

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

ACATLAN

**“EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO”**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMIA
P R E S E N T A
S E R G I O M A R C H S O T O

MEXICO

1 9 8 4



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL
EN MEXICO 1976 - 1983

	Pág.
I. INTRODUCCION.	1
II. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN EL PANORAMA ECONOMICO.	
A. Antecedentes 1961 - 1970.	3
B. Período 1970 - 1981.	7
C. Comportamiento en la Matriz de Insumo Producto.	7
D. Inversiones.	17
E. Ocupación.	20
F. Comercio Exterior en el Sector Automotriz.	23
G. Balanza Automotriz y su Efecto en la Balanza Comercial.	38
III. POLITICA GUBERNAMENTAL.	
A. El Decreto de 1962.	42
B. El Decreto de 1972.	44
C. El Decreto de 1977 - 1982.	45
IV. EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL.	
A. Introducción.	59
B. Antecedentes.	60
C. Automóviles.	63
D. Comerciales y Camiones.	75
V. LA NUEVA POLITICA.	
A. El Nuevo Decreto 1983.	86
B. Estrategia de la Industria Automotriz Terminal ante el nuevo Decreto.	90
VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	92

- - - - -

EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL
EN MEXICO 1976-1983

I. INTRODUCCION	1
II. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN EL PANORAMA ECONOMICO	
A. Antecedentes 1961 - 1970	3
B. Período 1970 - 1981	7
C. Comportamiento en la Matriz de Insumo Producto.	9
D. Inversiones.	17
E. Ocupación.	20
F. Comercio Exterior en el Sector Automotriz.	23
G. Balanza Automotriz y su Efecto en la Balanza Comercial.	38
III. POLITICA GUBERNAMENTAL.	
A. El Decreto de 1962.	42
B. El Decreto de 1972.	44
C. El Decreto de 1977 - 1982.	45
IV. EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL.	
A. Introducción.	59
B. Antecedentes.	
C. Automóviles.	60
D. Comerciales y Camiones	75
V. LA NUEVA POLITICA.	
A. El Nuevo Decreto 1983.	86
B. Estrategia de la Industria Automotriz Terminal ante el nuevo Decreto.	90
VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	92
BIBLIOGRAFIA	95

EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN MEXICO

1976 - 1983

INTRODUCCION:

El año de 1983, representó para la Industria Automotriz Terminal, la caída más vertiginosa que se haya registrado en la producción de ésta rama en--- los últimos trece años, después del espectacular período de crecimiento registrado por dicha industria en el período 1978 y 1981 que fué del 55.4%. Sin embargo la producción se ha visto virtualmente suspendida a tal grado que para 1983 las cifras registradas son de tan solo 285,485 unidades, es decir, lo anterior representa con respecto a 1981, año pico, una caída del 52.2% cifra comparable a la del año 1977 cuando se produjeron 280,813 unidades.

Durante el período 1976-1983 se pretende analizar las dos fases que ha tenido la Industria Automotriz Terminal, es decir, se analizarán las causas que motivaron el auge así como el período de depresión en donde actualmente se encuentra. Asimismo se pretende analizar las posibles alternativas que tiene ésta industria para su recuperación.

Lo anterior es de vital importancia, debido a que la influencia que tiene el sector automotriz para con el conjunto de la economía difícilmente se podría éste exagerar especialmente en los rubros, como ocupación directa e indirecta, producción y en la Balanza Comercial del País.

Debido a que las actividades del Sector Automotriz han sido sujetas a políticas y regulaciones especiales por parte del Gobierno Federal, será necesario estudiar los distintos Decretos y Reglamentos que ha tenido este sector porque de no hacerlo sería muy difícil interpretar los objetivos y resultados obtenidos durante este período de estudio.

C A P I T U L O I

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN EL PANORAMA ECONOMICO

En éste capítulo señalaremos la importancia que ha tenido la Industria -- Automotriz dentro del sector manufacturero así como aquellos indicadores que nos permitan tener una visión más clara del peso que tiene ésta industria en el panorama económico. Cabe mencionar que en algunos casos la información solo se cubre parcialmente debido a que no se disponen cifras para años recientes.

ANTECEDENTES: 1961-1970

A raíz del Decreto de 1961, se pueden observar dos características esenciales, por un lado el alto crecimiento en la producción de la Industria Terminal y por otro el surgimiento de la producción de la Industria Auto partes.

(Vease cuadro siguiente)

* * * * *

TASAS DE CRECIMIENTO DE LA PRODUCCION BRUTA (%)
1961-1970

	1961-65	1966-70	1961-70
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	18.2	15.7	16.9
Terminal	13.3	14.4	13.4
Autopartes	39.0	18.5	28.4

(Cuadro 1)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, ---
1982 - 1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Este comportamiento, es resultado en una buena medida del Decreto de 1962 donde fundamentalmente quedaría prohibida la importación de motores, como unidades completas para automóviles y camiones. Por lo antes expuesto, la participación en la producción manufacturera de la Industria Automotriz Terminal se incrementó de un 2.7% a un 4.4% mientras que su participación en el Producto Interno Bruto en el sector manufacturero varió de un 1.7% en 1960 a un 2.9% en 1970.

Una mejor idea del comportamiento de la Industria Automotriz Terminal con respecto a su sector y al conjunto de la economía nos lo da el siguiente cuadro:

**TASA MEDIA DE VARIACION DE LA
PRODUCCION BRUTA Y EL PIB (%)
1961-1970**

	1961-65	1966-70	1961-70
<u>Producción bruta.</u>			
Ensamble	13.3	14.4	13.8
Industria automotriz	18.2	15.7	16.9
Manufacturas	8.8	8.5	8.6
TOTAL	7.2	7.2	7.2
<u>Producto interno bruto.</u>			
Ensamble	14.5	14.4	14.4
Industria automotriz	20.8	16.2	18.5
Manufacturas	9.2	8.6	8.9
TOTAL	7.1	6.9	7.0

(Cuadro 2)

Vease fuente siguiente página.

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México - --
1982 - 1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

1970 - 1981:

Durante el período 1970-1980, la política gubernamental estuvo destinada a fomentar el crecimiento de la Industria, en especial durante el período 1977-1981 donde se otorgaron numerosos subsidios y en donde inclusive el grado de integración fué disminuído.

Asimismo cabe mencionar que es en éste último período donde se manifiesta el auge de la Economía Mexicana y que por ende en forma recíproca se genera el mayor grado de crecimiento en la producción de la Industria Automotriz Terminal. No se pretende en esta sección elaborar un análisis de las principales medidas que motivaron estos crecimientos dado que como ya se mencionó en ésta sección solo se persigue el manifestar la importancia que tiene la Industria Automotriz Terminal en los distintos rubros.

Durante el período 1970-1981, en lo referente a las tasas medias de crecimiento del Producto Interno Bruto, el de la rama Automotriz Terminal - fué de 12.3%, el del Sector Manufacturero de 7.2% y el del Producto Interno Bruto del Total de la Economía fué del 6.7%.

Vease cuadro siguiente hoja.

1971-1981
(%)
TASAS MEDIAS DE CRECIMIENTO

	1971-75	1976-81	1971-81
PIB Total	6.5	6.9	6.7
Manufacturas	7.1	7.2	7.2
Automotriz total	13.3	9.2	11.1
Industria automotriz terminal	15.8	9.5	12.3
Industria de autopartes	10.3	8.8	9.4

(Cuadro 3-A)

FUENTE: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México,--
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

PRODUCTO INTERNO BRUTO POR ACTIVIDADES 1970-1981
(Millones de pesos de 1970)

CONCEPTO	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980 ^a	1981 ^a
TOTAL	444 271	483 904	507 088	544 307	577 508	608 978	636 831	667 722	711 983	777 183	841 866	810 263
ACTIVIDADES PRIMARIAS	64 123	67 274	67 624	60 964	61 486	62 728	63 350	68 121	72 200	70 603	75 705	80 533
Agricultura	31 618	33 862	33 423	34 633	36 483	36 679	36 138	38 977	42 142	39 676	43 621	47 319
Cacería	19 616	20 181	20 862	21 627	22 408	23 296	24 080	24 907	25 683	26 181	26 181	27 844
Pesquería	2 260	2 227	2 308	2 353	2 417	2 477	2 526	2 601	2 812	2 998	3 163	3 121
Caza y pesca	833	844	1 031	1 151	1 168	1 276	1 367	1 548	1 563	1 803	2 046	2 240
INDUSTRIA	146 071	148 304	163 112	180 818	183 901	204 056	214 040	220 556	243 509	271 135	286 044	322 587
Mineral ^a	6 417	6 347	6 638	7 177	7 863	7 656	8 083	7 910	8 336	8 895	9 610	10 187
Petróleo ^a	8 078	8 915	9 488	10 170	11 531	12 761	13 680	15 442	17 025	21 133	26 133	30 642
Petroquímica Básica	881	760	916	1 008	1 268	1 388	1 568	1 404	1 639	1 866	2 152	2 508
Manufacturas:	100 638	104 382	114 581	128 630	134 480	141 246	148 115	153 276	160 384	186 014	198 827	213 228
Alimentos, bebidas y tab.	12 990	11 901	12 818	13 961	14 819	16 282	16 680	17 656	19 241	21 442	23 151	24 509
Textiles prendas de vestir y productos de cuero, Prod. de madera, muebles, papel, impre. y Edit.	15 520	16 840	18 127	19 250	19 806	20 193	20 362	21 701	22 921	25 434	26 043	27 678
Productos metálicos	9 292	8 084	8 958	10 715	11 622	11 812	12 092	13 728	14 687	16 248	17 786	18 482
Productos no metálicos	5 240	4 842	5 329	5 804	6 189	6 378	6 644	6 412	7 146	8 137	8 544	9 042
Vehículos automotores	2 323	3 001	3 403	4 269	5 254	5 468	4 979	4 400	4 804	6 060	7 077	8 057
Carreteras y P. Autom.	2 318	2 486	2 727	3 286	3 807	3 777	3 658	3 618	4 339	5 059	5 681	6 714
Otros Eq. y Mat. de transp.	685	704	780	880	956	958	1 101	927	973	976	1 131	1 287
Otros Ind. Manufactureros	82 561	86 136	81 434	88 366	72 197	78 387	81 884	84 848	93 163	101 719	108 623	116 119
CONSTRUCCION E INSTAL.	23 630	22 488	25 318	29 007	30 970	32 782	34 310	32 484	36 522	41 297	46 370	51 713
ELECTRICIDAD	5 147	6 472	6 188	6 827	7 813	8 236	9 242	9 941	10 724	11 830	12 504	13 727
COMERCIO	101 445	106 362	114 720	124 443	131 100	138 268	142 861	146 587	156 858	175 884	180 503	208 108
COMUNICACIONES Y TRANSP.	21 367	23 015	26 364	30 431	34 487	37 904	39 848	42 480	47 780	55 200	62 971	68 912
SERVICIOS	127 671	134 607	148 846	155 100	163 471	174 118	182 340	188 576	200 056	214 085	227 527	241 381
Gobierno (Admon. Pública y defensa)	12 542	13 860	15 552	16 757	18 273	21 212	21 941	21 540	25 275	25 237	27 827	30 192
Otros	115 129	120 747	131 294	138 343	145 218	152 906	160 399	167 035	174 771	188 848	199 700	211 189
AJUSTE POR SERV. BANCARIOS (-)	5 308	5 698	6 070	6 550	6 847	7 086	7 518	7 597	8 520	9 814	10 985	12 368

^a Cifras Preliminares

^b Incluye Mineral de hierro, Metales metálicos no ferrosos; certeras, arena, grava y arcilla y otros minerales no metálicos

^c Incluye explotación de petróleo y gas; carbón y derivados y refinación de petróleo.

FUENTES: Informe anual 1980, Banco de México, S.A. Enero 1982.

Sistemas de cuentas nacionales de México, S.P.P. Estimación Preliminar 1981, Abril 1982.

Fuente: La Industria Automotriz De México En Cifras 1982
Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

PARTICIPACION PORCENTUAL DEL PIB DE
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL (%)
1970-1981

	1970	1975	1981 ^{e/}
En el total	0.6	0.9	1.0
En el PIB manufacturero	2.5	3.7	4.2
En el PIE total de la rama automotriz	53.1	59.1	60.1

(Cuadro 3-B)

FUENTE: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, --
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial

Dichas participaciones pudieron haber sido superiores pero pese a la falta de capacidad de la Industria Automotriz Terminal y del incipiente desarrollo de la Industria de Autopartes provocaron el grado de participación mos trado.

COMPORTAMIENTO EN LA MATRIZ DE INSUMO

PRODUCTO

El comportamiento manifestado, dentro de la Matriz de Insumo Producto nos presenta una caída del Consumo Intemedio que tiene la Industria Automotriz con respecto a 1970, lo anterior fundamentalmente se debió a la aper tura que se tuvo para con el mercado exterior motivada ésta por una sobre valuación de nuestra moneda, situación comparable a principios de los '80

cuando resultó más económico importar que tratar de desarrollar proveedores locales para la Industria. El siguiente cuadro nos muestra como - el Consumo Intermedio Doméstico de la rama decreció.

CLASIFICACION FUNCIONAL DE LA INDUSTRIA DE
VEHICULOS AUTOMOVILES

(Porcentajes sobre la producción bruta a precios corrientes).
1970-1975

	Consumo Intermedio Doméstico de la Rama.	Demanda Intermedia Ejercida sobre la Rama.	Medio de la Economía en su Conjunto.	Papel funcional
1970	50.2	7.8	36.9	Manufactura con destino final.
1975	47.9	7.8	36.4	Manufactura con destino final.

(Cuadro 4)

PROPORCION DE LAS IMPORTACIONES DE INSUMOS
SOBRE EL CONSUMO INTERMEDIO TOTAL

(Porcentajes sobre la producción bruta a precios corrientes)
1970-1975

	1970	1975
Vehículos automóviles	29.1	17.4
Carrocerías y partes automotrices	14.9	8.7

(Cuadro 5)

FUENTE: (Cuadros 4 y 5)

Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, --
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

La importancia que tiene ésta Industria en la Economía es fundamentalmente el impacto tan importante que registra ésta para con la demanda final, pero a su vez éste mismo impacto la hace sumamente sensible a cambios en inversiones, consumo y hasta antes de 1982 a la exportación. A su vez, la Industria Automotriz coadyuva al desarrollo de otras ramas es decir, éste sector mantiene una correspondencia biunívoca con distintas ramas y por ende adquiere el papel de motivador para el desarrollo de éstas, sin embargo dicha dependencia indudablemente impactará en los costos, los cuales invariablemente repercutirán sobre el precio final de las unidades.

DESTINO DE LA PRODUCCION DE LA INDUSTRIA DE
VEHICULOS AUTOMOVILES

(Millones de pesos corrientes)
1970-1975

	1970	(%)	1975	(%)
<u>Valor bruto de la producción</u>	<u>8,985.5</u>	<u>100.0</u>	<u>25,447.2</u>	<u>100.0</u>
Demanda final.	8,281.5	92.2	23,460.5	92.2
Demanda intermedia.	704.0	7.8	1,986.7	7.8

(Cuadro 6)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México,-
1982 - 1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

DISTRIBUCION DE LA DEMANDA FINAL DE VEHICULOS
AUTOMOTORES
(Millones de pesos corrientes)
1970-1975

	1970	(%)	1975	(%)
<u>Demanda Final.</u>	<u>8,281.5</u>	<u>100.0</u>	<u>23,460.5</u>	<u>100.0</u>
Consumo privado	3,460.3	41.8	9,799.6	41.8
Consumo del Gobierno	3.8	0.0	78.9	0.3
Formación bruta de capital fijo.	4,511.6	54.5	12,783.5	54.5
Exportaciones	6.4	0.1	116.0	0.5
Variación de existencias.	299.4	3.6	682.5	2.9

(Cuadro 7)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México,
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Ahora bien, por cuanto a la demanda final se refiere, el cuadro anterior nos muestra la distribución que tuvo ésta durante el período de 1970 a 1975, los cambios más importantes se registran en los rubros del consumo del Gobierno - y en la formación bruta del capital fijo, fundamentalmente en éste último - dado que, pasó de 4'511.6 a 12'83.5 millones de pesos corrientes.

CONSUMO INTERNO

En cuanto al Consumo Interno se refiere, la Industria Automotriz Terminal - en 1975 adquirió insumos por un total de 12.2 millones de pesos corrientes- destacandose la adquisición en las ramas como la de carrocerías y partes - automotrices representando un 49.3%, al comercio un 20.4% y en la produc - ción del hule un 9.4%.

Lo anterior es importante dado que si comparamos las adquisiciones directas de insumos ésta fué en 1970 de 4.5 millones, además se puede apreciar que - en 1975 existió una mayor diversificación en las ramas pues se sumaron a - estas cinco más.

Si bien, fué importante el aumento de adquisiciones de insumos, la partici - pación que se tuvo para con el total de insumos decayó pues pasó de " 80% - en 1970 a 62% en 1975 ", lo anterior se debió a que la Industria Automo - triz manifestó una mayor dependencia con el exterior y trajo como conse -

cuencia un menor demanda hacia los productos nacionales no siendo el mismo fenómeno para los servicios dado que si observamos la participación que tuvo el transporte y la electricidad, pasaron éstos de una participación en 1970 de un 1.5% a un 5.4% en 1975.

En seguida mostramos las ramas abastecedoras de bienes y servicios intermedios a la Industria de Vehículos y Automóviles.

RAMAS ABASTECEDORAS DE LA INDUSTRIA DE
VEHICULOS AUTOMOVILES 1975

	Participación en los Insumos Nacionales. (%)
1. Carrocerías y partes automotrices	49.3
2. Comercio	20.4
3. Productos de hule	9.4
4. Transporte	4.8
5. Servicios profesionales	3.1
6. Imprentas y editoriales	2.4
7. Restaurantes y hoteles	1.5
8. Vidrio y sus paraproductos	1.3
9. Otras industrias químicas	1.2
10. Otros servicios	1.2
11. Servicios financieros	1.0
12. Electricidad	0.6
13. Papel y cartón	0.4
14. Equipos y accesorios electrónicos	0.4
15. Vehículos automóviles	0.4
16. Prendas de vestir	0.4
17. Otras industrias textiles	0.3
18. Comunicaciones	0.3
19. Servicios de esparcimiento	0.3
20. Refinación de petróleo	0.3
21. Alquiler de inmuebles	0.2
22. Industrias básicas del hierro y el acero	0.2
23. Jabones, detergentes, perfumes y cosméticos	0.1
24. Otros productos metálicos	0.1
25. Maquinaria y equipo no eléctrico	0.1
26. Industrias básicas de metales no ferrosos	0.1
27. Otros equipos y aparatos eléctricos	0.1
28. Maquinaria y aparatos eléctricos	0.0
29. Aserraderos, incluso triplay	0.0
30. Artículos de plástico	0.0
<u>T o t a l</u>	<u>100.0</u>

(CUADRO 8)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, ---
1982 - 1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

**RAMAS ABASTECEDORAS DE BIENES Y SERVICIOS
INTERMEDIOS A LA INDUSTRIA DE VEHICULOS AUTOMOVILES**

1 9 7 0

	Participación en el Total de Insumos Na- cionales.
1. Carrocerías y partes automotrices	57.4
2. Comercio	21.9
3. Productos de hule	7.1
4. Vehículos automóviles	2.0
5. Otras industrias textiles	1.9
6. Vidrio y sus productos	1.8
7. Equipo y accesorios electrónicos	1.2
8. Otros equipos y aparatos eléctricos	1.1
9. Transporte	1.0
10. Otras industrias químicas	0.8
11. Imprentas y editoriales	0.6
12. Servicios de esparcimiento	0.6
13. Electricidad	0.5
14. Servicios financieros	0.4
15. Otros servicios	0.3
16. Alquiler de inmuebles	0.3
17. Maquinaria y equipo no eléctrico	0.2
18. Industrias básicas de metales no ferrosos	0.2
19. Otros productos metálicos no ferrosos	0.2
20. Refinación de petróleo	0.2
21. Industrias básicas del hierro o el acero	0.1
22. Servicios profesionales	0.1
23. Comunicaciones.	0.0
24. Extracción de petróleo y gas	0.0
25. Productos metálicos estructurales	0.0
<u>T o t a l</u>	<u>100.0</u>

(Cuadro 9)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, ---
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

PRODUCCION DE LLANTAS PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES 1970-1981
(miles de piezas)

Año	Automóviles	Camiones	Total	PARTICIPACION PORCENTUAL			INDICE (Base:1970)		
				Automóviles	Camiones	Total	Automóviles	Camiones	Total
1970	2 066	1 303	3 369	61.3	38.7	100.0	100.00	100.00	100.00
1971	2 368	1 342	3 710	63.8	36.2	100.0	114.82	102.99	110.45
1972	2 883	1 424	4 307	66.9	33.1	100.0	139.55	109.29	127.84
1973	2 913	1 658	4 571	63.7	36.3	100.0	141.00	127.24	135.68
1974	2 910	1 761	4 671	62.3	37.7	100.0	140.85	135.15	138.65
1975	3 341	1 972	5 313	62.8	37.2	100.0	161.71	151.34	157.70
1976	3 934	2 218	6 152	63.9	36.1	100.0	190.42	170.22	192.61
1977	3 901	2 192	6 093	64.0	36.0	100.0	188.82	168.23	180.85
1978	4 952	2 890	7 842	63.1	36.9	100.0	239.69	221.80	232.77
1979	4 558	3 049	7 617	59.9	40.1	100.0	221.10	234.00	226.09
1980 ¹	5 207	3 520	8 727	59.6	40.4	100.0	252.03	270.15	259.04
1981 ²	4 805	3 451	8 256	58.2	41.8	100.0	232.57	284.85	245.06

(Cuadro 10)

Fuente: La Industria Automotriz de México en Cifras 1982.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

El cuadro anterior nos muestra como la Industria Automotriz Terminal afecta en forma directa, como mencionamos, a la Industria Llantera.

INVERSIONES

Debido a las favorables expectativas que presentaba el mercado hasta antes de 1982 la Industria Automotriz Terminal generó diversas inversiones localizadas éstas en el Norte del país a excepción de NISSAN quién invirtió en Aguascalientes.

Cabe mencionar que durante el período de 1977 a 1982 la inversión de la ---
Industria Terminal se incrementó en casi diez veces pues pasó de diez mil -
a noventa y nueve mil millones de pesos a precios de 1980.

Los objetivos, por parte del Gobierno en este rubro se han visto cumplidos y podemos decir que a partir de 1979 el incremento fue sustancial, además vale la pena mencionar que dichas inversiones fueron destinadas a plantas de ensambles y de motores destinadas en gran parte y sobre todo en lo referente a la de motores a la exportación.

Por cuanto a la satisfacción que tendrán para el mercado local se espera -- que dichas plantas sean subutilizadas o bien para tener un mayor grado de aprovechamiento en su capacidad éstas tendrán que ser utilizadas para satisfacer los mercados internacionales dado que el mercado nacional actualmente se encuentra en crisis.

Las inversiones más destacadas que se hicieron en éste período fueron:

= INVERSIONES MAS DESTACADAS =

EMPRESA	CAPACIDAD	PRODUCTO	INVERSIONES
FORD MOTOR, CO.	(Unidades) 500,000.00	MOTORES L4	14,500' MILLONES DE PESOS
GENERAL MOTORS	450,000.00 87,000.00	V6 Y ENSAMBLE	13,000' MILLONES DE PESOS
N I S S A N	350,000.00	MOTORES L4	7,000' MILLONES DE PESOS
C H R Y S L E R	280,000.00	MOTORES L4	3,500' MILLONES DE PESOS

(Cuadro 11)

Fuente: Héctor Islas "Comercio Exterior" Vol. 33 N° 3 Marzo 1983.

INVERSION TOTAL EN ACTIVOS FIJOS
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1977-1982
(millones de pesos a precios de 1980)

ANO	TOTAL	INDUSTRIA TERMINAL	INDUSTRIA DE AUTOPARTES
1977	34,390	10 410	23 980
1978	53 240	24 180	29 060
1979	72 540	37 070	35 470
1980	99 120	55 330	43 790
1981	128 390	77 350	51 040
1982 ^{e)}	157 690	98 790	58 900
TMCA* 77-82	35.6	56.8	19.7

FUENTE: Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, SEPAFIN

* Tasa de crecimiento medio anual.

e) Estimado en base a inversiones programadas.

(Cuadro 12)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, ---
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

OCUPACION

Debido a las inversiones que se registraron durante éste período mismas que como ya hemos dicho fueron dirigidas a la creación de nuevas plantas tanto para ensamblar automóviles, así como para la fabricación de motores, trajeron éstas consigo por razón natural una generación de empleo.

En el siguiente cuadro mostramos el grado de crecimiento que trajo en el em

pleo consigo ésta industria. Es conveniente mencionar que el empleo de la industria autopartes fue superior a la de la Industria Terminal debido a que ésta industria tiene tecnologías más avanzadas y el grado de automatización en los procesos de producción de ésta son más elevados.

Ahora bien, se estima que en el período 1982-1983 hubo en el conjunto de la industria cerca de cuarenta mil despidos debido fundamentalmente a la depresión del mercado local.

Sin embargo la Industria Terminal en forma conjunta con los representantes del sector obrero trataron ambas a coadyuvar a parar el fenómeno del desempleo, para lo cual se implementaron políticas tales como la reducción de la jornada de trabajo, la cual fue de cuatro días, con esto podemos afirmar que se mermó el ingreso del obrero pero como hemos mencionado éste no perdió su fuente de trabajo.

Se estima que para finales de 1983 el total de personal empleado en lo que concierne a la Industria Automotriz Terminal serán cerca de cuarenta y ocho mil personas que laboren en ella, lo anterior es equiparable a las cifras registradas en 1978.

Pese a ésta situación crítica, 1984 parece ser un año optimista dado que en él se han suscitado noticias tales como la creación de nuevas plantas ensambladoras así como el inicio de programas de exportación con destino

a Sud América y a Norte América, lo cual nos hace pensar que parte de la capacidad ociosa con que se cuenta hoy en las diversas plantas se ocupará motivando con ello la creación de nuevas fuentes de trabajo.

PERSONAL OCUPADO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1977-1981

ANO	TOTAL	INDUSTRIA TERMINAL	INDUSTRIA DE AUTOPARTES
1977	90 700	39 800	50 900
1978	108 830	47 820	61 010
1979	119 000	50 530	68 470
1980	138 320	57 970	80 350
1981	158 550	67 840	90 710
TCMA* 77-81	15.0	14.3	15.5

(Cuadro 13)

Fuente: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, ---
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

COMERCIO EXTERIOR

INTRODUCCION:

Uno de los problemas más delicados a los cuales se está enfrentando la Industria Automotriz Terminal, es sin duda alguna el déficit que ha mostrado ésta en su Balanza Comercial, ya que a lo largo de su historia éste ha repercutido en forma alarmante dentro de la Balanza del país. Lo anterior ha sido debido en parte a la estrategia de crecimiento hacia dentro que siguió tanto la Industria Automotriz Terminal como la de Autopartes, ya que éstas fueron inducidas a crecer bajo la sombra de la actividad que desarrollaba la Nación, dirigidas como mencionamos, ha satisfacer los requerimientos del Mercado Interno, olvidándose ya por falta de capacidad o por condiciones económicas ha crear estrategias para integrarse a los mercados de exportación.

Sin embargo, cabe mencionar que las intenciones tanto por parte del Gobierno como por ciertas empresas fue el de tratar de atacar los mercados externos y lograr mantener una balanza de divisas equilibrada, pero dichos programas podemos delantar que empezaron tarde y los que había hasta antes de 1981 no lograron el éxito que de ellos se esperaba.

En éste apartado del primer capítulo mostramos el papel que ha tenido la Balanza de la Industria Automotriz Terminal y su peso respecto a la Balanza Comercial del país, de ello deduciremos que el impacto ha sido tan dra-

mático puesto que el déficit pasó en su participación con respecto a la Balanza Comercial del país de 36.5% en 1977 a un 57.7% en 1981.

Por lo anterior, el Gobierno ha emitido un nuevo decreto en 1983 el cual ha inducido un importante cambio en la estrategia de crecimiento de ésta- Industria ya que se ha hecho manifiesto, el camino de la exportación como única alternativa de crecimiento para la industria.

Por metodología no mencionaremos aquí las disposiciones gubernamentales- puesto que éstas son descritas en el capítulo de "La Nueva Política." - en el apartado del nuevo Decreto.

COMERCIO EXTERIOR

Dentro del panorama internacional, la Industria Automotriz Terminal juega un papel de Industria Dependiente, al igual que muchas otras, las empresas periféricas dependen de su casa matriz, fundamentalmente en rubros como Tecnología, Partes de Estampado, etc., por lo que hasta hoy cualquier cambio que se suceda en la Industria Norteamericana o matriz, forzosamente tarde o temprano estará afectando a las empresas periféricas.

Sin embargo cabe señalar que precisamente la Industria Norteamericana ha venido sufriendo una dinámica importante, dinámica en la que se vieron forzados a actuar debido a dos condiciones:

Crisis de su propio mercado, lo que les condujo a una contracción en la demanda por los elevados -- costos.

Influencia importante en la demanda de los autos japoneses en el mercado Americano, fundamentalmente por ser más baratos.

Esta última es clave para que las empresas automotrices ubicadas fundamentalmente en Detroit, se lanzaran a una cruzada dentro de la cual pretenden dos objetivos fundamentales:

· Reducción en los costos de producción.

Modernización de sus plantas.

Esto ubica a México en una posición estratégica - para que las empresas Norteamericana puedan presentarle una frente a la Industria japonesa. Ya que como sabemos la fuerza de trabajo en éste país es considerablemente más barata y es sin lugar a duda una atracción para la empresa capitalista, dado que con su misma tecnología puede en determinado momento aprovechar lo anterior para empezar a establecer programas de exportación de México para Estados Unidos, sin embargo - pese a que recientemente (como se mencionará en otros capítulos), empresas Terminales en México han iniciado programas de exportación de Estados Unidos de Norteamérica, ésto indica que México puede y debe aprovechar -

dicha situación para que se convierta ésta Industria - en importante fuente generadora de divisas. Divisas - que por definición el país ha necesitado a lo largo de su historia, la estrategia que el gobierno debe cuidar es la de no concentrarse solamente en una maquiladora sino en un primer período establecer estos programas - para que después de obligue a las empresas Terminales Periféricas a utilizar componentes de fabricación nacional y ésto permita tener dos efectos:

Una mayor adquisición de divisas.

Una mayor demanda de empleos

De lograrse lo anterior estaremos observando como fundamentalmente las empresas Periféricas estarían introduciéndose en el mercado más grande del mundo dado que en éste se consumen más o menos 10 millones de vehículos anuales y como de alguna forma estarían utilizando su actual capacidad ociosa generada ésta por la contracción del Mercado Nacional.

COMERCIO EXTERIOR

El papel desempeñado por la Industria Automotriz Terminal dentro del período 1950-1983 está caracterizado por dos etapas, la primera hasta antes de la década de los sesentas y la posterior a la del año sesenta y dos, año en el cual encontramos el Decreto por el cual podemos explicarnos la existencia de la Industria Automotriz.

Hasta el Decreto de 1962 la libertad de importar todos los componentes y partes mayores así como unidades completas fue prácticamente absoluta y no fue sino hasta 1948 cuando se gestó por parte del Estado el primer intento de someter al régimen de permiso previo de importación y del control de unidades importadas a la Industria Automotriz, esto fue debido a dos razones, la primera a la expansión de la demanda en unidades importadas y la segunda derivada de la anterior al aumento en la salida de divisas. Dicho mecanismo operó en base a la experiencia histórica, es decir, las cuotas fueron fijadas en la enseñanza y en la cantidad de demanda que había existido.

Pese a lo anterior la situación se vio agravada al grado que las importaciones ascendían en 1960 a 146,727 miles de dólares representando el 32.8% de la Balanza Comercial de México. Debido a esto el Gobierno decide emitir el Decreto, el cual buscaba lograr los siguientes objetivos:

- o Elevar el contenido Nacional de las unidades fabricadas en México.
- o Fincar las bases para el nacimiento de la Industria de Autopartes.
- o Incrementar la creación de empleos.
- o Disminuir el déficit comercial vía aumento en el grado de integración Nacional.

Sin embargo, el incremento en la demanda y la falta de respuesta acorde -- con las necesidades de la Industria Terminal por parte de la de Autopartes condujo al agravamiento en el déficit comercial de la Industria Automotriz y fue que 1969 el Gobierno dictaminara que para el establecimiento de las cuotas básicas, éstas deberían ser justificadas con el mismo valor de la exportación al de sus importaciones. Dichas medidas fueron ratificadas en el Decreto de 1972, en éste Decreto se esperaba que para 1979 las empresas compensaran su déficit con sus importaciones, lo anterior no pudo llevarse a cabo debido a la crisis mundial sobre todo en los años 1974 y 1975 y don de las exportaciones cayeron debido también al grado de sobrevaluación de nuestra moneda.

(Véase cuadros siguientes)

VALOR DE LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ 1950-1970
(miles de dólares)

	1950	1955	1960	1965	1970
Automóviles transporte personas	19,903	31,485	58,227	98,908	114,275
Motores para automóviles	13,050	21,902	9,955	3,319	11,765
Partes y refacciones	1,987	4,907	29,563	52,839	67,620
Camiones para transporte mercs.	18,519	32,274	36,013	9,547	12,872
Chasises	1,881	3,176	12,969	38,233	50,176
TOTAL:	55,340	93,744	146,727	202,846	256,708

(Cuadro 14)

VALOR DE LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ 1975-1981
(miles de dólares)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Automóviles transporte personas	11,046	8,552	6,348	6,651	109,533	155,383	189,766
Motores para automóviles	56,919	64,125	59,982	70,455	120,068	144,964	168,418
Partes y refacciones	127,338	116,806	81,824	129,973	237,270	394,269	474,035
Camiones para transporte de mercs.	58,969	57,091	34,192	49,022	126,144	127,326	189,919
Chasises	356	1,210	886	252	966	1,281	6,643
Automóviles para usos s/equipos especiales	18,675	14,923	10,178	19,145	35,139	108,425	139,374
Material de ensamble	473,443	452,434	450,508	612,221	786,365	949,133	1,111,279
Ramplinas	3,583	3,539	1,908	5,385	10,790	22,400	139,173
TOTAL:	750,329	718,760	638,826	893,004	1,426,275	1,903,181	2,518,607

(Cuadro 15)

Fuente: (Cuadros 14 y 15)

Informes de) Banco de México)

VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1970-1981
(Miles de dólares)

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Automóviles transporte de personas.	11	4,685	9,904	12,180	39,333	93,120	96,528	68,918
Automóviles transporte de carga.	n.s.	4,009	8,509	17,780	28,532	23,648	30,116	38,369
Piezas sueltas para automóviles.	26,377	55,298	76,050	95,908	126,780	159,969	209,437	163,278
Chasises		1,950	692	889	5,555	1,646	1,012	1,304
Motores		35,372	56,401	82,549	86,317	51,590	30,458	58,852
Muelles y sus hojas		11,617	27,131	29,127	32,749	29,810	14,484	18,362
Partes para motores		9,079	13,655	14,955	14,646	17,039	20,337	21,254
TOTAL	26,388	122,010	192,342	253,468	333,912	376,822	404,372	370,337

n.s. = no significativo (menor de 500 dólares).

(Cuadro 16)

Fuente: Informes del Banco de México.

BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ
(Miles de Dólares)
1950-1983

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	S A L D O
1950	55 340	- - -	(55 340)
1955	93 774	- - -	(93 744)
1960	146 727	- - -	(146 727)
1965	202 846	- - -	(202 846)
1970	256 708	26 388	(230 320)
1975	750 329	122 010	(628 319)
1976	718 760	192 342	(526 418)
1977	638 826	253 468	(385 358)
1978	893 004	333 912	(559 092)
1979	1 426 275	376 822	(1 049 453)
1980	1 903 181	404 372	(1 498 809)
1981	2 518 603	370 337	(2 148 270)
1982	1 213 607	483 095	(730 094)
1983*	363 877	674 892	311 015

* PRELIMINAR

Fuente: Informes del Banco de México.
(Cuadro 17)

Por lo anterior, y en vista de que el sector automotriz estaba en mala -- situación, el Gobierno decidió emitir un nuevo Decreto en 1977, donde con nuevos estímulos trataría de motivar los programas de exportación para -- que éstos redujeran el déficit en la Balanza de Pagos.

Se consideró como exportaciones los siguientes conceptos: Exportaciones de vehículos, partes y componentes, ventas de unidades nuevas en las franjas fronterizas del Norte del país. Y por el lado de los egresos se consideró el pago de regalías y material de ensamble así como las importaciones de autos nuevos. La estrategia por parte del Gobierno para que la industria estuviese en equilibrio en 1978 fue dar una serie de estímulos dado que las empresas no estarían en condiciones para exportar los volúmenes esperados, el Decreto otorgó una cuota de 11,800 millones de pesos en 1978 decreciendo progresivamente hasta 1982. Lo anterior condujo a que -- las empresas no tuviesen en apariencia en 1978 y 1979 déficits, sin embargo en los años 1980 y 1981 el déficit no se pudo abatir y fue necesario -- dar un anticipo de divisas mismos que deberían cubrirse en ejercicios posteriores.

(Vease cuadro siguiente)

PRESUPUESTO DE DIVISAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL
(millones de pesos)

	1978	1979	1980	1981
Ingreso de divisas	22,019.67	25,517.16	22,994.31	22,757.28
a) Cuota inicial	12,779.32	10,285.96	6,224.22	3,164.83
b) -Valor Neto Exportado (VNX) -Ventas en frontera.	8,475.80 764.48	8,791.05 1,637.99	7,106.67 2,377.32	9,004.17 3,302.08
a1) Saldo anterior	---	4,441.06	4,552.59	2,353.09
b1) Inversiones	---	361.10	2,731.01	4,973.11
Egreso de divisas	15,076.57	22,104.64	27,030.17	35,308.18
c) Contenido Importado (CMV)	12,244.69	17,561.68	19,811.24	25,737.31
d) Gastos Indirectos de divisas (GID)	1,677.67	2,662.31	4,661.55	5,609.48
e) M. Refacciones	933.93	1,517.71	2,182.46	3,136.48
f) M. Automóviles	220.28	360.64	374.92	824.91
g) M. Especiales	---	2.30	---	---
Saldo (-)	6,943.10	3,412.52	(4,035.36)*	(12,510.90)*

- a) Cuota inicial = Asignación de divisas otorgadas a la industria terminal en base al Decreto de 1977.
- b) Valor neto exportado (VNX) = Exportación de vehículos y partes automotrices, deduciendo el contenido importado de los mismos.
- a1) Saldo anterior = Excedente de divisas generadas en el ejercicio anterior (no incluye la parte no ejercida de la cuota inicial, que no es transferible).
- b1) Inversiones = A partir del año modelo 1979, la Comisión Intersecretarial acordó considerar como exportaciones para efectos del presupuesto de divisas, las inversiones de la industria terminal recibidas del exterior, como aportaciones de accionistas extranjeros para aumentos de capital destinados a la adquisición de activos fijos nacionales.
- c) Contenido importado del vehículo (CMV) = Valor del contenido importado del vehículo, calculado en base a la fórmula del Artículo 50. del Acuerdo que establece las Reglas de Aplicación del Decreto de 1977. En éste influyen factores como: el valor del material importado de los vehículos, el contenido importado de las autopartes, el grado de integración de cada vehículo en relación al mínimo y al recomercado, y la composición del capital social de la empresa.
- d) Gastos indirectos de divisas (GID) = Incluye todos los pagos al exterior realizados por cada empresa, tales como regalías, asistencia técnica, viáticos, etc.
- e) M. Refacciones = Importaciones de componentes para repuesto. Incluye todas las importaciones que realizan las plantas para el mercado de repuesto.
- f) M. Automóviles = Importaciones de vehículos nuevos a la franja fronteriza y zonas libres del norte del país.
- g) M. Especiales = Importación de vehículos con equipos especiales.

Fuente: Juan José Larriva llamado Vega
"El Comercio Exterior de la Industria Automovilística en México"
"Comercio Exterior"
Volumen 32 Número 12

EXPORTACION DE MERCANCIAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ
(Miles de Dólares)

C O N C E P T O	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
1. Automóviles para Transporte de Personas	98528	24.4	68918	18.6	66924	13.9	72446	10.9
2. Automóviles para Transporte de Carga	30116	7.4	38369	10.4	14305	3.0	11743	1.7
3. Chasis con Motor	1012	0.3	1304	0.4	372	N.S	54	- - -
4. Motores para Automóviles	30458	7.5	58852	15.9	214162	44.3	395441	58.6
5. Muelles y sus Hojas para Automóviles	14484	3.6	18362	4.9	28508	5.9	7036	1.0
6. Partes Sueltas para Automóviles	209437	51.8	163278	44.1	131422	27.2	152236	22.5
7. Partes o Piezas para Motores	20337	5.0	21254	5.7	27402	5.7	35936	5.3
T O T A L	404372	100.0	370337	100.0	483095	100.0	174892	100.00

(Cuadro 19)

FUENTE: Informes del Banco de México.

IMPORTACION DE MERCANCIAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ
(Miles de Dólares)

C O N C E P T O	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
1. Automóviles para Transportes de Personas	155383	8.2	189766	7.5	93681	7.7	14289	5.0
2. Automóviles para Usos y Equipo Especial	108425	5.7	139374	5.6	58379	4.8	118892	6.2
3. Camiones de Carga Excepto Volteo	189919	7.5	189919	7.5	59483	4.9	6931	2.4
4. Camiones de Volteo	8434	0.5	-----	---	4630	0.4	181	---
5. Chasis para Automóviles	1281	---	6643	0.3	1565	0.1	182	---
6. Material de Ensamble para Automóviles	949133	49.9	1111279	44.1	583196	48.1	200769	69.3
7. Motores y sus Partes para Automóviles	144964	7.6	168418	6.7	109153	9.0	50883	17.6
8. Refacciones para Automóviles y Camiones	394269	20.7	474035	18.8	296118	24.4	8234	2.9
9. Remolques no Automáticos para Vehículos	22400	1.2	239173	9.5	7084	0.6	235	---
T O T A L	1903181	100.0	2518607	100.0	1213289	100.0	363877	100.0

(Cuadro 20)

FUENTE: Informes del Banco de México.

131

Como podemos observar, el cuadro anterior nos permite deducir que en el año de 1981 la exportación para automóviles de personas cayó en forma dramática y apenas hasta 1983 éste rubro se ha visto otra vez incrementado, lo anterior ha sido debido a que Volkswagen perdió fuerza en sus exportaciones, por otro lado cabe señalar la importancia que ha adquirido el rubro en la exportación de los motores para automóviles ya que a raíz de la exportación de éstos principalmente al mercado de Norte América fundamentalmente por el complejo de Ramos Arizpe, Chrysler y General Motors, así como ultimamente Ford en Chihuahua y Nissan en Aguascalientes han dado de cididamente un fuerte impulso a la exportación, lo cual inclusive para -- 1983 representa el 58.6% del total de exportaciones del sector automotriz.

Por el lado de las importaciones, la dependencia para con el exterior que da mostrada a lo largo del historial de la industria, dado que hasta 1983 su Balanza Comercial ha tenido un saldo positivo debido a la contracción que ha experimentado el mercado local, sin embargo los rubros han manifestado tener cierta consistencia en cuanto a su estructura siendo el más importante el material de ensamble para automóviles.

BALANZA AUTOMOTRIZ Y SU EFECTO EN LA BALANZA COMERCIAL

El impacto que tuvo la Industria Automotriz dentro de la Balanza Comercial del país, está íntimamente relacionado con el ritmo de crecimiento de la economía, dado que es el mercado quien en determinado momento exige o demanda los productos y con ello el efecto de dependencia aumenta o disminuye. De esta forma podemos apreciar que en el año de 1975 y en el año de 1976, fue de un 17.3% y de un 19.9% respectivamente, y si a su vez se compara con el año de 1981 año de gran actividad económica éste representó el 57.7% de la Balanza Comercial del país.

Lo que es realmente dramático es el grado en que se desplomó el déficit de la Industria Automotriz en 1982 puesto que éste cayó un 66% y para el período de 1983 es históricamente el primer año en el que la industria aparentemente tiene un saldo positivo.

Lo anterior si bien da motivos para verse con buenos ojos representa un costo grave en cuanto a la producción y en cuanto a la actividad de esta industria, en otras palabras, lo anterior en gran medida es resultado de dos condiciones: la primera el inicio como ya mencionamos, de los programas de exportación de motores y el segundo, la falta de actividad económica que conduce necesariamente a una grave contracción en el mercado.

PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL

1950 - 1983.

(MILLONES DE DOLARES)

ANO	BALANZA COMERCIAL DE MEXICO	BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ	RELACION 2/1 %
1950	(62.3)	(55.3)	88.8
1955	(145.1)	(93.7)	64.6
1960	(447.7)	(146.7)	32.8
1965	(458.3)	(202.8)	44.3
1970	(1, 038.7)	(230.3)	22.2
1975	(3, 637.0)	(628.3)	17.3
1976	(2, 644.4)	(526.4)	19.9
1977	(1, 054.7)	(385.4)	36.5
1978	(1, 854.4)	(559.1)	30.1
1979	(3, 162.0)	(1, 049.5)	33.2
1980	(3, 176.7)	(1, 498.8)	47.2
1981	(3, 725.4)	(2, 148.3)	57.7
1982	6, 584.5	(730.2)	11.1
1983	13, 234.2	311.0	2.4

FUENTE: Informes del Banco de México

Debe considerarse con lo antes expuesto que hasta 1982 la Industria -- Automotriz Terminal fue deficitaria por las siguientes razones:

- o Sobrevaluación de nuestra moneda.
- o Saturación en las capacidades de producción de la Industria Terminal, lo que motivó a hacer importaciones de emergencias.
- o La Industria Autopartes no respondió a las necesidades del mercado debido a su incipiente desarrollo mostrado.
- o Situación de depresión mundial traducido a baja - en la demanda por parte de los países industrializados.
- o Cabe mencionar que al solamente poder contar con el 20% de las divisas por parte de la Industria - Terminal, el impacto se agrava.

* * * * *

C A P I T U L O I I

POLITICA GUBERNAMENTAL

En 1925 se implementa la primera acción en cuanto a Política Gubernamental se refiere, cuando el Gobierno reduce el 50% de impuestos a la Ford Motor-Company a condición de que se estableciera en el país. Dicho 50% se referí a concretamente a la exención en los componentes de ensamble, y estuvo vigente, hasta 1948 cuando el Estado sometió al régimen de permiso previo de importación a los automóviles, así como al control de unidades ensambladas importadas através del mecanismo de cuotas.

La anterior medida se implementó debido a que la demanda existente de vehí- culos importados amenazaba a las plantas ensambladoras. Asimismo, el Gobier- no através de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal logró controlar los precios al mayoreo y menudeo partiendo del supuesto de la existencia - de una utilidad "razonable".

La proliferación de plantas de ensamble y por ende de modelos, motivó que- a finales de los años sesenta el país tuviese una cantidad numerosa de mo- delos.

Debido a que la demanda en los autos importados siguió ejerciendo una fuer- te presión sobre las plantas ensambladoras, la aportación que éstas logra-

ban para con los renglones como generación de empleos y utilización de partes locales fue casi nula, fue por ésta razón, que aparece en 1962 el nuevo Decreto para la Industria Automotriz.

2.1

El Decreto de 1962 fue el origen de la Industria Automotriz que conocemos hoy. En ese entonces se fijaron los siguientes objetivos:

- o Crear empleos.
- o Elevar el contenido de piezas nacionales.
- o Fijó las bases para el nacimiento de la Industria de Autopartes.
- o Aprovechar las instalaciones que ya se tenían en las industrias mecánica, eléctrica y de fundición.
- o Reducir el déficit comercial.
- o El crecimiento económico del país, mediante esta industria que tiene efectos multiplicadores sobre las distintas ramas.

Para lograr todo lo expresado anteriormente, se implementaron las siguientes medidas concretas:

- o A partir del 1o. de Septiembre de 1964, quedaba prohibida la importación de motores como unidad completa tanto para camión, como para automóvil.
- o A partir de la misma fecha la integración debería representar un 60% del costo directo de fabricación.
- o El Gobierno, vía la Secretaría de Industria y Comercio, aprobaría los programas de producción de las empresas.

- o Los precios estarían controlados por la Secretaría de Industria y Comercio en base a sus costos de fabricación de las unidades.

Como consecuencia de lo anterior, se establecieron 9 empresas Terminales, y eventualmente, gracias a éste Decreto, la repercusión que se tuvo tanto en el área de empleos, ahorro de divisas y producción de automotores fue -- muy positivo. Así, la actividad de la Industria Automotriz Terminal fue enmarcada por éste Decreto hasta 1969 ya que es aquí donde el Gobierno emite en el Diario Oficial una variante para el otorgamiento de las cuotas básicas de producción, esto consistía en que dichas cuotas quedaban condicionadas a que tenían que estar compensadas, en cuanto a importaciones se refiere, con exportaciones de partes automotrices de fabricación local con ello se pretendía eliminar la erogación de divisas y tener un mayor desarrollo. En cuanto a la Industria Autopartes se refiere, éste mecanismo debía empezar en 1970 y daba un margen de hasta diez años para que dichas compensaciones fuesen al 100% y en caso de no poder lograr este objetivo se facultó a la Secretaría de Industria y Comercio para intervenir en las reducciones -- que les correspondiere a su cuota básica.

Una vez que se consideró que el Decreto de 1962 había cumplido en su mayor parte con los objetivos propuestos, se pensó en tratar de consolidar los lo gros.

* * * * *

2.2

EL DECRETO DE 1972

Para 1972 se inicia una nueva etapa donde se pretende un mayor crecimiento en lo referente a la integración. Por ello el Gobierno emitió en éste año un nuevo Decreto el cual buscaba lograr los siguientes objetivos:

- o Aumentar el nivel de empleo.
- o Oferta de vehículos accesible al poder de compra de la población.
- o Reducir el déficit de la Balanza Comercial.
- o Un grado de integración del 60% con respecto al costo directo de la producción.

y en materia de reglas se seguía exigiendo,

- o La compensación de divisas mediante una mayor exportación.

y para lograr lo anterior el Gobierno dispuso que la Secretaría de - - - Hacienda efectuase exención de impuestos tales como la reducción en los - mismos de la importación de la maquinária y equipo que no fuese producido localmente, reducción hasta en 100% del impuesto de importación del material de ensamble, así como del impuesto de ensamble, también se dió autorización para depreciar en forma acelerada las inversiones en maquinária.

Los objetivos del Decreto fueron cumplidos en forma parcial, sobre todo en lo que se refiere en la reducción del déficit comercial y a la integración, sin embargo la colocación de partes en el extranjero en condiciones de crisis y a la falta desde ese entonces de una Industria de Autopartes capaz de elaborar productos de calidad hicieron imposible el cumplimiento total del Decreto, y como hemos dicho en este tiempo, el valor de nuestra moneda estaba sobrevaluado. Por lo que resultaba más fácil comprar algo en el exterior que tratar de desarrollar algún producto local.

2.3

POLITICA GUBERNAMENTAL 1977-1982

Para 1977 las condiciones de la Industria Automotriz eran poco más o menos las siguientes:

- o Depresión en el mercado local e internacional.
- o Déficit agudo en la Balanza Comercial.
- o Capacidad ociosa.
- o Número excesivo de plantas terminales para el mercado interno.

Por lo mencionado anteriormente, el Gobierno decidió impulsar a la industria y para ello emitió un Decreto más en donde se buscaba, fundamentalmente convertir a ésta industria en generadora de divisas mediante la creación del ya comentado presupuesto de divisas.

La Industria Terminal debía lograr el 100% de divisas para el que el presu --
puesto no cayera en números rojos, ésto debía ser logrado mediante el mecanis
mo de obtener un 50% de divisas através de empresas registradas en la Secreta
ría de Patrimonio y Fomento Industrial (Industria Autopartes) mientras que el
otro 50% sería através de productos elaborados por la Industria Terminal o --
por empresas no registradas, además éste 50% solo podría ser formado por el -
20% de las maquiladoras pertenecientes a la Industria Terminal, con ello se -
pretendió lograr que la Industria de Autopartes creciese y se internacionali
zara.

INTEGRACION

Por el lado de la Integración el Decreto fijó un grado mínimo para las unida
des de:

- o Automóviles 50%
- o Camiones 65%
- o Tractocamiones 70%
- o Autobuses Integrales 70%

Sin embargo, dicho grado de integración debía ser mejorada en los años subsi
guientes por lo que tendríamos los siguientes aumentos:

(Vease siguiente cuadro)

* * * * *

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Automóviles	55%	65%	70%	75%
Camiones. *	70%	75%	80%	85%
Tractocamiones	75%	80%	85%	90%
Autobuses Integrales	75%	80%	85%	90%

(Cuadro 22)

FUENTE: Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, --
1982-1986 Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial
Secretaría de Programación y Presupuesto

Como se ve, la integración, fue también motivo de preocupación por parte --
del Gobierno y la estrategia para tener un mayor control sobre la Industria
Terminal, motivó que se dividieran los componentes en tres secciones:

- o Los nacionales y de incorporación obligatoria
- o Las de fabricación Nacional
- o Los complementarios de importación.

Para los dos primeros si se requería importar algún componente la Secretarí
a de Patrimonio y Fomento Industrial debía autorizarlo mientras que los ca-
talogados en el punto tres debían ser manejados con la Secretaría de Comer-
cio. Además se prohibió a las empresas terminales producir componentes de -
fabricación Nacional y se obligó a las empresas terminales a informar a la-

Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial los modelos a producir para el siguiente año modelo.

Para la producción de las diversas líneas de motores se exigía exportar el 60% de volúmen a producir. Por otro lado se facultó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a otorgar reducciones en impuestos de importación de maquinaria y del impuesto especial de ensamble, así como el de devolver el 100% de los impuestos indirectos de exportación.

Por otro lado se experimentó la liberación de precios en las unidades tanto a distribuidores como a consumidores, con ello se pretendía procurar lograr precios más accesibles a los consumidores, lo anterior nunca se logró debido fundamentalmente a la falta de competencia que existió por parte de la Industria Terminal, puesto que las capacidades existentes no lograban satisfacer en ningún momento la demanda de vehículos.

En otro punto, la monopolización de motores diesel en camiones y tractocamiones quedó como exclusiva por parte del Estado o por compañías con estructura de capital de mayoría mexicana, y por último se creó la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

Una vez emitido el Decreto de 1977 diversas medidas acompañaron a éste, entre ellas estuvo la aplicada a motores dentro de la cual se dividió la fabricación de éstos en dos partes: la correspondiente a la Industria - --

Terminal la cual corresponden los monobloques, culatas, etc., y la que perteneció a la Industria de Autopartes en la producción de anillos, pistones y cigueñales. Sin embargo se le permitió a la Industria Automotriz Terminal ha que se dedicara a producir una de las piezas críticas de las mencionadas por la Industria Autopartes. Uno de los principales problemas a los cuales se ha enfrentado la Industria Automotriz Terminal es la falta de reacción rápida - por parte de la Industria Autopartes por lo que con ello se venía generando una serie de importaciones a veces innecesarias, para ello el Gobierno procedió a crear la llamada planeación concertada, en donde fundamentalmente se plantean los requerimientos que tendrá la Industria Terminal en el corto, mediano y largo plazo, con ello se pretendía al igual, que de no haber una - - reacción oportuna por parte de la Industria de Autopartes, si se llegasen a requerir importaciones éstas no serían contabilizadas, en otras palabras, si después de haberle solicitado a la Industria Autopartes los requerimientos y si éstas no cumplían por alguna causa, éstas importaciones no serían contabilizadas en el presupuesto de la Industria así como para el grado de integración.

Ahora bien, si existiese una reprogramación por parte de la Industria Terminal y motivara por ello importaciones éstas no gozarían de subsidios y se -- contabilizarían para el grado de integración. Otro punto que representó problemas para el país, fue la importación excesiva de unidades en los mercados fronterizos por lo que en Enero de 1981 se reglamentó la compra tanto de unidades nuevas como usadas, así se llegaron a importar en 1981 105 mil unida--

des usadas y 6,057 nuevas representando el 18.62% de la producción Nacional de ese año. Para 1982, dicha cuota no se alteró debido a las necesidades -- del país para ahorrar divisas, es decir, debe entenderse con ello que el valor de las importaciones no se alterarían.

En vista de que los programas de exportación, como mencionamos, no se generaron en el tiempo previsto, el Gobierno por medio de la Comisión Intersecretarial anticipó divisas para cumplir con el ya mencionado presupuesto de divisas. Lo anterior fue el prelude del problema económico que se avecinaba a nivel Nacional. Como dijimos el Gobierno al no tener disponibilidad en las divisas expide en Julio de 1981 una resolución para Racionalizar el déficit en la Balanza Comercial de la Industria Automotriz, dicha resolución-- tomó por sorpresa a la Industria Terminal y los puntos más importantes fueron:

- o El volumen de producción de 1982 fuese igual al de 1981 a excepción de aquellas plantas que tuviesen capacidad en la obtención de divisas. Con ello el Gobierno conociendo de hecho el problema que afrontaría el país en los próximos meses, indujo a las plantas terminales a que no se endeudaran más y a que no produjesen más, para con ello el impacto a la vez que se tuviera en la Balanza Comercial del país fuese menor.
- o El valor de las importaciones no podía ser superior a las del año modelo 1981.

Con lo anterior probablemente y con ya ciertas indicaciones de probables de valuaciones el valor de las importaciones se encarecerían y por supuesto és tas bajarían.

- o En el año de 1982 no se producirían vehículos que no tengan el grado de integración mínima.
- o Se prohibió la importación de autos de lujo motivando con esto una reducción en la participación de los segmentos, de los autos populares más fuer tes, al igual que un mercado negro de componentes o de opciones de lujo.
- o Se prohibió la importación de unidades que fuesen equivalentes a las producidas en el país.
- o Se prohibió el incremento en la cuota de unidades de importación.

Como complemento a la resolución anterior en Diciembre de 1981, el Gobierno expidió otra la cual pretende economizar combustible en la que quedaba prohibido producir motores de ocho cilindros a partir del año de 1985, por lo que solo se producían motores de cuatro y seis.

Asimismo se exigió un rendimiento mínimo en la eficiencia de los automóviles, por lo que a partir de 1982 fue de 7.5 kilómetros por litro hasta once kilómetros por litro en 1990 con lo cual el "Gobierno pretende ahorrar doce mil barriles diarios de gasolina y cuarenta y cuatro mil de petróleo crudo, mientras que para 1990 sería de cincuenta mil barriles diarios de gasolina-

y ciento setenta y tres mil barriles de crudo".(1)*

Las cifras expuestas en seguida muestran la cantidad hasta 1981 de consumo - de gasolina.

CONSUMO DE GASOLINA DEL SECTOR TRANSPORTE
(Millones de Litros)

AÑOS	Autotransporte		Automóviles	Total
	De Pasajeros	De Carga		
1960	326	2060	2117	4503
1965	390	2134	2787	5311
1970	521	2555	4780	7856
1971	546	2618	5248	8412
1972	571	2683	5822	9076
1973	598	2749	7093	10440
1974	636	2823	7112	10571
1975	677	2899	7289	10855
1976	720	2978	7767	11465
1977	767	3058	8220	12045
1978	816	3140	9320	13276
1979	898	3225	11669	15792
1980	1016	3312	13988	18316

(Cuadro 23)

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.
"La Industria Automotriz de México en Cifras 1982".

(1)* Análisis y Espectativas de la Industria Automotriz en México, 1982-1986

CONSUMO DE GASOLINA POR ENTIDAD FEDERATIVA
(millones de litros)

ENTIDAD FEDERATIVA	1960	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Aguascalientes	26	42	67	96	81	81	105	119	207
Baja California	318	517	526	575	634	643	839	921	1 204
Baja California Sur	21	34	35	107	108	125	150	167	196
Campeche	25	38	36	85*	64	71	86	98	119
Coahuila	148	226	298	244	366	402	473	535	285
Colima	26	38	56	132	66	76	82	98	193
Chiapas	43	105	176	185	209	240	287	316	126
Chihuahua	275	417	720	515	539	571	699	892	1 074
Distrito Federal	1 410	2 545	2 499	3 715	2 871	3 054	3 305	3 632	6 054
Durango	72	102	150	289	180	199	237	271	564
Guanajuato	115	219	327	368	385	422	486	534	634
Guerrero	77	130	191	219	219	246	278	289	386
Hidalgo	60	105	169	153	192	209	240	276	198
Jalisco	240	474	695	640	809	885	1 017	1 121	1 127
México	147	486	877	236	1 068	1 190	1 374	1 587	470
Michoacán	112	181	277	278	313	344	395	460	433
Morelos	46	93	137	163	167	181	206	223	260
Navarrit	42	56	99	130	111	123	137	152	168
Nuevo Leon	159	370	512	620	614	685	805	915	1 493
Oaxaca	60	111	164	148	196	217	250	272	210
Puebla	139	235	329	377**	371	404	472	536	708**
Querétaro	43	62	119	147	133	148	181	233	278
Quintana Roo	1	13	36	—	48	56	70	85	—
San Luis Potosí	85	118	169	164	201	223	259	294	368
Sinaloa	143	225	349	390	403	441	512	530	597
Sonora	201	357	438	440	519	556	655	723	750
Tlaxcala	35	75	116	143	139	171	221	258	349
Tamaulipas	198	255	414	437	530	563	693	823	1 023
Tlaxcala	22	44	60	—	73	84	93	114	—
Veracruz	252	373	522	612	586	656	747	863	926
Yucatán	57	111	145	200	167	178	206	229	315*
Zacatecas	33	59	111	96	130	146	171	189	160
TOTAL	4 671	8 306	10 889	12 005	12 492	13 603	15 731	17 757	20 875

* Incluye Tlaxcala

** Incluye Quintana Roo

FUENTE: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.
"La Industria Automotriz de México en Cifras 1982".

(Cuadro 24)

* * * * *

Para 1982 el país empezó a sufrir quizá una de las más agudas crisis a las que se haya enfrentado, y la rama automotriz no fue la excepción. La primera manifestación real se nos presenta al registrarse una baja en la demanda a raíz de la primera devaluación. Sin embargo el automóvil representó en el inicio de la crisis una alternativa para defender al ahorrador, dado que para entonces muchos sospechaban éste empezaría a peligrar por un virtual sistema de control de cambios.

Por otro lado la descapitalización de la industria no se hizo esperar y el aumento de los precios fue la única vía para seguir permitiendo el funcionamiento de la industria, sin embargo, como hemos mencionado el impacto en la Balanza Comercial del país fue muy severo, por ello el Gobierno emitió una resolución en Julio de 1982 donde los principales puntos fueron los siguientes:

- o Las empresas terminales solo podrían producir el número de unidades que les permitiese tener un saldo de divisas equilibrado.
- o Las divisas que no se compenaran deberían ser deducidas.
- o Para la compensación de divisas solo se consideraría como generación de divisa neta el valor de las exportaciones, la venta de autos nuevos en las zonas fronterizas y zonas libres. Asimismo se contabilizó como exportaciones las materias primas para uso automotriz al --

20% de su valor total, y las de no uso para el sector automotriz al 10% de su valor siempre y cuando tengan un contrato mínimo de tres años mismos que no podrán representar más del 20% de las divisas requeridas. El control que se tuvo por parte de ésta resolución en relación a las divisas fue que solo se podrían retirar para los siguientes conceptos:

A.- Adquisición de activos fijos nacionales y financiamiento de la red de distribución hasta un 15% pudiéndose solo retirar si se tenía un presupuesto equilibrado del año modelo 1983 a 1985.

Por cuanto al grado de integración para el año modelo 1983 no se permitió la producción de aquellos vehículos que no tuvieran el grado mínimo de integración Nacional. Además se establecieron restricciones para la importación de transmisiones automáticas y de opciones de lujo. Las restricciones para el uso de transmisiones automáticas fueron:

- o Autos populares hasta un 15%
- o Subcompactos 25%
- o Compactos 25%
- o Deportivos 25%
- o Automóviles con un peso bruto vehicular mayor de 2,000 Kg. al 100%.
- o En los comerciales 5%.

En el aspecto de la integración, este fue uno de los puntos en donde el Gobierno a puesto mayor énfasis, y éste ha sufrido a lo largo de la historia -diversas formulas para calcularla, por ejemplo, para el período de 1962 a --

1972 el grado de integración se calculaba en base al costo directo interviniendo los siguientes factores:

- o Materias primas y productos terminados
- o Combustible y otros artículos
- o Energía utilizada
- o Salarios y prestaciones
- o Depreciación de la maquinária
- o Seguros y fletes

Con éstos elementos el Gobierno exigía el 60% de integración Nacional, y como es lógico pensar, entre más aumentaban los costos de cualquiera de los factores anteriormente mencionados, el grado de integración era mayor. Sin embargo el impacto que se tenía sobre los precios era evidente, por lo que dicha fórmula fue cambiada a la de costo-partes en 1977, en cuanto a que ésta también sufrió un cambio radical dado que se aplicó a cada uno de los modelos y no al promedio de las empresas, dicha fórmula contempla los siguientes factores:

- o Valor del material importado en la elaboración del modelo.
- o Valor total de las partes que integran la unidad típica, entendiéndose por ésta la que se produce como 80% del modelo.

$$\text{GRADO DE INTEGRACION NACIONAL} = \left(1 - \frac{\text{VMM}}{\text{VTP}} 100 \right)$$

Lo importante de ésta fórmula es que se buscó que los precios que representan a los valores se expresasen en precios del país de origen y se convirtieran al tipo vigente para evitar con ello fuertes fluctuaciones por devaluaciones, podemos observar que el grado de integración que ha venido desarrollándose a partir de 1978 a 1981 si bien no se cumplió en el mayor de los casos para con el grado de integración recomendado fue debido en gran medida a la falta de cumplimiento por parte de la Industria Autopartes.

(Vease cuadro siguiente)

GRADO DE INTEGRACION DE LA INDUSTRIA TERMINAL
1976-1981
(%)

	Automóviles	Camiones	Tractocamiones	Autobuses Integrales
GEN MÍNIMO	50.00	65.00	70.00	70.00
<u>1978</u>				
GIR*	55.00	70.00	75.00	75.00
GEN a)	55.40	65.80	77.60	61.60
GEN b)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
<u>1979</u>				
GIR	65.00	75.00	80.00	80.00
GEN a)	56.99	73.12	83.49	72.60
GEN b)	55.62	72.68	58.90	52.60
<u>1980</u>				
GIR	70.00	80.00	85.00	85.00
GEN a)	60.65	74.52	85.07	88.42
GEN b)	55.35	73.36	66.12	67.63
<u>1981</u>				
GIR	75.00	85.00	90.00	90.00
GEN a)	62.93	74.94	90.23	91.05
GEN b)	62.26	74.50	69.99	70.81

* El GIR es el grado de integración nacional recomendado.

- a) Considera como nacionales las importaciones de emergencia.
b) Contabiliza las importaciones de emergencia como tales.

(Cuadro 25)

FUENTE: Análisis y Expectativas de la Industria Automotriz en México,--
1982-1986 Secretaría de Programación y Presupuesto
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

C A P I T U L O I I I

EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL

El Mercado refleja en última instancia el resultado de las políticas adoptadas por parte del Gobierno y de las propias empresas.

También representa hoy en día el indicador que nos permite determinar la magnitud de las cuotas de producción, pues el crecimiento o reducción de las mismas depende de la capacidad del Mercado.

Durante mucho tiempo el mercado Automotriz tuvo un comportamiento que estaba directamente relacionado con la capacidad de Producción en la Industria Terminal, es decir que prácticamente todas las unidades producidas en contraban salida en el mercado, por tal motivo, se descuidó la realización de estudios que permitieran predecir el comportamiento de la Industria que nos ocupa.

La actividad económica registrada hasta 1981, provocó que las capacidades de producción de las empresas fueran insuficientes para satisfacer la demanda que hasta entonces prevaleció.

Sin embargo a partir de 1982 se presentó una situación que hasta entonces no se había imaginado, el cambio en los factores tales como crédito, esca-

sez de divisas, inflación y reducción del poder adquisitivo de los consumidores, motivo a que resultara impredecible el comportamiento del mercado.

Debido a la importancia que tiene este rubro en particular, se están tomando medidas para efectuar estudios que comprendan la elaboración de diversos modelos econométricos para poder de alguna manera delinear el futuro o el comportamiento de esta Industria a partir del análisis de la situación económica del país.

Por mucho tiempo el Mercado se presentó como Infinito, ya que su demanda seguía creciendo a pesar de los incrementos en el precio de las unidades producidas. Este fenómeno tuvo su fin en 1982, su evolución y el impacto que tuvo para con los distintos segmentos se reseñan a continuación:

Antecedentes:

Como ya se mencionó, hasta antes de 1981 puede dividirse en dos etapas: El primero que comprende de 1925 hasta el decreto de 1962, que bien podría abarcar hasta 1965 que es cuando realmente hay o se inicia un desarrollo de la Industria Automotriz Terminal y de Autopartes.

Posteriormente encontramos hacia finales de los años setenta y los dos primeros años de los ochenta, una falta de capacidad en la producción de-

la Industria, la cuál no permitió satisfacer la demanda generada principalmente por el alto crecimiento registrado en la Economía.

Así encontramos que la Producción en el período 1965 a 1975 creció a una tasa media anual del 13.3%*, pero para el período 76-77, el volumen de producción cayó debido a la falta de actividad económica registrada durante ese período, consecuencia esta última de la devaluación.

Sin embargo a raíz del repunte de la economía a partir de 1978 la Industria logró elevar su cuota de producción hasta la cifra de 597,118 unidades, en 1981.

Ahora bien la estructura del mercado en lo referente a la mezcla de Comerciales y Camiones contra Pasajeros, no se comportó uniformemente durante este período ya que debido al desarrollo que se tuvo en las distintas áreas de las Industrias, motivó que la Industria de Comerciales y Camiones lograra quitarle participación a la Industria de Pasajeros, sin embargo en 1982 esta situación se polarizó debido a la caída que se registró en el Mercado, por cuanto a Comerciales y Camiones, Tractocamiones y Autobuses Integrales se refiere, es decir, la parte de Automóviles logró una mayor participación en 1982 (61.4), así como en 1983 dado que fué de 70.4%.

*Asociación Mexicana de la Industria Automotriz
Boletines Mensuales.

Lo anterior, seguramente tuvo mucho que ver por las medidas adoptadas por el Gobierno, medidas de carácter restrictivas, tales como la reducción en el presupuesto, mayores aumentos en los impuestos, reducción en el circulante, etc., con las cuales se vieron de golpe paralizadas las obras del pasado sexenio y la demanda conjunta de estas unidades automáticamente bajó.

Ahora bien, por cuanto al grado de participación que se tuvo en la producción hasta antes de 1982, las empresas padecían problemas de capacidad por lo que la participación misma no es representativa, en otras palabras obtuvo más penetración aquél que haya tenido la capacidad para producir las unidades.

AUTOMOVILES: 1975-1983

Una característica que ha presentado el mercado durante los dos últimos años que corresponden a la etapa crítica que vive la Industria Automotriz, es la agresividad en la competencia que se desarrolla para lograr una mayor participación en el mercado.

Hasta 1981, como hemos mencionado, las modalidades de la competencia se referían fundamentalmente a la publicidad y salvo contados planes de financiamiento, la ausencia de éstos así como la similitud entre los precios de los diversos modelos y la facilidad de encontrar en el mercado cualquier tipo de opciones, fueron las características de éste.

Como ya se mencionó los automóviles son la parte más representativa en cuanto al conjunto de la producción se refiere, sin embargo, en la estructura de ésta, la clasificación que la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz ofrece se pueden observar drásticos movimientos en el periodo 1975-1983.

Para los automóviles se ofrece la siguiente clasificación:

- o Populares: todos los modelos de Renault, Volkswagen y Nissan
- o Compactos: Opel, Malibu, Chevy Nova, Celebrity, Citation, Dodge, Volare, Maverick, Dart, Fairmont, American, Gremlin, Pacer, Lerma, Rally, Topaz y Corsar.

- o Estandar: Coronet, Charger, Borguard, Chevella Clasic.
- o De Lujo : Monaco, Cordoba, Le Baron, Impala, Caprice, LTD, Monte Carlo, Grand Marquise y Century.
- o Deportivos: Mustang, Super Bee, Magnum, Dinalpin y Javelin.

Clasificación que en un principio fué creada en base al diferencial de precios y tamaño de los vehículos.

Ahora bien, cabe mencionar que tanto VW como Chrysler, tuvie tal vez una de las Plantas con mayor capacidad para producir en los años de Bonanza, por lo que la participación que obtuvieron en el Mercado en gran parte tuvo que ver por dicha condición, el comportamiento de la estructura podemos dividirlo en dos etapas; en el período '75-'78, el grupo que resintió más el efecto devaluatorio fué el de los autos populares - curiosamente es esta la fracción del Mercado donde los autos son los - los más pequeños en cuanto a tamaño y precio, a consecuencia de esta - pérdida tanto en las ventas como en la penetración, los segmentos del - Mercado que se vieron favorecidos, fueron los compactos, los deportivos y los de Lujo, además éste mayor grado de ventas y participación, fué - gracias a que los autos que se alojaban en el segmento estandar, desa - parecieron para irse, sus reemplazos hacia el segmento de los compactos.

Sin embargo, a partir de 1978, la recuperación en los autos populares - fué notable y el comportamiento en la estructura volvió a cambiar en - forma drástica, es decir, a partir del año 1978 y hasta 1983 la partici - pación en el mercado de los autos populares, ha sido la de mayor peso.

La estrategia seguida por las empresas fué la siguiente:

Tanto Volkswagen, Nissan y Renault ofrecieron modelos nuevos de precios más baratos y por otro lado su capacidad de producción fué mayor, lo - anterior se adecuó hasta 1981 para después recibir los beneficios de - las ya mencionadas políticas gubernamentales, en otras palabras, a fina - les de 1981, se empezaba a apreciar una posible caída en el crecimien - to de la Industria en su conjunto y en una primera idea se podría ima - ginar que el rubro más afectado era el segmento de los populares, pese - a que ya se había tenido la experiencia de que en la devaluación de - 1976 éste rubro fué el más afectado. Esto no se presentó debido a que - la Industria de los automóviles populares, ofrecían al consumidor mode - los tan caros como algunos compactos, planes de financiamiento y en al - gunos casos una tecnología más moderna.

El punto que inclusive llegó a favorecer más a éste segmento, fué sin - duda como ya se mencionó, las regulaciones por parte del Gobierno las - cuales sin duda afectaron más a los segmentos de los compactos, depor -

tivos y de Lujo, dichas regulaciones fueron las siguientes:

o Falta de opciones de lujo tales como vidrios eléctricos.

Con ello el consumidor prefirió guardar sus autos modelo '81 que lanzarse a comprar un carro más caro y sin opciones.

o Falta de transmisiones automáticas.

Se puede mencionar que la gran producción de las compañías de autos - tanto compactos como de lujo y deportivos, ofrecían esta opción, al verse suprimidas, gran parte del consumidor no encontró razón para seguir adquiriendo estas unidades.

o Se cortó el diferencial de precios entre compactos y populares.

Con la falta de opciones de lujo y la reducción en el tamaño de los compactos, los diferenciales entre los segmentos dejaron de existir - por lo que la concepción clase dejó de existir.

o Introducción de motores cuatro cilindros en compactos y de lujo.

El golpe para el consumidor que piensa que un carro vale más por los cilindros que trae piensa que el nuevo modelo que tiene cuatro cilinu

dros se está abaratando.

o Nuevos modelos del segmento popular.

Sakura, R-18, Atlantic, Caribe, tan caros como algunos compactos y -
habría que preguntarse el porqué el nombre de populares.

o Planes atractivos de financiamiento.

Por parte de Renault, Volkswagen y Nissan, en ausencia o en la tar --
día. Introducción de estos por parte de compañías de autos compactos.

o Debido a la clasificación existente hoy en día las compañías -
perdieron de vista lo que hicieron sus competidores.

o Pérdida del poder adquisitivo del consumidor, a consecuencia de -
la actual crisis.

PRECIOS DE LOS MODELOS DE LA INDUSTRIA

AUTOMOTRIZ TERMINAL A MAYO DE 1983.

<u>CITATION</u>	870,521
R-18	879,379
VALIANT VOLARE "K"	827,164
R-12	743,437
ATLANTIC	822,686
SAMURAI	692,390
CARIBE	658,550
R-5	654,518
NISSAN-1600	599,331
BETLE	518,836

<u>CELEBRITY</u>	1,087,174
<u>FAIRMONT V6/V8</u>	983,164
	1,021,601
DART "K"	955,299
R-18	879,379

<u>CITATION X-11</u>	927,070
SAKURA	917,688
MUSTANG *	1,168,084
MAGNUM	1,480,046

<u>MONTE CARLO</u>	1,585,970
MUSTANG *	1,168,084
MAGNUM	1,480,046

<u>CENTURY</u>	1,614,998
LE BARON "K"	1,501,992
GRAND MARQUIS	1,836,831

Aunado a lo anterior los factores externos que golpearon a la Industria durante 1982, fueron los siguientes:

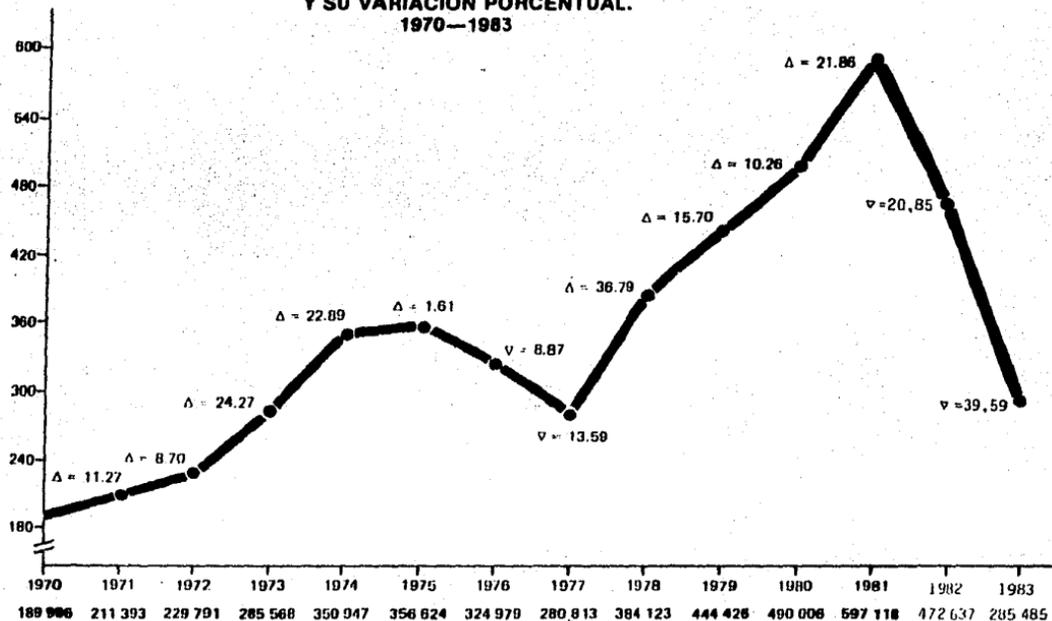
- o Falta de actividad económica.
- o Devaluaciones.
- o Falta de acceso al crédito por parte de los consumidores.
- o Falta de acceso a las divisas por parte de la Industria Terminal, lo que trajo como consecuencia irregularidades en el proceso de producción.

MERCADO MEXICANO DE AUTOMOVILES VENTA MAYOREO

	1976	%	1977	%	1978	%	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
CHRYSLER	33248	16.70	39247	20.18	43758	19.31	50349	18.86	56850	19.87	57730	16.96	39590	13.81	24164	12.58
FORD	21945	11.00	24897	12.80	33404	14.74	35099	13.45	38533	13.47	53365	15.68	36667	12.79	27553	14.35
GM	18724	9.40	15798	8.12	22847	10.08	25908	9.71	17278	6.04	26345	7.74	22450	7.83	14362	7.48
NISSAN	23580	11.80	24016	12.35	28309	12.49	35289	13.22	36093	12.62	47340	13.91	47828	16.68	41743	21.74
DINA	23863	12.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
RENAULT	0	.00	18411	9.47	14611	6.45	15879	5.95	21460	7.50	19464	5.72	22048	7.69	19803	10.31
VAW	19916	10.00	17591	9.05	19329	8.53	20971	7.86	20900	7.31	23071	6.78	8126	2.83	1230	.64
VW	57661	29.10	54511	28.03	64329	28.39	82611	30.95	94927	33.19	113048	33.21	110052	38.38	63195	32.91
TOTAL	199137	100.00	194471	100.00	226587	100.00	266906	100.00	286041	100.00	340363	100.00	286761	100.00	192052	100.00

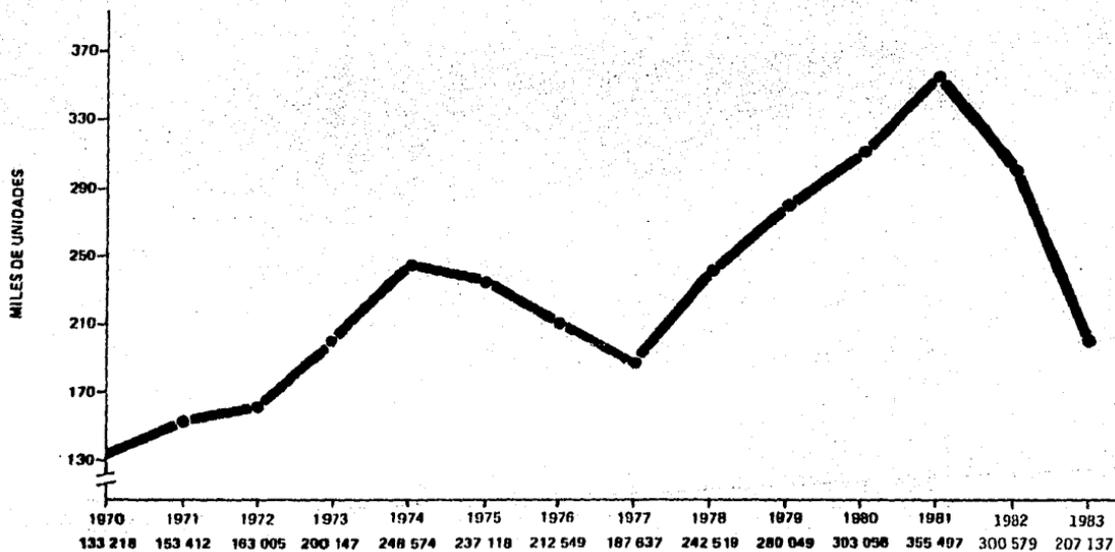
101

**PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS
Y SU VARIACION PORCENTUAL.
1970—1983**



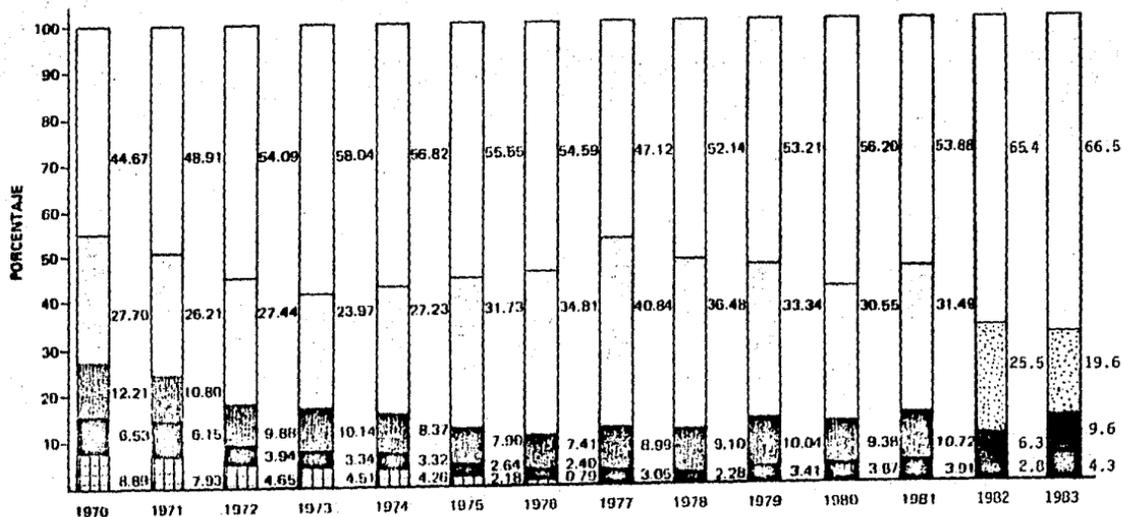
FUENTE CUADRO IV.1

PRODUCCION TOTAL DE AUTOS.
1970—1983



FUENTE CUADRO: IV.B.

**PARTICIPACION PORCENTUAL POR CATEGORIAS
EN LA PRODUCCION DE AUTOS.
1970—1983**



FUENTE CUADRO (IV.)

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES POR CATEGORIA
1974-1983

CATEGORIAS	74	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
POPULARES	121,473	124,563	105,306	96,918	107,245	133,775	52,487	74,812	176,927	124,761
COMPACTOS	84,677	75,259	70,549	76,061	97,314	95,074	90,817	104,609	18,649	38,197
ESTANGAR	12,159	6,317	1,851	---	---	---	---	---	---	---
LICU	27,467	18,624	16,263	16,572	22,465	28,777	18,757	27,410	25,283	9,741
DEPORTIVOS	8,277	6,345	5,170	6,900	5,586	3,711	11,289	12,695	8,076	8,981
T O T A L	234,053	231,108	199,137	186,677	229,587	267,000	180,361	306,341	248,761	181,061

CATEGORIAS	74	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
POPULARES	56.41	53.95	53.88	49.85	47.37	50.12	33.31	32.84	62.74	64.95
COMPACTOS	36.47	32.54	35.43	38.08	40.30	35.40	37.49	32.17	27.43	20.09
ESTANGAR	5.34	2.73	0.93	---	---	---	---	---	---	---
LICU	9.29	8.06	8.17	8.53	9.90	10.82	10.26	10.99	7.31	10.28
DEPORTIVOS	3.51	2.75	2.59	3.55	2.47	3.05	6.14	4.06	2.82	4.62
T O T A L	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

N.º 127.142 - N.º 1.341 - 674 - 100

CATEGORIAS	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
POPULARES	100.00	97.71	82.60	76.26	96.73	106.39	115.61	147.09	141.14	97.86
COMPACTOS	100.00	112.86	106.87	111.08	135.36	142.52	139.33	164.24	117.95	57.38
ESTANGAR	100.00	62.18	78.22	---	---	---	---	---	---	---
LICU	100.00	85.83	76.36	76.27	103.62	130.76	132.40	172.62	98.58	90.98
DEPORTIVOS	100.00	77.16	62.87	92.97	87.90	118.32	146.87	189.32	94.27	109.22
T O T A L	100.00	96.67	85.02	81.02	96.73	113.86	122.72	144.31	123.43	87.98

N.º 127.142 - N.º 1.341 - 674 - 100

CATEGORIAS	74	1975	1976	1977	78	1979	1980	1981	1982	1983
POPULARES	32.81	- 2.29	- 15.63	- 7.95	10.61	24.71	13.97	17.95	0.26	- 11.61
COMPACTOS	31.61	12.88	- 6.28	4.98	23.78	4.36	- 2.22	17.81	- 25.17	- 10.95
ESTANGAR	23.70	- 37.83	- 70.70	---	---	---	---	---	---	---
LICU	14.75	- 16.17	- 13.64	1.81	31.41	21.43	1.21	10.22	44.31	- 1.73
DEPORTIVOS	21.48	- 22.86	- 18.52	33.04	- 19.00	46.38	32.24	14.27	- 62.60	11.21
T O T A L	31.44	- 1.23	- 13.86	- 2.35	17.79	7.14	18.99	- 15.75	- 33.02	---

LA INDUSTRIA DE COMERCIALES Y CAMIONES.

Si algún segmento de la Industria Automotriz ha sido golpeado por los efectos post-devaluatorios, ha sido sin duda alguna - la Industria de los Comerciales, Camiones y tractocamiones - pues ésta es sin duda alguna una actividad que está a la - sombra del ritmo de crecimiento del país así como de aquellas políticas económicas que la hagan crecer o estancarse, en ó - tras palabras, las políticas adoptadas por el Gobierno Fede - ral, tales como la reestricción en el gasto público, contrac - ción de circulante, condujeron a que la demanda tanto en los - segmentos de Comerciales como hasta aquellas unidades de gran peso bruto vehicular, se halla deprimido, un análisis en la - composición de ésta parte de la Industria se ofrece a conti - nuación.

COMERCIALES Y CAMIONES.

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz fundamentalmente, divide a ésta Industria por cuanto a su peso bruto vehicular de las unidades se refiere, así encontramos - que los Comerciales son aquellas unidades que se encuentran con un peso bruto vehicular que estriba de cero a ocho mil libras, los ligeron que tienen un peso vehicular de ocho - a ocho mil libras y los medianos y pesados que oscilan de - 19 a 33 mil libras y finalmente los tractocamiones y auto - buses integrales que sobrepasan las 33 mil libras.

Para el primer segmento, los modelos que se localizan son - fundamentalmente los siguientes:

GM = C-15

FORD = F150 - B150

CHRYSLER = D150

DINA = D1000

VAM = CJ7 - J100 - J164

NISSAN = ML620

VW = COMBI - PANEL

Cabe mencionar que estos vehiculos pese a que la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz los clasifica como comerciales, estos también en algunos casos son utilizados como vehiculos para el transporte popular.

Tradicionalmente la Industria de Comerciales y Camiones en general ha estado sujeta bajo la política de precios controlados, debido a esta condicion y a que el ritmo de actividad-económica fué muy fuerte, la tasa media de crecimiento del segmento de los Comerciales fué del 20.1% para el período 1978 - 1981 pudiendo éste ser mayor, pero por falta de capacidad de los carroceros, condujo ésta última al no poder satisfacer la demanda que imperaba en aquel entonces, en cuanto a su participación para el mismo período ésta se mantuvo constante, pero ya para los años de crisis la baja en las ventas y el alza en la penetración en el conjunto de la Industria fué lo que caracterizó a éste segmento.

Cabe mencionar que el total de la Industria cayó un 65% con respecto a 1981 y como hemos dicho ésta fué la porción de la Industria que ha absorbido el mayor impacto de la actual crisis puesto que si la comparamos con la Industria de automotores

viles, esta experimentó un descenso de 46.6%.

Dentro de la estructura que conforma propiamente a la Industria de Comerciales, Camiones, Tractocamiones y Autobuses Integrales, el segmento de los primeros estuvo caracterizado en el período - 1978 - 1981, por una constante participación y para los dos últimos años éste ha demostrado una mayor agresividad en cuanto a su participación en el conjunto de la Industria se refiere - como es de pensarse no es así por cuanto a sus ventas se refiere dado que estas al igual que el resto de la Industria se vieron fuertemente deprimidas, por lo anterior como se comprenderá pése a las bajas en las ventas las empresas que participaron tradicionalmente en ese segmento del mercado lograron tener una mayor participación por efecto simplemente aritmético, a excepción de las empresas DINA y VAM, puesto que de hecho estas mismas dejaron de producir.

Dentro del segmento de Camiones, Tractocamiones y Autobuses integrales, estos recintieron aún más los efectos de la crisis - sobre todo en los dos últimos donde encontramos que en 1986 solo se produjeron por cuanto a Autobuses Integrales 356 unidades y en el rubro de Tractocamiones solamente 579, dichas cifras - han sido las más bajas ó una de las más bajas en la historia de la Industria de éstos segmentos, pues si observamos hasta 1970-

inclusi~~b~~e nunca se había registrado cifras tan bajas. Por lo anterior las compañías que operan en éstos segmentos seguramente se han visto en situaciones difíciles, cabe mencionar que estas empresas que operan en estos segmentos son fundamentalmente la Mexicana de Autobuses Diesel Nacional Fábrica de Auto transportes Mexicanos y Kenworth.

Por lo que a la recuperación se refiere en la Industria de Comerciales, Camiones y Tractocamiones, se espera sea después de los próximos siete años según lo menciona la Wharton Econometric Forecasting Associates.

En síntesis podemos concluir que la Industria de Camiones ha sido la más afectada en ésta época post-devaluatoria fundamentalmente los segmentos de Tractocamiones y Autobuses integrales considero que alguna de las causas por las cuales ésta Industria se vió afectada fuéron:

- o Falta de actividad económica especialmente en la Industria de la construcción la cual demanda camiones pesados especialmente los de volteo.
- o Pérdida del poder adquisitivo por parte del consumidor.

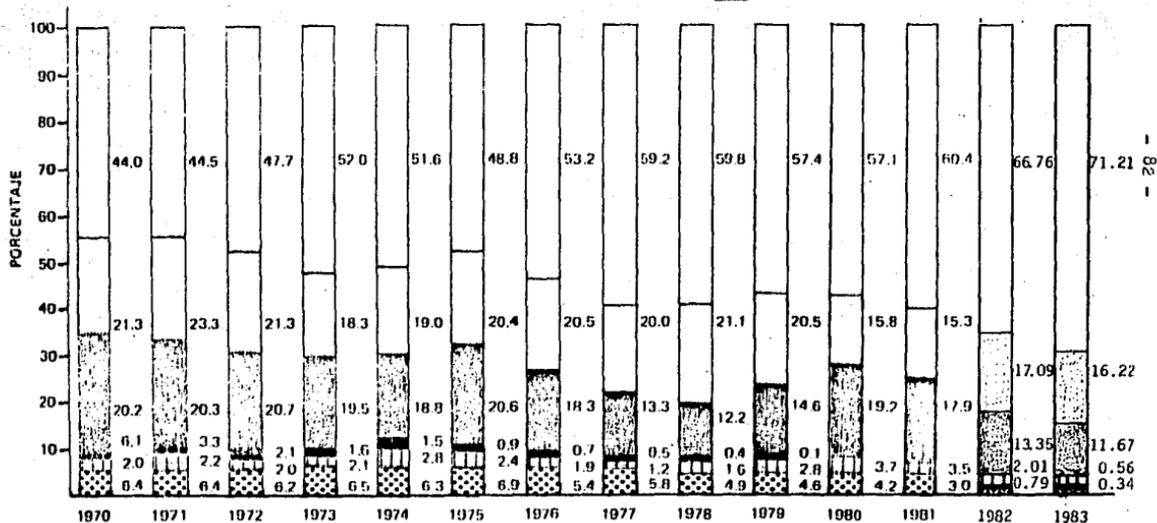
o Políticas de austeridad por parte del Gobierno, las cuales como hemos señalado han sido traducidas en falta de actividad económica la cual a su vez no ha permitido que la carga a transportar crezca ocasionando una capacidad ociosa en los actuales camiones, y si además suponemos que el Parque Vehicular es casi nuevo, la recuperación se observa más lejos, a menos que el Gobierno creé los mecanismos para que la renovación de las viejas unidades que estén en circulación se lleve a cabo.

MERCADO MEXICANO DE CAMIONES VENTAS MAYOREO

	1976	X 1977	X 1978	X 1979	X 1980	X 1981	X 1982	X 1983	X							
CHRYSLER	22681	21.76	20603	21.74	33937	25.24	40262	25.43	40921	27.43	56081	24.66	36029	20.02	15959	19.76
FORD	23552	22.40	25495	24.90	35875	26.68	30524	24.33	47756	26.77	57670	25.09	50055	27.82	20345	25.19
GM	18933	17.30	18190	19.19	28144	20.93	28558	18.04	20946	11.74	33798	14.45	30250	16.62	18175	22.50
NISSAN	7044	6.76	6182	6.52	7228	5.38	10695	6.76	11227	6.29	10842	8.17	19573	10.88	9976	12.35
VAW	2753	2.64	2432	2.57	3090	2.30	4520	2.85	6385	3.58	10523	4.56	7223	4.01	1989	2.46
VW	12537	12.03	10852	11.45	8073	6.00	10570	6.68	13550	7.60	16966	7.36	17273	9.60	8585	10.63
TH	1161	1.11	917	.97	988	.73	1031	.65	0	.00	0	.00	0	.00		.00
DINA	14079	13.51	8315	8.77	14483	10.77	19373	12.24	21567	12.09	25351	10.94	14926	8.30	4873	6.03
RAMSA	640	.61	969	1.02	920	.68	1104	.75	794	.45	758	.33	686	.38	160	.20
KENWORTH	1148	1.10	428	.45	886	.66	1930	1.22	2458	1.38	3023	1.31	1300	.72	180	.22
VICTOR P	113	.11	0	.00	130	.10	432	.27	643	.36	649	.28	119	.07	30	.04
T. DEL R.	66	.06	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
RENAULT	0	.00	42	.04	1	.00	1149	.73	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
FANSA	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	3900	2.19	5716	2.46	2029	1.13	420	.52
T DE R	110	.11	68	.07	89	.07	97	.06	223	.13	273	.12	81	.05	4	.01
AUTO CAR	313	.30	276	.29	589	.44	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00
TRAK SUN	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	0	.00	355	.20	65	.08
TOTAL	104230	100.00	94769	100.00	134441	100.00	158325	100.00	178370	100.00	230650	100.00	179902	100.00	80763	100.00

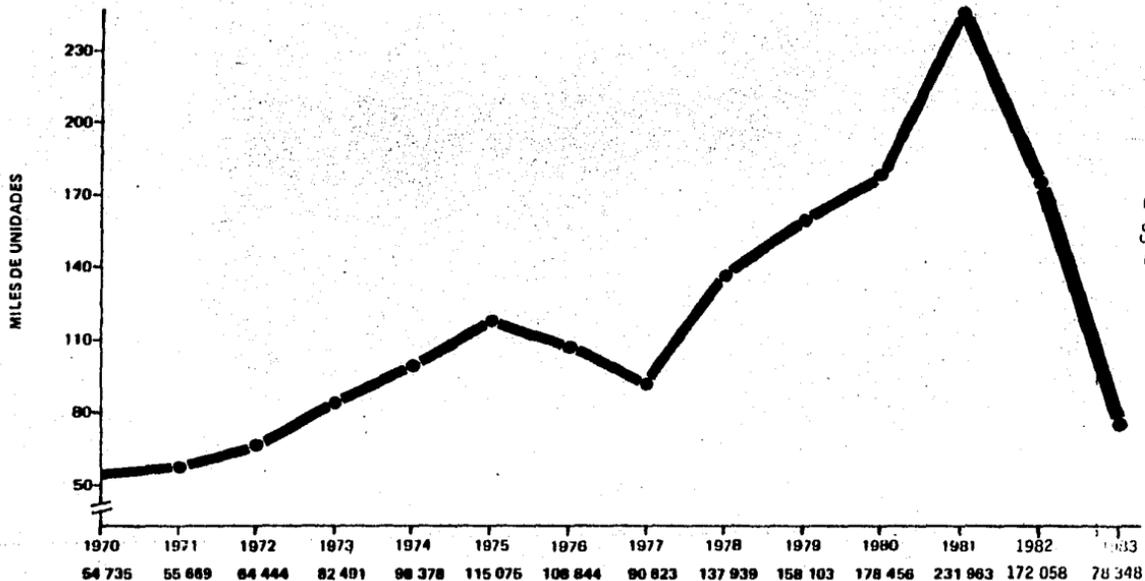
**PARTICIPACION PORCENTUAL POR CATEGORIAS
EN EL MERCADO DE CAMIONES,
TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES.
1970—1983**

- COMERCIALES
- LIGEROS
- PESADOS
- MEDIANOS
- TRACTOCAMIONES
- AUTOBUSES INTEGRALES



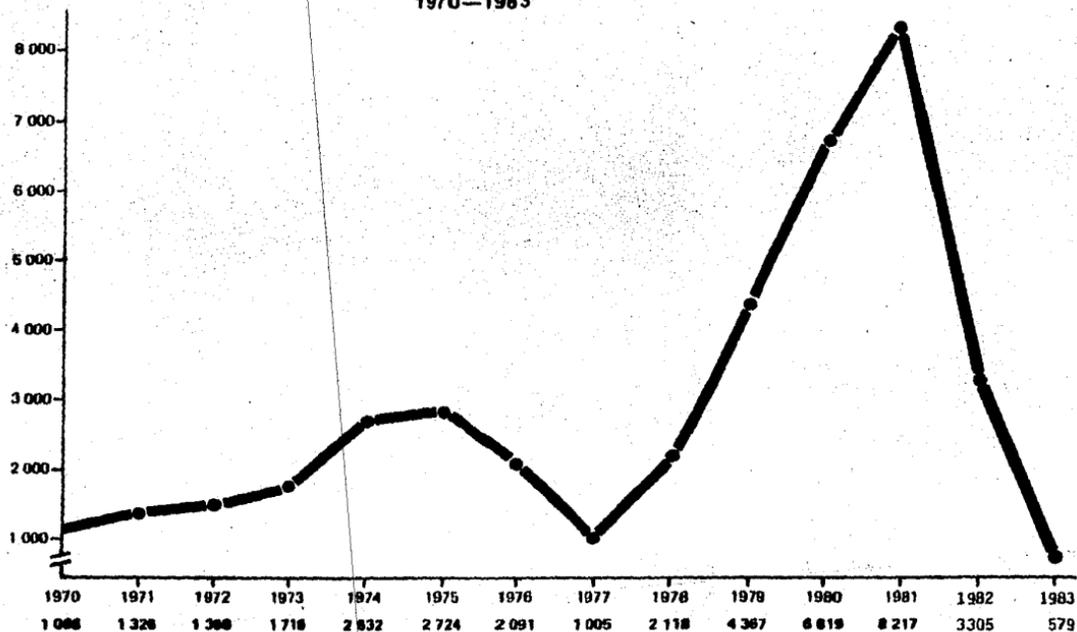
FUENTE CUADRO V.8.

**PRODUCCION TOTAL DE CAMIONES.
1970—1983**



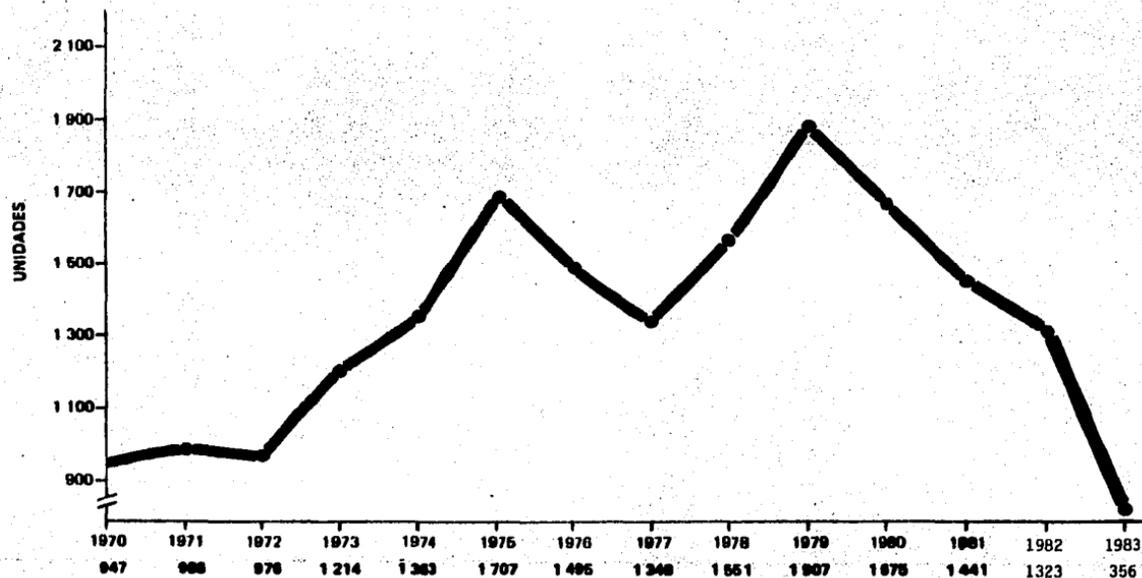
FUENTE: CUADRO IV.10.

**PRODUCCION DE TRACTOCAMIONES.
1970—1983**



FUENTE: CUADRO IV.5.

**PRODUCCION DE AUTOBUSES INTEGRALES.
1970—1983**



FUENTE CUADRO: IV.B.

C A P I T U L O I V

LA NUEVA POLITICA

Debido a la situación crítica que imperaba desde 1972, se hizo evidente la necesidad de tratar de corregir el comportamiento que había observado la Industria Automotriz, y así el 15 de septiembre de 1983, se emitió por parte del Gobierno Federal el nuevo decreto para la racionalización de la Industria Automotriz cuyos puntos esenciales se reseñan a continuación:

Como objetivos centrales el decreto insiste en que la Industria sea autosuficiente y generadora de divisas además los beneficios que se obtengan serán, la reducción de líneas y modelos, con ello se piensa se podrán estandarizar algunos componentes para los modelos que esten en el mercado y de igual forma se reciban los beneficios mediante producciones de rendimientos a escala.

Para lograr lo anterior, el Gobierno Federal creó una estrategia claramente delineada en los siguientes artículos del decreto:

Artículo 3 A) Para 1984 la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, solo permitirá la producción de tres líneas y siete modelos en cuanto a pasajeros se refiere.

B) Para 1985 - 1986, solo se permitirá la producción de dos líneas y cinco modelos.

C) Para 1987 solo se permitirá la producción de una línea y cinco modelos.

Artículo 4 A) Se autorizará la producción de otra línea siempre y cuando esta sea autosuficiente en divisas y que se exporte más del 50% de componentes o de unidades.

Artículo 5 A) Los grados mínimos de integración son los siguientes y a continuación se presentan:

Vehículos	GRADO DE INTEGRACION			
	Año Modelo			
	1984	1985	1986	1987 en adelante
Automóviles	50%	50%	55%	60%
Camiones comerciales y ligeros	85%	70%	70%	70%
Camiones medianos y pesados	85%	70%	75%	80%
Tractocamiones	70%	90%	90%	90%
Autobuses integrales	70%	90%	90%	90%

Dichos grados de integración serán calculados en base a la fórmula costo partes.

Artículo 7 A) Los grados de integración podrán ser inferiores en la línea extra siempre y cuando se destine esta última a la exportación y se cumpla con el artículo 4.

Artículo 9 B) La Industria Terminal no podrá incorporar motores de gasolina de ocho cilindros para automóviles a partir del primero de noviembre de 1984 y en Comerciales a partir del primero de noviembre de 1985. Asimismo no podrán incorporar motores de gasolina en camiones pesados destinados éstos al mercado nacional.

Artículo 10 A) Las empresas que incorporan motores diesel deberán cumplir con una estructura de capital en donde el 51% pertenezca a inversionistas mexicanos.

Artículo 13 A) Se obliga a las empresas a producir un mínimo del 25% de unidades austeras a partir de 1985.

Como podemos observar el decreto obliga a la Industria y a las empresas que operan en ella a tener un giro como hemos mencionado en capítulos anteriores en cuanto a su estrategia de crecimiento se refiere, hoy pues el camino de la exportación es la única alternativa viable para que ésta Industria salga del bache en el que se encuentra, no podemos esperar que el Gobierno permita a la Industria volver a ser deficitaria y que por ende el peso que pueda tener para con la Balanza Comercial del país sea negativa, lo anterior es en base a que se piensa que la Industria tiene hoy un grado mayor de desarrollo por lo que la exportación masiva de motores, componentes y unidades se verán plasmadas en el futuro. Además en el pasado la disponibilidad de divisas era absoluta, hoy en día sencillamente no -- las hay, por lo que aunque si la Industria desidiese tener - déficit en su Balanza la producción misma se verá paralizada.-

ESTRATEGIA DE LA INDUSTRIA TERMINAL ANTE EL
NUEVO DECRETO

Para poder adaptarse a los requerimientos del nuevo decreto, la Industria Terminal se verá fundamentalmente en la necesidad de tratar de introducirse en forma más agresiva al mercado Internacional, por lo que deberá tener un giro de 180° dado que su crecimiento deberá ser hoy hacia afuera, se piensa que por el grado de desarrollo y de condiciones en las cuales se encuentra la Industria el proceso de internacionalización no será fácil - además si observamos el comportamiento histórico que ha tenido la exportación podemos decir que salvo algunos componentes y -- ultimamente los motores son los dos únicos rubros que hacen pensar pueden tener un grado mayor de penetración en el Mercado Exterior. Por lo que a unidades completas se refiere el grado de internacionalización se verá reducido dado que actualmente - salvo en contadas empresas se dispone de estas unidades. Ahora bien en el corto plazo, diversos programas de exportación tendrán que ser implementados tales como la Unidad del Camino en donde recientemente la GM anunció se destinaría exclusivamente al mercado de exportación (20mil unidades al año), por otro lado los programas de exportación tanto de motores como de algunas unidades que tradicionalmente se venían exportando en pocas

cantidades darán mayor número de divisas al país y permitirán que la Industria tenga una mayor posibilidad de crecimiento.

Por otro lado el inicio de operaciones de la nueva planta de Ford en Hermosillo con una inversión de 500 millones de Dls. - y que entrará en operación a partir de 1987 exportando alrededor de 130 mil unidades con destino éstas a Estados Unidos de Norteamérica enmarca definitivamente con ello un paso más hacia la internacionalización de la Industria, lo anterior dará también enormes beneficios a Ford Motor Company empresa que a primera vista resultaba la más afectada bajo las condiciones del nuevo decreto.

Por cuánto a la prohibición de motores de gasolina y camiones y al existir una carencia marcada de alta tecnología en éste rubro se hace evidente la necesidad por un lado de modernizar éstos, así como salvar aquellas empresas que están utilizando hoy en día éstos tipos de motor, por lo que no es de extrañarse que en un futuro empresas con capital netamente mexicano busquen nuevas coinversiones las cuáles como mencionamos les permitan salir de la penosa situación en que se encuentran.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- o La Industria Automotriz Terminal es dependiente del resto de la economía.
- o Su papel histórico dentro de los rubros como el empleo - directo e indirecto es incuestionable, dado que en épocas de auge el incremento de éste ha florecido.
- o Históricamente la Industria hasta antes de 1983, fué de - ficitaria, ocasionando un grave impácto en la Balanza Comercial del país, sin embargo cabe mencionar que debido a las condiciones en las que ésta tenía que lograr un presu puesto equilibrado lo hicieron sumamente difícil situación que hoy en día deberá superar por medio de los programas - de exportación.
- o Dicho déficit en su Balanza según lo han expresado varios autores ha sido debido a que la Industria de Autopartes - ha mostrado un comportamiento ineficiente.
- o Dentro del mercado la actual crisis ha golpeado fundamen - talmente al área de los Comerciales, Camiones, Tractoca - miones y autobuses integrales.

- o Dentro de los segmentos anteriormente mencionados, los que más se han visto afectados, son los de Tractocamiones y Autobuses Integrales, por estar éstos intimamente ligados a la actividad económica.

- o Los programas de exportación de alguna forma lograrán también ocupar la capacidad ociosa que se tiene, además el grado de abaratamiento del costo de la mano de obra será un aliciente para que nuevas plantas y nuevos programas se establezcan en México.

- o Dentro de las recomendaciones, al haber mencionado que de hecho se prevee una nueva época para la Industria, debido a que ésta tiende a internacionalizarse, nuestra preocupación básica, es que el Gobierno debe observar y crear los instrumentos necesarios para que dichos programas de exportación, no solo incorporen fuerza de trabajo mexicana, sino también que de alguna forma algunos componentes sean implementados en dichos programas de exportación, en otras palabras el peligro es volverse una maquiladora en grande o bien solamente el exportar algunos componentes tradicionales.

o Para lograr lo anterior el Gobierno debe también implementar programas que aseguren por un lado la oportuna reacción de la Industria de Autopartes, así mismo se sugiere ésta de alguna forma trate de incorporar en sus productos la más alta tecnología para que pueda satisfacer los mercados internacionales.

BIBLIOGRAFIA

1. ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO EN CIFRAS"
México, D.F. Diciembre de 1982.
2. SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO
SECRETARIA DE PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
"ANALISIS Y ESPECTATIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
MEXICO"
Mimeo México Octubre de 1982.
3. MULTIBANCO COMERMEX
"EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO"
4. SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO
SECRETARIA DE PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
"LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO"
México, D.F. 1981
5. HØST-MATSEN PAUL
"LA BALANZA DE PAGOS Y SU INTEGRACION EN LAS CUENTAS -
NACIONALES".
Editorial Cemla México 1970
6. ASOCIACION MEXICANA DE DISTRIBUIDORES
"DIEZ AÑOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO 1971-1980"
Noviembre de 1981
7. BANCO DE MEXICO
"INFORMES ANUALES"
1976-1982
8. HECTOR ISLAS
"LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA, UN REPASO EN GENERAL"
Comercio Exterior Volúmen 33 Número 3 Marzo de 1983.
9. JUAN JOSE LARRIVA Y AHADO VEGA
"EL COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA -
MEXICO, EVOLUCION Y PERSPECTIVAS".
Comercio Exterior Volúmen 32 Número 12 Diciembre 1982

10. ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
Boletines Mensuales 1976-1983.
