiento, que lo hacen con Inbursa.			

FUENTE: BMV (2019) y reportes anuales de las empresas listadas.

El financiamiento automotriz en México

Durante el periodo en que tuvo vigencia el TLCAN, la producción y comercialización de automóviles ligeros en México registró un importante crecimiento, al pasar de 856 563 vehículos en 1994 a 1 400 000 en 2018. El financiamiento

automotriz también incrementó su presencia, pues pasó de cerca del 50 por ciento de las unidades comercializadas en México en 2005 al 68.1 por ciento en 2018; este aumento ha sido conducido mayormente por las financieras automotrices, cuya participación pasó del 58.8 por ciento en 2005 a cerca del 70 por ciento en 2018. Los bancos y las empresas de autofinanciamiento han sido gradualmente desplazados del mercado del crédito automotriz en México (cuadro 3).

CUADRO 3
ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

<i>Año</i>	<i>Total unidades</i>	<i>Financieras %</i>	<i>Bancos %</i>	<i>Autofinanciamiento %</i>
2005	707 472	58.8	30.2	11.0
2006	712 763	58.6	32.0	11.0
2007	703 354	58.1	34.4	9.4
2008	608 182	59.3	33.6	7.6
2009	403 452	53.4	39.6	7.1
2010	399 123	48.6	43.3	6.4
2011	464 172	51.1	40.9	7.2
2012	518 532	52.5	36.6	6.9
2013	598 296	56.2	34.3	7.8
2014	626 919	55.1	30.4	7.3
2015	775 027	55.1	29.0	7.0
2016	982 138	37.1	26.0	6.0
2017	935 027	61.1	27.4	4.5
2018	871 324	61.1	31.8	4.3
2019	971 096	61.1	29.5	3.7

FUENTE: AMDA (2019).

¿Quiénes han sido los principales ganadores del creciente mercado del financiamiento automotriz en nuestro país? Como se mencionó anteriormente, una de las estrategias empresariales aprovechadas bajo el esquema del SIC en México para tener presencia en los mercados de deuda y capital es la constitución de empresas en el país, pero con matriz en el exterior; en la industria automotriz esta práctica ha venido a ser la constante para el

financiamiento, particularmente en la industria terminal. Dentro de las cinco principales instituciones para el financiamiento de automóviles figuran cuatro financieras de marca, pero constituidas como Sofomes (Ford, Nissan, GM y VW) y un banco (Bancomer, BBVA) registrado como institución de banca múltiple también en México.

Las financieras automotrices de marca, al igual que Bancomer (BBVA), emiten instrumentos de deuda en México, aunque el último coloca sus acciones en Luxemburgo con la posibilidad de cotizarlas en México gracias al SIC. Destaca el hecho de que las financieras con matriz en Estados Unidos (Ford y GM) han figurado de manera constante dentro de las cinco principales instituciones del financiamiento automotriz en el país, aunque la primera con una constante contracción (pasó del 14 por ciento en 2005 al 3.4 en 2018), y la segunda sin un claro crecimiento (el 12 por ciento promedio durante el periodo) dentro de dicho mercado. En contraparte, Nissan-Renault y VW, junto con otras que todavía no figuran en las cinco principales (por ejemplo, Toyota), se han convertido en las claras conductoras del crecimiento del financiamiento automotriz en México, la primera al pasar del 12.3 al 18.6 por ciento, y la segunda, del 4 al 11.7 por ciento durante el periodo 2005-2018, respectivamente (cuadro 4).

Implicaciones de la transición TLCAN-T-MEC para las instituciones financieras automotrices

La presencia de las instituciones financieras en la IAM descrita anteriormente fue facilitada en primer término por el capítulo 14 del TLCAN, el cual estipula que los inversionistas pueden establecer instituciones financieras en el territorio de sus socios con la modalidad jurídica que éstos elijan y, además, pueden participar ampliamente en el mercado financiero involucrado para prestar diversos servicios financieros y expandirse geográficamente sin tener que sujetarse a los requisitos de propiedad exigidos para las instituciones financieras extranjeras (TLCAN, 1994: art. 1403).

La implementación del SIC en el ámbito de la BMV claramente abrió las puertas de par en par a las operaciones del mercado secundario para los capitales extranjeros, lo cual significó una alta volatilidad para las operaciones financieras, pero con limitado valor económico. En el mercado de deuda, el

SIC fue plenamente aprovechado para que los brazos financieros de las corporaciones automotrices se hicieran presentes en la BMV, utilizando como instrumentos de deuda la bursatilización de sus activos, tanto de los créditos al menudeo como de los de mayoreo (Marcial, 2016). Esta práctica intensifica la ejecución de un modelo que Marshall (2016) tipifica como de “originar y distribuir”, esto es, que las instituciones financieras de las corporaciones automotrices en México tienen la capacidad de convertir un préstamo (un crédito automotriz) en un bono que se puede vender a terceros.

CUADRO 4
ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.
LAS CINCO PRINCIPALES INSTITUCIONES

Año	Ventas con financiamiento Unidades	Ford Credit %	Nissan- Renault %	GM Financial %	BBVA Bancomer %	VW Financial Services %
2005	707 472	14.0	12.3	14.2	8.1	4.0
2006	712 763	14.0	11.9	13.2	11.6	4.4
2007	703 354	11.3	10.0	13.3	nd	6.7
2008	608 182	10.0	12.7	13.6	nd	6.0
2009	403 452	7.2	14.5	10.1	nd	5.7
2010	399 123	nd	8.1	5.4	9.3	4.3
2011	464 172	nd	20.8	9.5	21.6	8.9
2012	518 532	nd	21.7	9.8	18.1	10.5
2013	598 296	0.6	21.3	10.7	16.8	10.6
2014	681 945	3.7	23.1	12.0	11.9	11.4
2015	837 559	2.7	20.5	11.0	10.0	10.1
2016	1 066 983	3.9	19.2	14.3	9.1	10.4
2017	1 039 262	3.8	20.7	15.9	9.8	12.8
2018	970 490	3.4	18.6	15.4	10.3	11.7
2019	902 026	2.9	17.5	15.1	10.4	11.3

FUENTE: AMDA (2005-2019) y VW Leasing (2007-2018).

La enorme apertura para la llegada y expansión de estas instituciones en la IAM tuvo todavía un mayor impulso gracias a los esquemas de financiamiento

que pudieron desplegar en el territorio mexicano, los cuales han tenido como principales características: *i*) la imposición de tasas de interés hasta siete veces superiores de las que se imponen en Estados Unidos para la adquisición de un automóvil, y *ii*) la imposición de adquirir otros productos financieros (diversos tipos de seguros y garantías, entre otros) en las compras de automóviles financiadas (Marcial, 2016).

Algunas de las modificaciones y adiciones contenidas en el T-MEC que claramente buscan asegurar tanto el mercado como las ventajas que estos esquemas de operación han traído a las instituciones financieras para la comercialización de automóviles en México son:

- a) La novedosa inclusión del Capítulo 33, que coloca la estabilidad macroeconómica como parte central de la política económica y cambiaria: las partes deben acordar un régimen cambiario de mercado, abstenerse de una devaluación competitiva y fortalecer los fundamentos económicos subyacentes para reforzar las condiciones que conduzcan a la estabilidad macroeconómica y cambiaria. Ya que esto implica estabilidad de precios, el efecto es directo también en las tasas de interés reales en el mercado financiero y, en consecuencia, para las instituciones financieras automotrices. Para las tasas de interés activas significa el aseguramiento de ganancias, y de la participación (o expansión) de mercado gracias a los esquemas de financiamiento que han podido desplegar en México; en tanto que para las tasas de interés pasivas se amplía la posibilidad de asegurar recursos externos de financiamiento en el mercado de deuda mexicano.
- b) La inclusión del artículo 17.18 del T-MEC, que permite anticipar el crecimiento o expansión de las instituciones financieras automotrices, dado que elimina la exigencia de que se utilicen o ubiquen instalaciones informáticas para la realización de negocios en donde se instalan y establece que, con fines regulatorios, las autoridades financieras reguladoras puedan acceder de manera inmediata, directa, completa y continua a la información procesada o almacenada en las instalaciones informáticas fuera del territorio nacional, pero dentro de la zona de libre comercio.
- c) El artículo 17.5 del T-MEC también garantiza la posibilidad a las instituciones financieras de la región para establecer nuevas empresas

del ramo en cualquiera de los países miembro, pero a diferencia del TLCAN, también garantiza el acceso a inversionistas que busquen establecer nuevas instituciones y a proveedores trasfronterizos de servicios financieros, cancelando la imposición de limitaciones en el número de instituciones financieras o proveedores trasfronterizos (sea en forma de contingentes numéricos, monopolios, prestadores exclusivos o la exigencia de una prueba de necesidades económicas), así como en el número o valor total de las transacciones, de los activos, de la cuantía total de la producción de servicios financieros, además de en el número total de personas naturales que puedan emplearse, o sobre los tipos específicos de personas jurídicas o empresas conjuntas para que una institución financiera o proveedor trasfronterizo pueda suministrar su servicio. Esto significa que se garantiza la introducción de toda la gama de seguros y servicios de seguros relacionados, así como de todos los productos de préstamos, arrendamientos, garantías y compromisos, la comercialización por cuenta propia o de otros (clientes) en los diversos mercados del sistema financiero, la participación en emisiones de todo tipo de valores, y una amplia gama de otras actividades, productos y servicios financieros auxiliares, tal como se describen en el artículo 17.1 del referido T-MEC.

Conclusiones

La presencia de la industria automotriz en el sistema financiero mexicano es observable, si bien de poca importancia en el mercado de capital, desde 1984. Las disposiciones contenidas en el TLCAN no resultaron lo suficientemente atractivas para lograr una mayor presencia de las empresas automotrices en el ámbito financiero; sin embargo, este tratado dispuso un anexo para que a más tardar el 31 de diciembre de 2003 se revisara la situación respecto del comercio y la inversión en el sector automotriz en la región. La revisión estaría encaminada a establecer acciones que pudieran adoptarse para fortalecer la integración y la competitividad global del sector (TLCAN, 1994: anexo 300-A); en ese mismo año (2003), la BMV implementó el SIC y la presencia financiera de las corporaciones automotrices comenzaría a expandirse en el sistema financiero mexicano (véanse los cuadros 1 y 2).

En el marco de vigencia del TLCAN, la integración de la BMV con otras bolsas del mundo mediante el SIC ha implicado importantes mejoras en la infraestructura de comunicación para la propia bolsa mexicana y, en consecuencia, también presiones en la estructura de costos para los participantes del SIC, lo cual limita aún las posibilidades de entrada y permanencia de las financieras automotrices que no son de marca en México. Además, dado el alto nivel de integración con mercados financieros más grandes y complejos en el mundo, la bolsa en nuestro país debe resistir presiones en la estructura de costos para los participantes del SIC y el riesgo de suspensiones en el mercado de origen o de la cotización principal de las emisoras en otras bolsas del mundo.

La ratificación y entrada en vigor del T-MEC, junto con la integración financiera que ya trae consigo la presencia del SIC en México, intensificará las presiones para el acceso y la permanencia de las entidades financieras automotrices, cuyo capital social es mayormente mexicano; esto, considerando que el nuevo tratado permitirá la entrada de una amplia gama de productos o servicios financieros adicionales que las obligará a introducir y desarrollar productos o servicios similares, con el consecuente incremento en los gastos que esto acarrea. Del otro lado de la moneda, las instituciones financieras automotrices de marca han logrado introducir, desarrollar y explotar esquemas de financiamiento que, con el advenimiento del T-MEC, les permitirán asegurar su nueva modalidad de explotación de ganancias: el financiamiento automotriz.

Fuentes

ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOPARTES (AMDA)

2005- Reportes anuales de financiación automotriz, en <<https://www.amda.mx/financiamiento-automotriz>>, consultada el 20 de febrero de 2019.

BOLSA MEXICANA DE VALORES (BMV)

2019 “Informe anual”, en <https://www.bmv.com.mx/es/Grupo_BMV>, consultada el 20 de marzo de 2019.

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES (CNBV)

2016 <<https://www.cnbv.gob.mx/Normatividad/Disposiciones%20de%20car%C3%A1cter%20general%20aplicables%20a%20los%20sistemas%20internacionales%20de%20cotizaciones.pdf>>, consultada el 20 de febrero de 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI)

1994- *La industria automotriz en México. Series anuales 1994-2019*. México:
2019 INEGI, en <<https://www.inegi.org.mx/temas/productividadsec/>>, consultada en febrero de 2020.

MARCIAL FLORES, AURORA

2016 “Ganancias, inversión extranjera y deuda en las empresas automotrices en México”. Tesis de doctorado. México: Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.

MARSHALL, WESLEY C.

2016 “Economía política de la banca sombra”, *Ola financiera* 9, no. 25: 80-108, DOI: <http://dx.doi.org/10.22201/fe.18701442e.2017.25.57733>

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE (TLCAN)

1994 <http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1687/4/images/43_%20Tratado_de_Libre_Comercio_de_America_del_Norte-TLCAN.pdf>, consultada en enero de 2019.

VOLKSWAGEN LEASING, S.A. DE C.V.

2007- *Reportes anuales*. Puebla, México: Volkswagen Leasing.
2018