

10

2 ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ACATLAN"

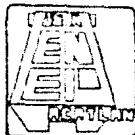
PARTICIPACION Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE MEXICO 1980 - 1990

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :

FERNANDO PLIEGO JUAREZ



TESIS CON FOLIA DE ORIGEN

ACATLAN, EDO. DE MEXICO

ENERO 1991



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 está 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.

I N D I C E

	<u>PAGINA</u>
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO PRIMERO: PROCESO DE INDUSTRIALIZACION EN MEXICO...	6
1.1 Antecedentes.....	5
1.2 Desarrollo y crecimiento economicos.....	8
1.3 Modelos de desarrollo economico.....	10
1.3.1 Sustitución de importaciones.....	11
1.3.2 Desarrollo estabilizador.....	13
1.3.3 Desarrollo compartido.....	16
1.3.4 Desarrollo de un sector lider.....	18
1.3.5 Cambio estructural y modernización.....	21
CAPITULO SEGUNDO: POLITICAS ECONOMICAS DE FOMENTO A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (IA).....	29
2.1 Decreto de Integración Nacional.....	32
2.2 Compensación de Importaciones de Partes Automotrices.....	35
2.3 Decreto que Fija Las Bases Para El Desarrollo de La Industria Automotriz.....	36
2.4 Decreto Para El Fomento De La Industria Automotriz....	38
2.5 Decreto Para La Nacionalización De La Industria Automotriz.....	45

2.6 Decreto que Otorga Exenciones a Los Automoviles Compactos de Consumo Popular	48
2.7 Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz.....	50
CAPITULO TERCERO: ORIGEN Y EVOLUCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.....	
3.1 Período de ensamble	59
3.2 Período de fabricación	71
CAPITULO CUARTO: PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE MEXICO 1980-90 78	
4.1 Evolución histórica de la economía nacional 1980-90 ...	79
4.2 Información Estadística	96
4.3 Análisis de la información estadística	129
CAPITULO QUINTO: PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	
5.1 Industria Automotriz Terminal (IAT)	143
5.2 Industria de Autopartes (IAP)	162
CONCLUSIONES	183
RECOMENDACIONES	188
INDICE DE CUADROS	192
INDICE DE GRAFICAS	194
Anexo 1 Difusión Tecnológica	195
Anexo 2 Proyecto de Inversión	200

INTRODUCCION

Durante la década de los ochenta, México ha experimentado las etapas más críticas de la crisis económica en la cual se halla inmerso desde la década anterior. Cuando aún se encuentra lejos la solución a esta crisis, nuestro país debe redoblar esfuerzos para lograr un sitio dentro del nuevo reordenamiento de la economía internacional el cual se encuentra en pleno proceso de conformación.

Este reordenamiento implica la adopción total de un nuevo patrón de acumulación, que trae consigo una nueva división internacional del trabajo. Cuya principal característica es la conformación de bloques económicos entre países, que vendrán a ser la base donde descansa la adaptación a este nuevo esquema, que así mismo — regirá las relaciones económicas entre los miembros de cada bloque y de los bloques con el resto del mundo.

Ante la agudización del deterioro de los términos de intercambio, la obsesión por llegar a niveles de industrialización que se supone contrarrestarán el grado de este deterioro, crece cada vez más entre los países subdesarrollados.

El proceso de industrialización llevado a cabo en nuestro país se impulsó fuertemente con el denominado Modelo de Sustitución de Importaciones (SI), que estuvo financiado con recursos provenientes sobretodo del sector agrario.

Tal modelo no fue exclusivo de nuestro país, sino que tuvo aplicación en la mayoría de los países de Latinoamérica. Esto implicó la elección por parte de los gobiernos de ciertas industrias consideradas como estratégicas. Suponían que de apoyarlas, el resto de las industrias se verían inducidas a su expansión, la que al darse en una forma integral permitiría la obtención de niveles de desarrollo económico.

En el caso particular de nuestro país, una de las industrias consideradas como estratégicas, fue la Industria Automotriz (IA) y como tal fue objeto de un cúmulo de apoyos y beneficios para lograr su pleno desarrollo que supondría también el desarrollo de aquellas actividades que tuvieran alguna relación con ella. Ante el proceso de un nuevo reordenamiento económico, se hace necesario una revisión en cuanto a los resultados obtenidos del estímulo brindado a la industria automotriz. Considerada prioritaria dentro del proceso de industrialización que representa el camino para conseguir elevar el nivel de vida de la población, el análisis de la contribución de las actividades de la industria automotriz a la consecución de tal fin se hace más que nunca indispensable, éste considerando que la estrategia de la actual administración es la de concentrar esfuerzos en aquellas áreas de actividad productiva donde sea más factible la obtención de beneficios; entonces de este análisis surgirán elementos que determinen el grado de éxito o fracaso obtenido de las acciones emprendidas, lo cual será útil para saber si lo que precede será una reconsideración en cuanto al papel que la industria automotriz tiene conferido en nuestro sistema económico.

Tomando en consideración lo anterior, la tarea principal del presente trabajo de investigación, consiste en llevar a cabo una evaluación y análisis del grado en que las actividades de la industria en cuestión han contribuido para la obtención de los indicadores que de alguna manera muestran los niveles de crecimiento alcanzados por nuestro país.

El análisis realizado será el medio a través del cual se pretende llegar al objetivo final del presente trabajo de investigación ésto es, el de intentar aportar elementos que de alguna manera pudiesen corregir los sesgos e desviaciones en que las actividades de la industria automotriz han incurrido.

Estas aportaciones, que se hacen al final del trabajo, si bien, reconoce el hecho de la inevitable internacionalización que necesariamente debe aceptar nuestra economía, pugnan en esencia por el hecho de considerar que una liberalización de la economía no necesariamente implica una nula regulación, pues independientemente de que esta situación no se dá ni en el más liberal de los países, las experiencias históricas de la economía mundial demuestran el hecho de que, para que se dé la permanencia de un equilibrio siempre hace falta en alguna medida cierto tipo de regulación.

Por lo tanto se hace necesaria la demarcación de ciertas pautas o líneas de acción dentro de las cuales, la industria automotriz, en este caso, pueda desenvolverse libremente con el fin de resultar competitiva a nivel internacional y en la misma medida contribuir de manera más efectiva a elevar el nivel de vida de la población. Es evidente que sin estos parámetros, dada la característica de industria eminentemente transnacional, la automotriz tenderá a desarrollarse como hasta ahora totalmente desligada del objetivo de interés nacional, ésto es, la obtención de un desarrollo económico.

Entonces, si en verdad tal fuera el objetivo del actual régimen, se hace necesaria la implementación de este tipo de normas, no solo al interior de una o dos ramas de la actividad industrial, sino al interior de todo nuestro sistema económico.

Fués bien, para tal efecto el trabajo abarca la mayor parte de la década de los 80, analizando el comportamiento tanto de la industria automotriz en su conjunto como al interior de los dos subsectores que la componen: la industria terminal (IAT) y la industria de autopartes (IAI) esto es en función de que, como se verá en el transcurso del trabajo, a pesar de considerarse co

no complementarias ambas poseen características distintas.

Considerando lo anterior, el presente trabajo de investigación estará estructurado de la siguiente manera:

Fropiciada la expansión de la industria automotriz por el proceso de industrialización adoptado en nuestro país, en el primer capítulo se lleva a cabo una reseña de este proceso desde sus antecedentes, analizando las características particulares que adquieren cada etapa conocida como modelo de desarrollo económico, en un período que abarca apartir de los 40 hasta nuestros días, no sin antes haber citado la definición de este concepto y el de crecimiento económico para una mayor comprensión en el uso de estos términos.

La exposición y análisis de las políticas económicas dirigidas a la industria automotriz, será el objetivo del segundo capítulo, este nos servirá para evaluar el efecto de tales políticas en el accionar de esta industria y de esta manera conocer el grado en que el Estado ha logrado influir en la misma.

El tercer capítulo consiste en una breve reseña histórica de la evolución de la industria automotriz en nuestro país que comprende desde el establecimiento de las primeras plantas de ensamble hasta el fin de la década de los 70, analizando los resultados obtenidos dentro del contexto económico en el cual se dan.

La parte central del trabajo lo constituye el capítulo 4, en el cual una vez reseñados los principales acontecimientos que en materia económica tuvieron lugar en nuestro país y que determinaron la situación imperante en la última década, se procede al despliegue de la información estadística que muestra el comportamiento tanto de nuestro sistema económico en sus principales variables en general, como del sector automotriz en particular, lo cual permite al final del capítulo, realizar un análisis acerca de lo mostrado por la información estadística.

En el capítulo quinto se lleva a cabo el análisis de la situación en particular, tanto de la industria terminal como de la industria de autopartes, se expone la situación imperante en cada una de éstas, lo que permite la elaboración de perspectivas que de mantenerse las actuales tendencias se darán al interior de cada una de las mencionadas industrias.

Después de realizado todo lo anterior, será posible la elaboración de una serie de conclusiones que sintetisen los aspectos más relevantes observados en el desarrollo de esta investigación, en base a lo cual se elaborarán algunas sugerencias las cuales se consideran que de alguna manera podrían contribuir a reducir en alguna medida el desperdicio de esfuerzos desplegados por nuestro país y centrados en la industria automotriz.

CAPITULO PRIMERO: PROCESO DE INDUSTRIALIZACION EN MEXICO

1.1 ANTECEDENTES .

En la actualidad es muy común considerar el término de país industrializado como sinónimo de país desarrollado, debido a que en la estructura productiva de los países desarrollados, la actividad industrial ocupa un lugar preponderante. Aunado al hecho de que en el desarrollo económico en muchos países existe una mayor relación entre el crecimiento de ingresos y el de la producción industrial.

La transformación de la actividad manufacturera que dio origen a la etapa de industrialización en el mundo, tuvo lugar en Inglaterra a mediados del siglo XVII, dicho período, como todos sabemos se conoce como la Revolución Industrial. Esta transformación fue iniciada con la introducción de la máquina de vapor que vino a relevar a la fuerza humana como fuerza motriz principalmente, con esto se hizo también una sustitución parcial de la destreza

za del trabajador por la máquina; este avance en el proceso de manufactura se extiende después a la mayor parte de Europa y no tarde mucho para darse en los Estados Unidos.

En el caso particular de nuestro país, este proceso demora un poco y no es hasta fines del siglo XIX cuando se comienza a mostrar signos de un incipiente auge en las actividades manufactureras.

"Las industria de transformación registraron un importante desarrollo en la etapa porfirista. Su crecimiento debe ligarse a tres razones fundamentales: 1).- El advenimiento de un largo período de paz después de las guerras civiles y la intervención francesa, que terminó en el año de 1867. 2) El comienzo de la primera fase del imperialismo moderno de los países de Europa Occidental y más tarde de Estados Unidos a partir de 1875. 3) La expansión y consolidación del sistema capitalista dependiente en México. Este se condicionó por una política económica del Gobierno Mexicano caracterizada por sus concesiones a la inversión procedente del exterior".¹

No obstante si consideramos el término industrialización como el hecho de tomar el sector industrial como pivote del desarrollo económico, este período no se da en México sino fundamentalmente a partir de la 2da. Guerra Mundial. Pues si bien es cierto que, como ya se dijo, desde fines del siglo pasado se dio el establecimiento de industrias; sobre todo de tipo básico como la del hierro y el acero y algunas de consumo no duradero, durante esa época el principal motor del desarrollo económico era el sistema de economías de en clave caracterizadas por el denominado "desarrollo hacia afuera"; es decir, exportadora de productos primarios e importadora de bienes de consumo duradero y no duradero.

"La Revolución Mexicana significó la ruptura con este modelo de economías de enclave particularmente durante el período 1929-1939, al impulsar el desarrollo del sector agrícola y establecer las bases para un mercado ampliado que permitiría la anterior industrialización del país. Sin embargo en este período no se busca la industria-

1.- A.B. Batalla "México Formación de Regiones Económicas" México Trillas, 1979.

ción como un objetivo de política económica." ²

1.2 DESARROLLO Y CRECIMIENTO ECONOMICO

En este punto cabe hacer una reflexión acerca del hecho de considerar correcto o no el uso del término desarrollo económico en las diferentes etapas que utilizamos para clasificar características propias de la actividad económica en determinados períodos.

Silvestre Méndez y Zorrilla Arenas, definen al desarrollo económico como el "proceso mediante el cual los países pasan de un estado atrasado de su economía a un estado avanzado de la misma. Este nivel alcanzado en el desarrollo representa mejores niveles de vida para la población en su conjunto, trae como consecuencia que los niveles de vida se van mejorando día con día, lo que representa cambios cuantitativos y cualitativos. Dos expresiones fundamentales del desarrollo económico son: aumento de la producción y productividad per cápita en las diferentes ramas económicas, y aumento del ingreso real per cápita." ³

Ahora bien, como ya se mencionó la revolución iniciada en 1910 vino a romper con el sistema de economías de enclave, que implicaba el denominado "desarrollado hacia afuera" conceptos forjados posteriormente por la escuela Cepalina. Uno de los principales postulados del movimiento armado lo constituía la necesidad de elevar el nivel de vida de las grandes masas de la población para lo cual, incluso cuando aún no concluía el conflicto armado se dictaron una serie de leyes con las cuales se pretendía lograr el objetivo en cuestión.

- 2.- Fernando de Mateo "Industria y Comercio Exterior Pautas para Aplicación de Políticas"; Revista Investigación Económica 170, Octubre-Diciembre de 1984, p. 95
- 3.- Zorrilla Arenas, Santiago y José Silvestre Méndez Morales, "Diccionario de Economía, México, Oceano 2da. Edición, 1985 pp.45 y 46"

En primera instancia dichas medidas de política económica fueron dirigidas al sector agrario (Ley del 6 de Enero de 1915) que en esa época se encontraba en el primer plano de importancia como generador de riqueza para los terratenientes, por lo que resulta necesario dar comienzo a la Reforma Agraria que también constituía uno de los principales objetivos al estallar la revolución.

Con el gobierno de Cárdenas que se consideraba heredero de los ideales revolucionarios; y puesto en marcha el proceso de lo que se llama reforma agraria, el Estado vuelve la cara hacia el sector secundario y considera necesario otorgarle todo el apoyo requerido, confiando en que con esto se obtendría la contribución definitiva para la consecución del tan deseado desarrollo económico.

De esta forma, durante el mandato de Cárdenas se sientan las bases sobre las que se haría posible que a partir de los siguientes mandatos, el sector secundario alcanzara tasas de crecimiento superiores al resto de los sectores económicos, y por lo tanto, incrementara cada vez su contribución al PIR.

Así, el objetivo de este apartado es precisamente el tener en consideración el significado de desarrollo económico para que en el transcurso del presente trabajo sea posible el determinar si lo hubo, o si lo que en realidad se dio fue un crecimiento económico, concepto para cuya definición recurrimos de nuevo a Méndez.

CRECIMIENTO ECONOMICO. - "Significa el crecimiento de las actividades económicas lo cual es un fenómeno objetivo, por lo que puede ser observable y también medible. En el crecimiento económico se manifiesta la expansión de las fuerzas productivas, es decir, de la fuerza de trabajo, del capital, de la producción, de las ventas y del comercio.

El crecimiento es un concepto que permite hablar y entender en términos cuantitativos el desenvolvimiento de la economía de una nación; se trata de una medición que puede hacerse por períodos especí-

ficos con el objeto de hacer comparaciones; puede ser anual, por decenios o sexenal.

Las manifestaciones o formas de medir el crecimiento económico o social de un país son los incrementos en las principales variables económicas".⁴

La tarea de cumplir con el objetivo del presente apartado resulta difícil tomando en cuenta que las fuentes de información proporcionan datos cuantitativos en forma insuficientemente desagregada como para poder profundizar más en el análisis, amén de que resulta frecuente la no concordancia de datos de una fuente a otra, esto sin contar la extemporaneidad con que son publicados dichos datos. Pero estos son problemas comunes a todo trabajo de investigación y no anulan la utilidad de tener presente el significado de los conceptos mencionados, con la esperanza de que al obtener nuestras conclusiones finales seamos capaces de interpretarlas de una manera realista y objetiva.

1.3 Modelos de desarrollo económico.

El proceso de industrialización en México que se da propiamente a partir de la década de los 40 transcurre por distintas etapas que se ha dado en llamar modelos de desarrollo económico. Los períodos que abarcan dichos modelos no pueden determinarse con exactitud pero se adoptan determinados años en los que si bien pueden combinarse dos de estas etapas resultan útiles para una mayor claridad. Así mismo resulta conveniente hacer la distinción a un nivel meramente conceptual de lo que podría llamarse modelo económico de largo plazo del modelo de corto plazo.

En el modelo de largo plazo que se desprende del caso de México el objetivo prioritario es el crecimiento económico; en este caso, a través de la estrategia de industrialización, vía sustitución de importaciones

4.- Vázquez Morales, Silvestre Vázquez, "Problemas Económicos de México", México, Interamericano, 1987, p. 43.

En el modelo de corto plazo los objetivos importantes son el logro del equilibrio externo e interno, en el cual principalmente el conjunto de instrumentos de política comercial, fiscal y monetaria se combina para delinear dicho modelo.

Se pudiera decir que para el caso de México, el modelo de sustitución de importaciones caracteriza el proceso de industrialización que se da a partir de los 40 y que contiene a los períodos de corto plazo que a continuación analizaremos; aclarando que el primero de éstos hace referencia al proceso de sustitución de importaciones durante su primera etapa y sobre cuyas características principales se hará mención.

1.3.1 Sustitución de importaciones (SI)

Se puede decir que en México, al igual que en los principales países de América Latina, el proceso de industrialización que se dio a principios de los 40 es resultado de un fenómeno natural, del momento coyuntural por el que pasaban las principales regiones industrializadas del mundo; este fue la 2da. guerra mundial; ésta disputa por el predominio económico entre los países más desarrollados, obligó a los países que como México dependían de ellos para su abasto de manufacturas, a iniciar su propia producción de éstas, dando origen al mencionado proceso de industrialización que comenzó precisamente con la fabricación de aquellos productos que en esa época resultaba imposible adquirir en el mercado mundial a causa del conflicto bélico. Esto aunado en el caso de México a una política proteccionista bien definida, dio origen al llamado Modelo de sustitución de importaciones que en su primera fase se orientó a estimular la producción de bienes de consumo no duradero.

"Esta etapa continuó hasta finales de la década de los 50, cuando comenzó a mostrar signos de debilidad agotando las posibilidades de sustituir mayores importaciones de estos bienes, es decir, cuando las importaciones en la demanda interna fueron representando una por

ción más reducida, tal etapa se caracterizó por una producción destinada al mercado interno, con la utilización del permiso previo a la importación como medio cada vez más difundido para proteger la industria nacional. Los subsidios fiscales eran también importantes, aunque cada vez más la protección arancelaria y no arancelaria se convertía en el principal incentivo para el establecimiento de industrias" 5

"Mientras que en 1939 y 1959 la sustitución de importaciones contribuyó en 17% al crecimiento del sector manufacturero y la demanda interna con el 33% restante, entre 1950 y 1958 la SI no contribuyó más que con con 2%, las exportaciones con 2% y el crecimiento de la demanda interna con el restante 96%." 6

Si bien es cierto que durante la 2da. guerra mundial y la guerra de Corea se dieron para México condiciones excepcionales para la producción de artículos de consumo no duradero, tanto para el consumo interno como para la exportación, una vez rebasada esta etapa, los países beligerantes comenzaron a restaurar sus maltruchas economías, y a concurrir con sus productos al mercado mundial con lo que las manufacturas mexicanas se vieron desplazadas del privilegiado sitio en el comercio mundial que por corto tiempo ocuparon. Debido a esto, el gobierno de México tuvo que recurrir tanto a instrumentos arancelarios como al control directo de las importaciones con el fin de corregir el déficit en nuestra balanza de pagos, proteger la industria y conseguir la sustitución de artículos importados.

Con base a lo anterior, se puede afirmar que el acelerado proceso de industrialización que experimentó México a principios de los 40 fue más como resultado de un momento coyuntural que a una planificación adecuada. Estas circunstancias en las que se dio dicho proceso, dieron origen a una serie de problemas que hasta nuestros días

5.- Fernando de Mateo. op. cit. pp. 95 y 96

6.- Villareal Rene, citado por Fernando de Mateo op. cit. p. 96

afecta a la mayor parte de nuestro sector industrial como sea, el atraso tecnológico y la baja productividad que ha desembocado en una producción de baja calidad y altos costos.

1.3.2 Desarrollo estabilizador (1960-1970)

Durante esta fase, el sector industrial mantiene altas tasas de crecimiento lo que determina que éste sea cada vez más hacia adentro dada su orientación al mercado interno, a la sustitución de importaciones y a la formación de una amplia base industrial fuertemente protegida contra la competencia externa, originando aumento en los consumos de origen industrial, así como los bienes de consumo del propio sector.

"Para 1960 la protección efectiva promedio para el conjunto de las actividades productoras de bienes fue de 13%. Sin embargo para las manufacturas en su conjunto fue de 28%. El sesgo contra las exportaciones en el sector manufacturero fue cerca de 90%, en tanto que para todas las actividades de productos comerciales alcanzó cerca de 60%." ⁷

7.- Gerardo Bueno, "ESTRUCTURA DE LA PROTECCION EN MEXICO" en Bela Belassa et al, Estructura de la protección en países en desrrollo T.M.C.I., México, 1971. La protección efectiva se define como la diferencia porcentual entre el valor agregado a precios internos y el valor agregado que se generaría a precios externos. El sesgo contra las exportaciones es la diferencia porcentual entre el valor agregado a precios internos y el valor agregado que se obtendría al exportar. Supongase, por ejemplo, que un producto vale 150 pesos en el mercado interno y 100 pesos en el internacional (lo que implica una protección nominal implícita del 50%). Supongase también que

La sustitución de importaciones fue particularmente notoria en los sectores productores de bienes de capital y productos intermedios, registrándose las mayores tasas en maquinaria y equipo, equipo de transporte y automotriz, química, farmacéutica y productos metálicos.

Sin embargo en algunos sectores primarios y en sectores productores de bienes de consumo, se aprecia una tasa negativa de sustitución de importaciones sobre todo de ganadería, productos alimenticios, textiles, calzado y prendas de vestir, imprenta y editorial.

"La contribución de las exportaciones al crecimiento económico también fue importante aunque en grado mucho menor que la sustitución de importaciones, sin embargo hubo una contribución negativa en la agricultura y la minería la cual era de esperarse en un modelo tradicional de sustitución de importaciones, donde la relación de precios se vuelve contra el sector primario y el desarrollo indus -

los insumos necesarios para la producción de este bien cuestan 60 pesos en el mercado interno y 50 en el externo (es decir una protección nominal implícita del 20%). El valor agregado a precios internos es de 90 pesos (150-60) y de 50 a precios externos (100-50). Diferencia porcentual entre ambos, es decir, la protección efectiva al producto terminado, es de 80%. Si el productor quiere exportar, le tiene al precio internacional, 100 pesos, pero sus insumos seguirán costando 60 pesos, coste que generaría un valor agregado al exportar (40 pesos) muestra el sesgo contra las exportaciones que en este caso es de 125%. Esto quiere decir que el productor tendrá un incentivo de 2 veces y cuarto mayor para vender al mercado nacional que para exportar. Citado por Fernando de Mateo, ob. cit. p. 96.

trial absorbe, a través de la creciente población urbana y por las necesidades de insumo, los exedentes que se dedican a la exportación." 8

La agricultura observó una disminución en su tasa de desarrollo (del 4.2% al 3.5%) fue durante toda esta etapa, una fuerza que coadyuvó al desenvolvimiento de la industria, además de cumplir con su función de productora de alimentos. A través de las exportaciones de productos primarios se obtuvieron las divisas que se utilizaron para el pago de las importaciones necesarias para la capitalización del país y la producción industrial, además de contribuir al desarrollo de otros sectores mediante transferencias de ingresos por la vía fiscal financiera.

"En 1970 la protección efectiva promedio otorgada a las actividades productoras de comerciables había aumentado al 18% (contra 13% en 1960). La protección financiera efectiva a los sectores primarios se había reducido (de 3% a -3%) mientras que a las manufacturas se había incrementado particularmente a los bienes de consumo duradero y de capital (de 34% en 1960 a 77% en 1970). "9

"A la luz de la experiencia y en retrospectiva, se puede decir que durante los años dorados las naciones en desarrollo no se percataron de las posibilidades de sustituir exportaciones más que importaciones, es decir pasar de la venta de productos primarios en el exterior a la de bienes manufacturados. Cabe señalar, como colário, que en muchos países en desarrollo tampoco se prestó atención sufi -

8.- Ibid.

9.- A Ten Kate, R.B. Wallace, et al, "La Política de Protección en el Desarrollo Económico de México" México PCS, 1979. citado por Fernando de Mateo ob. cit. p. 98

ciente a la necesidad de mantener la eficiencia de las industrias de sustitución de importaciones para convertirlas rápidamente en industrias de exportación. De hecho, las modalidades adoptadas para impulsar el proceso de sustitución de importaciones resultaron con frecuencia perjudiciales para aumentar la eficiencia como base de las exportaciones subsiguientes.

"Acaso la debilidad más importante de la estrategia de la industrialización sustitutiva fue que en los hechos no sustituyó las importaciones. A falta de una integración vertical, se limitó a desplazar las importaciones de productos finales, por la de bienes intermedios y de capital, lo que significó un mínimo ahorro de divisas".¹⁰

1.3.3 Desarrollo compartido (1970-1978)

A partir de 1970 se buscó una mayor selectividad en la sustitución de importaciones. Se profundizó, entre 1970 y 1973, en la sustitución de importaciones de bienes de capital y materiales intermedios, destacando la maquinaria y equipo eléctrico, equipo y material de transporte, la química y petroquímica básica, los productos farmacéuticos y las partes componentes automotrices. La contribución de las exportaciones al crecimiento fue también importante en prácticamente todos los sectores de la industria manufacturera, con excepción de las industrias metálicas básicas, tabaco y textiles.

Entre 1973 y 1976 la contribución de la sustitución de importaciones al crecimiento económico ocurrió a niveles muy modestos en la

10.- El Desarrollo de la Posguerra, Lecciones de la Experiencia de 1945 a 1985. Hans W. Singer en Revista Comercio Exterior, Vol.39 No. 7, México Julio de 1989, pp. 597-617. Como los años dorados, el autor se refiere a los decenios de los cincuenta y sesenta en los que se dio una expansión de la producción y el comercio a nivel mundial.

mayoría de los sectores. Es de especial interés señalar que los sectores de maquinaria eléctrica y no eléctrica que en el período anterior habían mostrado una fuerte sustitución de importaciones registraron tasas negativas.

La contribución de las exportaciones en este período fue baja (e negativa) y en los casos que era relativamente elevada se trató de productos no muy elaborados o de consumo inmediato. No obstante que en 1974 las exportaciones de manufacturas registraron la mayor porción (cerca de 50%) de las exportaciones totales jamás alcanzadas, en 1976 las ventas totales al exterior de manufactura fueron sólo un poco más de la mitad de las registradas dos años antes. Esto fue el resultado tanto de la recesión internacional iniciada en 1974 como de otros factores de tipo interno y sobre todo de la creciente sobrevaluación de la moneda.

En el período 1976-1978 la contribución de las exportaciones al crecimiento fue la más alta hasta entonces registrada, ocurriendo en la mayoría de los sectores, destacando los productos alimenticios, los productos minerales no metálicos, las partes automotrices y sobre todo, el petróleo y sus derivados.

En total la contribución de la sustitución de importaciones fue mínima y se concentra en el sector del petróleo y sus derivados reflejando el rápido crecimiento del sector petrolero, y en la maquinaria y equipo eléctrico y no eléctrico (revirtiendo la tendencia del período de 1973-1978).

En la medida en que las ventas al exterior estaban a cargo de las filiales extranjeras se reducía el grado de retención de las divisas por ese concepto. La participación de las filiales extranjeras en las exportaciones de los países de industrialización reciente

(PIR) a filiales de la era dorada (las décadas 50 y 60) se estimó en 14-30% en Corea del Sur, 40-50% en Brasil, 25-30% en México y 70-85% en Singapur.

A finales de este período la demanda interna comenzó a crecer a un ritmo elevado, lo que trajo como consecuencia importaciones crecientes de insumos para la industria.

1.3.4 DESARROLLO DE UN SECTOR LIDER (1978-1981)

En el período 1978-1981 la contribución de las exportaciones al crecimiento fue significativa, pero producto casi exclusivamente de las exportaciones petroleras.

El descubrimiento y explotación de amplios mantos petrolíferos determinó un crecimiento sustancial en el gasto productivo del Estado en este sector, lo cual tuvo importantes efectos multiplicadores en el resto de la economía. El aporte real y potencial de divisas por las exportaciones de petróleo restauraron la confianza del sector privado en la solidez de la economía nacional propiciando la realización de un gasto productivo más allá del efecto multiplicador, incrementándose sustancialmente la demanda agregada global.

Las exportaciones de hidrocarburos aumentaron la capacidad de compra externa de la economía, lo que se tradujo en un rápido incremento de las importaciones necesarias para satisfacer la creciente demanda interna, en particular de bienes de capital y productos intermedios. Este aumento en las importaciones se explica tanto por la orientación de las inversiones hacia sectores intensivos en capital, como por la insuficiente producción nacional de estos bienes.

Las inversiones públicas y privadas aumentaron aceleradamente a partir de 1978, alcanzando un coeficiente (con respecto al PIB) de 25%; la fabricación de maquinaria y equipo creció rápidamente pero no le bastó como para satisfacer la demanda interna por lo que resultó un coeficiente negativo de sustitución de importaciones.

"La industria del petróleo y sus derivados apuntaló a los demás sectores de la economía a través de la venta de sus productos a precios muy por abajo de los internacionales, además de que como se mencionó fue el adquiriente de bienes y servicios más dinámico de la economía, y de proveer las divisas necesarias para satisfacer las crecientes importaciones." 11

En síntesis, la industria petrolera fue el sector líder nivel del rápido crecimiento que la economía experimentó entre 1978 y 1981, es decir, el resto de la actividad económica se movió alrededor del desarrollo de esta industria, tanto en lo que hace el sector interno como en lo que se refiere al sector externo. La participación del petróleo en el producto interno bruto representó una alta proporción y a pesar de su elevada participación en los ingresos y egresos del sector público y de incidencia en el endeudamiento externo del país, el sector petrolero es una industria líder como lo fue la automotriz en los Estados Unidos o como lo es la industria de exportaciones en otros países, puesto que condiciona el rápido crecimiento de los demás sectores productivos y si bien las exportaciones

11.- Se estima que 1979 este subsidio implícito llegó a 10 mil millones de pesos y a 214 mil millones en 1980, de los cuales menos de un 20% se destinaron a la demanda final, c.f., Coordinación General de Estudios de Protección Efectiva, La Protección Efectiva..(1970-1980) Citado por Pdo. de Mateo, ob. cit. p. 102.

principalmente las de hidrocarburos crecieron entre 1976 y 1981 a un promedio anual del 4%, las importaciones le hicieron al mismo ritmo promedio pero más rápidamente al final del período, lo que resultó en un elevado déficit comercial que en 1982 fue del orden de 3 700 millones de dólares.

La caída de los precios del petróleo, a la par con la decisión de continuar con altas tasas de crecimiento económico y con crecientes índices de inflación económica precipió los fuertes ajustes en política que dieron en 1982, lo que a su vez se tradujo en una drástica caída de la tasa de crecimiento del producto.

"La extrema dependencia hacia un sólo producto de exportación ha corroborado la experiencia de otros países de que una caída en los ingresos de exportación del principal producto exportado tiene amplias repercusiones en la economía en su conjunto a través de los multiplicadores de comercio exterior." ¹²

Los acontecimientos de los setenta enseñaron a los países en desarrollo dos lecciones: que el poderío financiero temporal sin el dominio de las instituciones financieras es inútil y efímero, como inútil y efímero es asentar una fuerza económica sobre la base de los productos primarios sin el respaldo de la capacidad tecnológica necesaria. Lo mismo se aplica a la afirmación de poderío de países aislados o de grupos de productores si no media un sistema de plena colaboración del tercer mundo en su conjunto. " ¹³

12.- Ibid.

13.- Hans # Singer, ob. cit., p. 617

1.3.5 Cambio Estructural y Modernización.

Desde mediados de la década de los sesenta son ya evidentes los signos de agotamiento del modelo de desarrollo (o más bien dicho crecimiento) basados en la sustitución de importaciones.

Resultaba imprescindible un cambio de estrategia que, ante la pérdida de dinamismo del mercado interno y el cambiante contexto internacional, permitiera seguir manteniendo altas tasas de crecimiento económico.

" Sin embargo, el mismo éxito alcanzado en las décadas anteriores con la estrategia de industrialización hasta entonces seguida, hacía difícil abandonarla. En vez de efectuar cambios estructurales a fondo, se intentó compensar el debilitamiento de la producción con medidas para aumentar la demanda, que comprendieron la adquisición por parte del Estado de empresas privadas en difícil situación económica y la creación de nuevas empresas públicas. Al mismo tiempo que aumentaron los subsidios al resto de las empresas, con el propósito de evitar el deterioro de su nivel de producción y de mantenerlas financieramente a flote. Los subsidios de todo tipo se generalizaron sistemáticamente para compensar parcialmente el impacto sobre el bienestar nacional del debilitamiento estructural de la economía.

La respuesta que dio la política económica a los crecientes problemas propició la acumulación de desequilibrios económicos y financieros hasta éstos llegar a un punto en el que era preciso realizar ajustes económicos severos, como la contracción de la demanda y las devaluaciones cambiarias, sólo para empezar de nuevo a acumular desequilibrios. Los esfuerzos que se hicieron al principio por adap-

tar las estructuras económicas del país a las nuevas realidades fueran insuficientes, pues ante la misma magnitud del cambio en las condiciones no se percibieron por completo sus implicaciones." 14

Los ingresos provenientes del petróleo crearon ilusiones vanas de que estos vendrían a ser el remedio a nuestra enferma economía. Los resultados son de todos conocidos, las expectativas forjadas resultaron en extremo optimista, y al final de este breve período el país se encontró con una agudización de su crisis económica.

Es cierto que durante varias décadas se mantuvo un crecimiento anual promedio superior al 6%, y que incluso en 1991 éste llegó a ser casi del 8%. Pero para 1982 los sucesos económicos y las medidas políticas dieron un radical y violento cambio al país. Sería ilógico suponer que este desplome del crecimiento se debió a factores generados desde el exterior, es obvio que dentro de la misma estrategia adoptada para lograr el crecimiento económico se incubaron algunas medidas que a la larga determinarían el fracaso de lo que pretendió ser un modelo de desarrollo, claro, agravadas por el nuevo derrotero que a nivel internacional se marcaba para la acumulación de capital.

En cuanto a la alimentación, salud, vivienda y educación de las clases populares, especialmente los grupos marginados... resulta evidente después de más de cuarenta y cinco años de acelerada y sostenida expansión de la economía que el crecimiento en México no ha producido desarrollo. El rezago que existe en materia de bienestar social es enorme. La crisis le ha agravado." 15

14.- Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, pp. 7-8

15.- Citado por Benito Rey Romay. "México 1987: El País que Perdimos México, ed. XXI Sa. edición, 1989, p. 45

Al asumir la dirección del Estado Miguel de la Madrid, su planteamiento en materia de política económica se sustentaba en un proceso de cambio encaminado a transformar la planta productiva, con el fin de desarrollar un sector exportador capaz de generar los recursos necesarios para retomar los rumbos del crecimiento económico.

Como veremos en detalle más adelante el inicio de este proceso de reestructuración ha sido sumamente difícil. Durante la administración de De la Madrid, se han registrado los signos más escandalosos que muestran el grado de nuestro deterioro económico.

Ahora bien, como sea, pero el camino que se supone ha de conducir al país a ocupar un puesto dentro del nuevo orden internacional, se ha iniciado, y la actual administración del Lic. Salinas pretende llevarlo a cabo.

Para justificar la adopción de un estilo de política "Neoliberal", la actual administración considera que ante la conformación de bloques económicos a nivel mundial, no queda otra opción que el liberalizar nuestra economía, de tal forma en que nos hagamos acreedores a ser miembros activos de alguno de estos bloques económicos.

De tal forma que ante la necesaria liberalización de nuestra economía, que implica el tener a competir nuestra planta productiva con la del resto del mundo, se hace también necesaria la adopción de una nueva estrategia de desarrollo industrial.

En el Programa de Modernización Industrial y Comercio Exterior 1990-1994, se proclama el abandono del viejo esquema de sustitución de importaciones, que viene a ser sustituido por otro de fomento a la exportación competitiva.

Se pretende modernizar la economía, lo cual define la actual administración como el no querer hacerle todo, sino concentrarnos en aquello en que somos relativamente eficiente.

Para la industria implica por lo tanto alcanzar niveles competitividad y productividad internacional; para lo cual es necesario que a un mediano plazo la planta industrial lleve a cabo una reconversión industrial, que debieron realizar los países desarrollados cuando a principios de los 70 se dio un cambio en el patrón de acumulación del capital.

Esta reconversión industrial, no se limita a la sustitución del viejo equipo por uno más moderno, o el dejar de producir bienes de consumo inmediato a cambio de incrementar la elaboración de productos sofisticados. Este proceso significa una total readecuación no sólo al interior del proceso productivo, sino que también implica los aspectos administrativos y de distribución del producto, es decir es una readecuación integral de un sistema económico que ha hecho de la industria la actividad promotora del crecimiento económico.

"La reconversión comprende la utilización de todos los avances tecnológicos en las formas de fabricar, proveerse, administrar y distribuir. Es además, la investigación y adopción continuas no sólo de nuevas técnicas para estas funciones, sino de nuevos productos sustitutivos, derivados de nuevas inversiones de las tecnologías de punta; la sustitución de materiales de origen natural por artificiales y sintéticos de igualdad o superioridad funcional y de menor costo. Comprende también el abandono o recuperación de ciertas fabricaciones mediante criterios de costos de oportunidad a la luz de los nuevos niveles de productividad y competitividad que establezcan las nuevas tecnologías y modos de producción que van imponiendo; la ex -

tensión de la automatización y robotización productiva y administrativa que desplazan grandes contingentes de obreros y empleados de oficina y es también, el adiestramiento de la mano de obra desplazada así para que pueda desempeñar nuevos trabajos, o bien la jubilación anticipada y el retorno a sus países de origen de trabajadores extranjeros. En fin, como se puede comprender, la reconversión industrial es la entrada definitiva y plena de la tercera revolución industrial que los avances científicos vinieron anunciando durante la década pasada y que, con su aplicación técnica, los grandes países industriales pretenden resolver su autonomía, revalorar el capital y reordenar en su provecho la producción a escala mundial." 16

La estrategia y los medios están definidos, así sus costos no son difíciles de preveer; es lógico que la adquisición de tales medios hace necesaria la disponibilidad de cuantiosos recursos financieros, que se constituye en la principal limitante para que la planta industrial nacional tenga éxito en este nuevo esquema de desarrollo.

Pudiera considerarse que el proceso de apertura económica en nuestro país se ha dado en forma precipitada, y que resultan cuantiosos los recursos que se requieren para llevar a buen término tal proceso. El problema consiste ahora en la obtención de estos recursos. Se suponía que una vez iniciada la apertura esta propiciaría un aumento en los flujos monetarios que en forma de inversión ingresarían provenientes del extranjero, pero es evidente que, cuando se lleva recorrido un buen trecho en materia de apertura, esta inversión ex-

16.- Benito Rey Romey "Notas y reflexiones sobre la industria mexicana en la Actualidad y de los Prosósitos de Reconversión"; conferencia dictada en el Seminario sobre Economía Mexicana, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, Diciembre 1986.

trajera no se ha percibido en los montos necesarios y esperados.

Si bien aparecen a últimas fecha: notes sensacionalistas que mencionan a México como líder en cuanto a la captación de inversión extranjera se refiere, lo cierto es que ésta resulta insuficiente.

"De acuerdo con datos oficiales, de los 13 mil millones de dólares canalizados vía instrumentos financieros a los países latinoamericanos, México captó 2 mil 500 millones, es decir 20% arriba de cualquier otro país de la región".¹⁷

La comisión Nacional de Inversiones Extranjeras afirma que durante la actual administración ya ingreso inversión extranjera por 7 mil millones de dólares, cifra que según la misma comisión representa 30% de la meta fijada para todo el sexenio, al fijarse esta en el orden de los 24 mil millones de dólares.

El citado organismo menciona también que " las utilidades de las empresas exportadoras que cuentan con capital extranjero aumentaron 30.5 entre 1983 y 1990, al pasar las reinversiones anuales de 197.3 a 748.9 millones de dólares." ¹⁸

Es considerable el monto de 7 mil millones de dólares captados entre 1989 y 1990. Sin embargo el peso de la deuda extranjera sigue siendo terrible, pues "tan solo este año (1991), el servicio de la deuda sumará 13 mil millones de dólares (417 millones más que en

17.- "Líderes México la caza de capital foráneo en AL y compite ventajosamente con Europa del Este: CNIE", Alfredo Márquez, Periódico el Financiero, México 2 de Abril de 1991 p. 5.

18.- Id.

1990) cifra equivalente a 30.3% de las exportaciones calculadas de bienes y servicios." 19

Entonces en tan sólo un año se transferirán recursos al exterior por casi el doble del monto ingresado en dos años. Si los recursos obtenidos en el exterior se emplean no solo para el pago de la deuda sino también para financiar el déficit en cuenta corriente es lógico que la porción que se utiliza en actividades productivas es mínimo.

En este sentido sería ingenuo el que el gobierno pretenda a través de esta estrategia obtener los recursos necesarios para financiar el actual modelo de desarrollo que se pretende.

Por otro lado, la captación de recursos internos es también difícil el sistema bancario nacional históricamente ha jugado un papel marginal en el financiamiento del desarrollo. El actual receso que representa su proceso de reprivatización, más el tiempo que tome el adecuarla a las exigencias que a un sistema financiero plantea una economía abierta, hace perder la esperanza por lo menos a un corto plazo de que la banca se convierta en instrumento eficaz para la captación del ahorro interno.

La alternativa que para la captación de recursos representa la Bolsa Mexicana de Valores es muy limitada, pues a pesar de que duran

19.- Lemelin Gustavo,

"Ascenderá a 107 mil mds. la deuda externa en 91; monto similar al de 87; absorberá 39.7% del PIB". Periódico El Financiero (México D.F., 2 de Abril de 1991) p. 3

te el primer trimestre de 1991 nuestro mercado bursátil ha registrado incrementos espectaculares en el índice de precios y cotizaciones (IPC) ubicándose en niveles nunca antes alcanzados, las características del mismo hacen imposible considerar a éste como una alternativa real de financiamiento para la mayoría de las empresas nacionales a no ser por unas cuantas.

"La espectacularidad de las ganancias de la bolsa hace creer a veces que la Bolsa Mexicana de Valores " ya juega en ligas mayores". El hecho de que unas cuantas acciones (las de mayor peso en el IPC) lo hagan que no quiere decir que todo el mercado esté en esta situación".²⁰

"Así mismo es un mercado pequeño, el bursátil es también concentrado, pues son sólo unas cuantas casas de bolsa (no más de ocho) las que realizan la mayor parte de la intermediación."²¹

20.- "Las realidades de la BMV" Quintana, Enrique. Periódico El Financiere, (México 3 de Abril de 1991) n. 1

21.- Id.

CAPITULO SEGUNDO: POLITICAS ECONOMICAS DIRIGIDAS A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

En 1917 se promulga la constitución actualmente vigente, en ella se establecen las pautas a seguir para obtener un sistema económico interno que logre con éxito su inserción en la economía internacional; así mismo, el Estado se erige como el rector de la economía, y como tal se autofaculta para tomar las medidas necesarias para el logro del mencionado propósito. En esto consiste esencialmente la política económica, la cual podemos definir más explícitamente como "Aquella parte de la ciencia económica que estudia la forma y efectos de intervención del Estado en la vida económica con objeto de conseguir determinados fines; la política económica toma como base las leyes de la ciencia económica en el sentido de que no sería posible la previsión de los efectos de la intervención del Estado sin un conocimiento de las leyes económicas".²²

22.- Zorilla Arenas, Santiago y José S. Méndez M.; op. cit. p. 82

"De manera que cuando usamos la expresión política económica nos estamos refiriendo a las acciones prácticas llevadas a cabo por el gobierno con el fin de condicionar, demarcar y conducir el sistema económico hacia la consecución de uno o más objetivos económicos políticamente establecidos".²³

Siempre se establece como el principal objetivo de la política económica la obtención de un desarrollo económico, pero como se comprobará a lo largo del presente trabajo, la mayoría de las veces las medidas económicas puestas en práctica por el Estado benefician a unos cuantos. De este hecho pueden derivarse múltiples explicaciones, pero es evidente que no se explica tanto por una mala elección o instrumentación de las medidas económicas por parte del Estado, como por el hecho de que en esencia estas medidas van dirigidas a beneficiar a aquellas clases sociales que ejercen una mayor influencia sobre el Estado, aquellas con las cuales la oligarquía gobernante tiene en gran medida comprometida su permanencia en el poder.

El objeto de este capítulo es el análisis de la política económica dirigida al sector automotriz, la cual está comprendida dentro de la demanda denominada política industrial, cuya principal característica, como ya se mencionó, fue la de un exagerado proteccionismo. Por tal motivo serán analizadas en detalle aquellas medidas de política industrial que incumben específicamente al sector automotriz.

Es un hecho que en el desarrollo de esta industria, las políticas económicas han representado un papel muy importante, por lo que resulta necesario para comprender la evolución concreta de este sector, el tener conocimiento de las características particulares que adoptaron las medidas de política económica dirigidas al sector automotriz.

23.- Paschoal Rosetti, José "Introducción a la Economía-Enfoque Latinoamericano". México Harla séptima ed., 1985 p. 40

Los subsectores que integran la industria automotriz, para los efectos de la generalidad de los decretos, se entienden de la siguiente manera:

Por industria terminal, los fabricantes nacionales de automóviles, camiones, tractocamiones, autobuses integrales o tractores, que realizan el ensamble final de estos vehículos, utilizando componentes de producción nacional, tanto propios como de la industria de autopartes, complementados con componentes de importación.

Por industria de autopartes, los fabricantes nacionales de componentes y sus partes que se utilicen en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuestos, así como los fabricantes nacionales de remolques, plataformas o cualquier otro tipo de carrocería.²⁴

Si nos referimos como el inicio de actividades de la industria automotriz en nuestro país el momento en que se establece la primera planta ensambladora (FORD-A, éste ocurre en el año de 1925; en este sentido esta ensambladora y las que le siguieron (GM 1935, AUTOMEX en 1938) prácticamente llevaron a cabo el desempeño de sus actividades sin ningún tipo de restricción por parte del gobierno que las regulara en forma particular, hasta fines de la década de los cuarenta.

Tal vez en este punto resulte pertinente y de hecho contribuya a explicarnos la evaluación del sector automotriz, el mencionar que la mayor parte de las empresas que operan en el subsector de industria terminal son del tipo de las denominadas como transnacionales, término que para nosotros se refiere a las empresas de la siguiente manera:

"En términos formales, la empresa transnacional es aquella cuyo origen, dirección o propiedad corresponde a residentes de un país desarrollado de economía de mercado, y que realizan actividades productivas a escala internacional. Es un agente económico cuyo comportamiento se define sobre la base de estrategias globales a nivel

24.- "Decreto para el fomento de la industria automotriz", Diario Oficial México 20 de Junio de 1977, p. 3

mundial; concebida en función de sus objetivos a largo plazo y de las condiciones económicas y políticas en el país de origen, en el que actúan y en el internacional".²⁵

"Ahora bien, fue en 1948 cuando se permitió, la importación de vehículos armados en el exterior, los cuales abastecían al mercado conjuntamente con la producción de las ensambladoras internas. Sin embargo, en los años posteriores la creciente demanda, en particular la de vehículos importados, comenzó a provocar una considerable salida de divisas. Además, esa preferencia por los vehículos foráneos obstaculizaba el desarrollo de las ensambladoras situadas en el territorio nacional. Por tanto, en dicho año el gobierno sometió al régimen de permiso previo de importación a los automóviles e introdujo al mismo tiempo, el mecanismo de cuotas para controlar el número de unidades importadas." ²⁶

Estos instrumentos de regulación: el permiso previo de importación y el establecimiento de cuotas de importación, y más tarde de producción vendrían a ser esenciales, no sólo por las medidas dictadas a la industria automotriz, sino en toda la política industrial en general.

Esta relativa demora en la promulgación de la primera medida de regulación dirigida a la industria automotriz, se podría explicar por el hecho de que; como explicamos en el primer capítulo, no es sino a partir de la década de los cuarenta cuando la conjunción de la política económica y los factores externos dio como resultado el que el sector secundario pasara a ser considerado como base para el futuro desarrollo económico, por lo que se comienza a poner en vigor toda la serie de medidas de tipo proteccionista que durante mucho tiempo fue el principal impulso al desarrollo industrial en nuestro país.

- 25.- P. Fajnzilber, "Las Empresas Transnacionales", México, PCE, 1975 p. 20
26.- "La Industria Automotriz en México, Análisis y Espectativas" (mimeo) SPP-SERAPIN, Agosto de 1982.

2.1. Decreto de Integración Nacional.

Podría decirse que desde un principio la industria automotriz fue considerada como fundamental dentro de la estrategia de desarrollo industrial implantada por el gobierno, y que permitiría la consolidación del proceso de industrialización. Entre las razones que esgrimió el Estado para justificar su apoyo al crecimiento de esta industria, se consideran como principales las siguientes:

- 1.- La industria automotriz contribuiría a la ampliación de la planta industrial nacional, como parte fundamental del proceso de industrialización, mediante la sustitución de importaciones. Proceso orientado a lograr una creciente integración nacional de la industria, tanto en lo que se refiere a la industria terminal como a la de autopartes.
- 2.- Las ventas estarían dinamizadas por un mercado interno de suficiente potencialidad de expansión que permitiría estimular la producción.
- 3.- Las exportaciones contribuirían a disminuir el déficit en balanza comercial y de pagos, al incrementar cada vez más el componente nacional de las unidades producidas y exportadas.
- 4.- La industria automotriz contribuiría a la creación y capacitación de un mayor número de empleos.

Pues bien, según el Estado tales serían los resultados que se obtendrían de apoyar las actividades de las empresas del sector automotriz, ahora veamos cuál era la situación a principios de los sesenta.

Al principio de la mencionada década el número de empresas ensambladoras había llegado a once, existiendo además alrededor de veinte empresas dedicadas a la importación de vehículos armados.

Las tres principales ensambladoras (FORD, GM, CHRYSLER)

se repartían las tres cuartas partes del mercado. A pesar de que se armaba una amplia variedad de vehículos, los beneficios eran reducidos; escasa generación de empleos, baja incorporación de partes nacionales y escaso uso de materiales auxiliares. Consecuentemente, era mínimo el ahorro de divisas atribuibles a esta rama. En 1960 el déficit comercial del sector ascendió a 147 millones de dólares, de los cuales dos terceras partes representaban el pago de unidades terminadas entre automóviles y camiones. El resto correspondió a motores, chasis y otros componentes. ²⁷

En este período se daba la disyuntiva de que a medida que crecía el volumen de unidades ensambladas en nuestro país, crecía también el volumen de las importaciones de las partes y componentes requeridos lo que reflejaba directamente en un crecimiento del déficit de la balanza comercial del sector automotriz. (ver cuadro 2.1)

En este contexto se hacía impredecible la adopción de medidas que contrarrestaran la tendencia observada en la balanza comercial del sector, es decir que propiciaran la sustitución de componentes importados, dando impulso a la integración nacional del sector, lo cual a su vez traería como consecuencia la creación de un mayor número de empleos.

Tales medidas que resultaban necesarias dada la situación, quedaron plasmadas en el decreto de 1962 llamado "Decreto que prohíbe la importación de automóviles y camiones, así como de conjuntos armados para su uso o ensamble, a partir del 1 de Septiembre de 1964". Apareciendo en el Diario Oficial el 25 de Enero de 1963 y cuyos propósitos principales podrían resumirse en los siguientes:

- 1.- Elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados en México.
 - 2.- Estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes.
- 27.- Juan José Larriva, Anaid Vexa, "El Comercio Exterior de la Industria Automotriz en México", Revista Comercio Exterior, vol. 32, num., 12, México Diciembre de 1982, p. 1358.

- 3.- Crear empleos
4.- Reducir el déficit comercial

CUADRO 2.1.

Balanza comercial del sector automovilístico
(Miles de dólares)

AÑO	Importaciones	Exportaciones	Saldo (-)
1950	55 340	--	55 340
1955	93 744	--	93 744
1960	146 727	--	146 727
1965	202 846	--	202 846
1970	256 708	25 358	230 320
1975	750 329	122 010	628 319
1976	713 760	192 342	526 418
1977	638 826	253 463	385 358
1978	893 004	333 912	559 092
1979	1 246 275	376 822	1 043 453
1980	1 903 191	404 372	1 498 809
1981	2 518 607	370 337	2 148 270

Fuente: Banco de México, S.A.

Como resultado de la aplicación de dicho Decreto, en los siguientes años la producción de automóviles creció considerablemente y se dio una expansión acelerada de la industria de autopartes, lo que trajo consigo cierta mejoría en balanza comercial y una considerable generación de empleos.

De 1960 a 1970 la producción de automóviles y camiones tuvo

un incremento global de más del 100%, mientras que el déficit comercial de los automotores se elevó a 57%, lo que en buena medida fue reflejo de la sustitución de importaciones que tuvo lugar durante ese período." 28

2.2 Compensación de importaciones de partes automotrices.

El anterior decreto, conocido comúnmente como de integración, marcó las normas dentro de las cuales se desarrolló el sector automotriz hasta el año de 1969. Año en que se hizo necesario el establecimiento de un nuevo sistema a la hora de otorgar las cuotas básicas de producción.

La causa principal para la adopción de un nuevo sistema, fue la circunstancia de que junto con una expansión o crecimiento de la industria de autopartes, se registraba también un continuo incremento del déficit comercial del sector en su conjunto, éste debido a que el crecimiento en la producción interna de autopartes resultó insuficiente para satisfacer el acelerado crecimiento de la demanda interna.

"Se gestó entonces un cambio importante en la concepción de la política industrial dirigida al sector, consistente en combinar la preocupación por sustituir importaciones con el fomento de la exportación de componentes sobre todo a mediano plazo. Esta fue una de las consideraciones fundamentales que llevaron a promulgar las disposiciones oficiales de Octubre de 1969 y el Decreto de 1972." 29

Según el ordenamiento de 1969, las cuotas básicas de producción que la Secretaría de Industria y Comercio había venido asignando a las empresas de sector deberían verse compensadas con la exportación de partes automotrices de manufactura nacional.

28.- Juan José Larriva, Amado Vega, op., cit., p. 1359

29.- id.

"De esta forma, la compensación se efectuaría a partir del otorgamiento de las cuotas de producción para 1970, año en que la compensación equivaldría al 5% del valor de las importaciones de partes automotrices destinadas a la fabricación de vehículos incluidos en cuota básica. Para 1971, la compensación acumulada ascendería a un 15%, y el porcentaje anual acumulativo que serían previamente señalados por la Secretaría. Con anterioridad a la concesión de permisos de importación de partes automotrices para la producción correspondiente a la cuota básica de 1971, la Dirección General de Industrias comprobaría que las empresas solicitantes hubieran cumplido su obligación de exportar sus partes automotrices fabricadas en el país. Si este compromiso no había sido cumplido, la cuota básica se reduciría de manera proporcional."³⁰

Se mencionaba que dicha medida no afectaba la importación de partes automotrices destinadas a la fabricación de tractocaciones para el transporte de efectos, ni a la de autobuses integrales ambos de motor diesel.

A raíz de la aplicación de esta medida, la industria automotriz registró por primera vez desde su establecimiento en nuestro país, exportaciones que pudieran considerarse como significativas.

Durante el primer año de vigencia del citado ordenamiento (1969) las ventas externas del sector apenas rebasaron la cifra de los 8 000 dólares, mientras que para el monto de las importaciones correspondió la cantidad de 136 millones de dólares en ese mismo año. Pero para 1972, las exportaciones eran ya del orden de los 64 millones de dólares, y en 1975 llegaron hasta los 122 millones de dólares.

2.3 Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz.

30.- "Compensación de Importaciones de Partes Automotrices", Revista Comercio Exterior, vol. 19, núm., 11 México, Nov. 1969, p. 964.

Mediante este decreto se ratificaron y ampliaron las medidas adoptadas en el ordenamiento de 1969. En el mismo se menciona que en 1975 la Secretaría de Industria y Comercio fijaría las proporciones anuales conforme a las cuales se compensaría el 100% del valor de la cuota básica para el año de 1979.

Otro aspecto importante de este decreto se encuentra contenido en el capítulo I y se refiere a la integración nacional, cuya esencia se encuentra en los 2 primeros artículos, cuyo texto es el siguiente:

"ARTICULO 1.- El grado mínimo de integración nacional, será de 60% respecto al costo directo de producción.

ARTICULO 2.- Serán de incorporación obligatoria todas las partes fabricadas por la industria de autopartes, siempre que se cumpla con los siguientes requisitos:

I.- Que los precios de venta no sean superiores en más de un 25% en relación con los ofrecidos por los fabricantes o proveedores extranjeros.

II.- Que se satisfagan las normas de calidad o funcionamiento establecidas por la Secretaría de Industria y Comercio o, en su defecto, las especificaciones internacionales aprobadas por la misma;

III.- Que se cumpla con los plazos de entrega fijados en las ordenes de compra y en los programas de entrega".³¹

Así mismo en el Capítulo III referente a la integración de las empresas terminales se menciona lo siguiente:

"ARTICULO 9.- Las empresas terminales no podrán fabricar partes y componentes automotrices para el mercado interno que puedan ser producidas por la industria fabricante de autopartes.

31.- "Decreto que fija las bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz", Diario Oficial, 24 de Octubre de 1972.

Artículo 10.- La Secretaría de Industria y Comercio podrá autorizar a las empresas terminales para producir autopartes adicionales a las que ya están produciendo o tengan aprobadas para producir, cuando a juicio de la propia Secretaría redunde en beneficio de la economía del país y del desarrollo de la industria nacional y se reúnan además, los siguientes requisitos:

I.- Que la totalidad de la producción se destine al mercado externo; y

II.- Que las divisas que se generen se apliquen a compensar hasta el 60% del valor de las cuotas y extracotas que estén sujetas a compensación con exportaciones." 11

Se menciona además en el artículo 13 que las empresas fabricantes de autopartes deberán mantener en cuanto a la estructura de su capital social un 60% en propiedad de nacionales como mínimo.

Mediante el mismo decreto se crea la comisión intersecretarig les de la Industria Automotriz, integrada por representantes de la Secretaría de Industria y Comercio y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual funcionaría como organismo técnico y consultivo del ejecutivo, en lo concerniente a la industria y el comercio de los productores automotrices. Dicha comisión reglamentaría las actividades de las empresas de la industria automotriz.

Por último en otro de los artículos del citado Decreto se establece un límite al número de modelos producidos por cada empresa con esto, se buscaba la especialización de los fabricantes, con lo que la obtención de economías de escala sería factible.

2.4 Decreto para el fomento de la industria automotriz.

Como ya se mencionó, con la entrada en vigor del ordenamiento de 1969, que vino a ser complementado con el Decreto de 1972 se obtuvieron por primera vez en su historia niveles significativos de exportaciones de la industria automotriz.

"Sin embargo, a partir de 1975 las exportaciones dejaron de alcanzar los niveles preestablecidos. En ese año se esperaba que compensaran el 50% de las importaciones totales de la industria, pero en realidad sólo se llegó a algo menos del 40%. Entre las causas de esta situación cabe mencionar la recesión que afectó a la industria automovilística mundial durante 1974 y 1975 y que redujo la demanda de los productos que México pretendía exportar. A ello se debe añadir la sobrevaluación acumulada del peso, en función de los diferenciales de inflación con el exterior, que poco después sería una de las causas evidentes de la devaluación de Agosto de 1976. Por último debe destacarse que, durante esos años, las empresas ensambladoras no emprendieron proyectos orientados al mercado exterior, lo mismo ocurrió con las productoras de componentes, ello hizo sumamente difícil penetrar en el mercado exterior, principalmente el estadounidense, caracterizado por sus altos niveles de especialización y eficiencia." 32

Con el decreto de 1977 se intentó reforzar el proceso de sustitución de importaciones y al mismo tiempo se implantaron nuevos mecanismos de fomento a las exportaciones.

En su artículo 3 el decreto señala que, a partir del año modelo 1978, las empresas deberían de compensar el valor de sus importaciones con un monto equivalente de exportaciones. Para cumplir con este propósito la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial fijaría un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz, tomando en cuenta los objetivos establecidos para este sector y la situación de la balanza de pagos." 33

32.- Juan José Larriva, Amado Vega, op. cit., p. 1360.

33.- Por presupuesto anual de divisas se entiende el monto anual de las mismas de que podrán disponer las empresas para la importación de materiales de ensamble, repuestos y vehículos nuevos, así como para el pago de regalías y otros gastos en el exterior.

"La Secretaría asignaba ese presupuesto de divisas a las empresas de la industria terminal en base a una cuota inicial autorizada y a las exportaciones netas que realizaran."³⁴

Se menciona que para el cálculo de dicha cuota inicial se consideraría la balanza histórica de divisas de cada empresa, así como la participación nacional en su capital y el grado de integración en sus vehículos.

En el apartado 5 del decreto se menciona que para el cálculo de divisas generadas por exportaciones se considerarían como ingresos las exportaciones de vehículos y autopartes, así como la venta de automóviles nuevos en las zonas fronterizas y de libre comercio.

En el mismo Decreto se establecieron como los grados mínimos de integración que los vehículos deberían de tener, los siguientes:

	Porcentaje Mínimo de Integración Nacional
Automóviles	50%
Camiones	65%
Tractocamiones y Autobuses Integrales	70%
Tractores Agrícolas	65%

Aquellas empresas que mantuvieron un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en base a su presupuesto de divisas y cumplieran con los grados mínimos de integración se harían acreedores a los estímulos fiscales que establecía el Decreto en cuestión.

34.- "Decreto para el fomento de la industria automotriz", Diario Oficial, México 20 de Junio de 1977.

Para el primer año en vigencia del Decreto, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial otorgó una cuota inicial a cada empresa cuyo monto en total fue del orden de los 12 779 millones de pesos en 1978, cuota que fue decreciendo progresivamente hasta desaparecer en el año de 1982.

Como resultado de estas medidas, la industria terminal se vio obligada a realizar esfuerzos de exportación para hacerse acreedora a los estímulos fiscales del gobierno federal, así como para conservar o incrementar su posición en el mercado interno. Así, a partir de 1977 se comenzó a registrar un crecimiento sostenido de las exportaciones de la industria automotriz, que se elevaron de 192 millones de dólares en 1976 a 404 millones en 1980. El incremento medio anual fue de 27%, tasa muy superior a la tendencia histórica y el incremento observado por el resto de las exportaciones, excluidas las de hidrocarburos (ver cuadro 2.2.). ³⁵

CUADRO 2.2

Valor de las exportaciones de la industria automotriz (Miles de dólares)

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Autos para transp. personas	11	4 865	9 904	12 180	39 333	93 120	98 509	68 119
Autos para transp. carga	--	4 099	8 509	17 760	28 532	23 648	30 116	38 359
Piezas sueltas para autos	26 377	55 293	75 050	95 998	126 780	159 969	209 437	163 272
Chasis	--	1 950	8 692	389	9 555	1 646	1 010	1 304
Motores	--	35 372	56 401	82 549	85 317	51 900	30 459	58 052
Muelles y sus hogares	--	11 617	27 131	23 127	32 749	29 810	14 484	18 352
Partes para motores	--	9 079	13 655	14 955	14 646	17 039	20 337	21 254
TOTAL	26 388	122 010	192 342	253 458	333 912	376 822	404 372	370 337

Fuente: Banco de México, S.A.

Sin embargo, es necesario destacar que los ingresos generados por concepto de exportaciones resultaron siempre insuficientes, para cumplir con las metas establecidas en el Decreto de 1977. Así pues, la industria automotriz continuó con un considerable desequilibrio en el saldo de presupuesto de divisas. (ver cuadro 2.3)

CUADRO 2.3

Presupuesto de divisas de la industria terminal (Millones de pesos)

	1977	1978	1980	1981
INGRESO DE DIVISAS	22 190.57	25 517.15	22 974.31	22 797.23
a) Cuota inicial	12 779.32	10 495.96	6 224.22	3 154.23
b) Valor neto exportable (VNX) = Ventas en la frontera	9 411.25	8 733.05	7 105.67	9 601.17
al) Saldo anterior	--	4 441.05	4 552.59	2 351.09
bl) Inicial	--	191.10	2 751.91	4 373.11
EGRESO DE DIVISAS	15 076.57	22 104.64	27 030.17	25 373.13
c) Contenido importado (CMI)	12 244.59	17 561.69	19 711.14	25 737.31
d) Gasto inicial de div. (GID)	1 677.57	2 662.31	4 551.55	5 632.49
e) X Accesorios	933.23	1 517.71	2 132.43	3 133.42
f) X Autos	220.28	360.64	174.32	824.91
g) X Especiales	--	2.30	--	--
SALDO	6 943.10	3 412.51	4 035.36	1 424.10

Sin incluir anticipo de divisas

- a) Cuota inicial: asignación de divisas otorgada a la industria terminal conforme al Decreto de 1977.
- b) Valor neto exportable (VNX) = exportación de vehículos y partes automotrices, incluyendo el contenido importado de los mismos.
- al) Saldo anterior existente de divisas generadas en el ejercicio

anterior (no incluye la parte no ejercida de la cuota inicial, que es intransferible)

b1) Inversiones= a partir del año modelo 1979, la comisión intersecretarial acordó considerar como exportaciones para efecto del presupuesto de divisas, las inversiones de la industria terminal recibidas del exterior, como aportaciones de accionistas extranjeros para aumento de capital destinados a la adquisición de activos fijos nacionales.

c) Contenido importado de vehículos (CMV)= valor del contenido importado del vehículo, calculado según la forma del artículo 5 del acuerdo que establece las reglas de aplicación del Decreto de 1977. En éste incluyen 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 recomen dado, y a la composición del capital social de cada empresa.

d) Gastos indirectos de divisas=(IID) = incluye todos los pagos al exterior realizados por cada empresa, tales como regalías, asistencia técnica, viáticos, etc.

e) M Refacciones= importaciones de componentes para repuestos. Incluye todas las importaciones que realizan las plantas para el mercado de repuesto.

F) M. Autos= Importaciones de vehículos nuevos a la franja fronteriza y zonas libres del norte del país.

g) M Especiales= importaciones de vehículos con equipos especiales.
Fuente: Sepafin, Subdirección de la industria automotriz y del transporte.

Si bien es cierto que durante 1975 y 1979 la industria terminal presentó saldos positivos en cuanto a su presupuesto de divisas, esto se debió más que nada a las cuotas de divisas otorgadas durante esos años, que fueron del orden de los 12 779 millones de pesos en el primero y de 10 285 millones en el segundo. Dicho saldo se revirtió en los años siguientes como consecuencia de la reducción en las cuotas de divisas.

"Esta situación obligó a que la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz diera a las empresas "anticipos de divisas" por un monto equivalente al déficit registrado en esos años; los adelantos deberían compensarse en ejercicios posteriores".³⁶

Como se observa en el cuadro 2.3 dicho déficit se da al presentarse un estancamiento en la entrada de divisas, a la vez que se da un incremento acelerado en el egreso de las mismas. Dicho estancamiento se explica por el hecho de que al darse la reducción prevista de la cuota inicial, los rubros referentes a inversiones, ventas en la frontera y el valor neto de las exportaciones (VNX), prácticamente no crecieron.

El egreso de divisas creció a un ritmo de 33% anual de 1978 a 1981, representado el costo importado de los vehículos alrededor de dos terceras partes de las importaciones totales, incrementándose también en forma progresiva los demás rubros.

2.5 Decreto de la racionalización de la industria automotriz.

Como resultado de la situación descrita en el apartado anterior el saldo deficitario de la balanza comercial del sector se incrementó de 526 millones de dólares en 1976 a casi 1 500 millones en 1980 y a 2 148 en 1981. Así mismo su participación en el déficit comercial total de país se elevó de 20% en 1976 a 47% en 1980. En 1981 represento más de la mitad de ese déficit, 58% (ver cuadro 2.4).

36.-"Resolución sobre Anticipos y Contabilización de Divisas de la Industria Automotriz Terminal" (mimeo) , SEPAPIN, 1981.

CUADRO 2.4

Participación del sector automovilístico en el total de la balanza comercial de México. (Millones de dólares)

Año	Balanza Comercial (-)		2/1 (%)
	Total	Automovilística	
1950	62.3	55.3	88.8
1955	145.1	22.7	15.6
1960	447.7	146.7	32.8
1965	458.3	202.9	44.3
1970	1 038.7	230.3	22.2
1975	3 637.0	622.3	17.1
1976	2 644.4	526.4	19.9
1977	1 054.7	285.4	27.1
1978	1 954.4	559.1	28.6
1979	3 162.0	1 049.5	33.2
1980	2 172.7	1 422.2	65.4
1981	1 705.4	2 142.3	125.5

Fuente: Banco de México, S.A.

Ante tal situación el Estado - a través de la promulgación de un nuevo Decreto con el cual se racionalizara la industria automotriz y se propusiera que esta tuviera la carga para la balanza comercial del país.

El Decreto fue promulgado el 15 de Septiembre de 1981 y con su principal objetivo mencionó el siguiente:

"Artículo I.- El presente Decreto tiene por objeto regular el desarrollo de la industria automotriz para consolidar las avances logrados, adecuar su producción a las necesidades del país, lograr una balanza de pagos equilibrada y en general, establecer los mecanismos para que se alcancen los objetivos que en el mismo se proponen.

Para tal finalidad la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial autorizará los vehículos y motores que habrán de producirse por cada año modelo, precisando las líneas y modelos de los automóviles y las características de los otros vehículos". 37

En el artículo V se señalan los grados mínimos de integración que deberían tener los vehículos:

Vehículos	GRADO DE INTEGRACION POR MODELO			
	1984	1985	1986	1987 en adelante.
Automóviles	50%	50%	55%	60%
Camiones comerciales	65%	70%	70%	70%
Camiones medianos y pesados	65%	70%	75%	80%
Tractocamiones	70%	80%	80%	80%
Autobuses integrales	70%	80%	80%	80%

Tal parece que el Decreto de 1983 y su reglamento se enfocan en regular sólo las operaciones de las empresas terminales, con el fin de que éstas llegaran a obtener etapas de la economía de escala en el proceso de producción, como que sería muy difícil de alcanzar si no se tiene un mercado interno tan amplio como el nuestro.

Además, con el hecho de que en el mismo documento se prevé la autorización para una segunda línea, si ésta es primordialmente pa-

7 "Decreto para la regularización de la industria automotriz", Diario Oficial, 15 de Septiembre de 1983, p. 4

ra exportación, reduce el contenido local requerido como porcentaje de las exportaciones de la siguiente manera:

- Con una exportación del 80%, el contenido local requerido sería del 30%.

- Con una exportación del 56%, el contenido local requerido sería del 56%.

Por lo que se puede deducir que el decreto en cuestión incentivaba aun más las exportaciones al permitir que el porcentaje de exportación, se obtuviera en términos de conjuntos de partes completas para la misma línea de vehículos, lo que venía a reducir aun más el costo de ensamble final en nuestro país en contraposición al costo en E.E.U.U.

Y si a esto le agregamos que a mayores volúmenes de exportaciones menores requerimientos de contenido local cuya característica no es precisamente el ser competitiva en costos, es fácil explicarse el hecho de porqué desde el primer año de vigencia del decreto se revierte el sentido negativo del saldo en balanza comercial del sector.

La generación de un superávit en balanza comercial del sector automotriz, aunque su comportamiento ha sido muy irregular, permanece hasta nuestros días. Con lo que se podría decir que el principal objetivo del decreto se ha logrado y el proceso de internacionalización de la industria automotriz terminal comienza a integrarse.

2.6 Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular.

Fue dado a conocer el 2 de Agosto de 1989 y en él se señalan una serie de estímulos de tipo fiscal a la producción y comercialización de automóviles compactos.

Como justificación al mencionado Decreto se menciona entre otras razones, la necesidad de contrarrestar el incremento en el índice inflacionario para avanzar en el propósito de desarrollo económico; que en la actualidad el automóvil ha dejado de ser un lujo para transformarse en una necesidad y que por sus altos niveles de precio de venta, éstos se encuentran fuera del alcance de la mayor parte de la población, etc.

Entre las principales medidas del mencionado Decreto podemos mencionar las siguientes:

"ARTICULO - Se exige el pago del impuesto sobre automóviles nuevos a los contribuyentes de este impuesto que enajenan los automóviles de producción nacional a que se refiere este Decreto, cuyo precio de venta, al distribuidor no sea superior a \$11 800 000.00

ARTICULO 2.- Se exige el pago del impuesto general de importación, a las mercancías que sean partes y componentes automotrices importadas por los fabricantes para ser incorporadas en los automóviles a que se refiere este Decreto.

ARTICULO 3.- Las exenciones que otorga el presente Decreto serán aplicables a los automóviles compactos de consumo popular, entendiéndose por ellos los que se enajenan al público consumidor a un precio que, incluído el impuesto al valor agregado, no exceda de \$ 11 800 000.00".

Se menciona además que para gozar de los beneficios que otorga el Decreto, las empresas capaces de producir este tipo de autos deberán cumplir entre otros requisitos, el garantizar la producción de 40 000 unidades como mínimo; que la producción de estos vehículos se ajuste a un presupuesto de divisas equilibrado y al gra-

38.- "Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular", Diario Oficial, 2 de Agosto de 1989.

do de integración que determine la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial. Así mismo, deberán garantizar el suministro, la asistencia técnica y el aprovisionamiento de refacciones por un período mínimo de cinco años después de cada año modelo.

Con respecto al efecto de este Decreto hay poco que decir, lo podríamos calificar de intrascendente sino es que de fracaso, pues por principio de cuentas las clases populares están muy lejos de poder desembolar el costo que se menciona para este tipo de autos, y aquellos sectores de la población, que de alguna manera consideraron que dicho precio los acercaría a la posibilidad de cambiar su carcacha, o comprar su primer cochecito, se encontraron con que debían incorporarse a una enorme cantidad de consumidores en lista de espera debida al insuficiente abasto, y a que necesariamente la adquisición de su auto sería a través de un plan de autofinanciamiento de V.V. (No se recibía pago al contado) ya que para acabar de complicar el asunto, ésta era la única empresa que se había decidido a participar en tan "encomiable" proyecto del Gobierno, el de surtir a las clases populares de autos nuevos.

2.7 Decreto para el Fomento y Modernización de la I.A.

Como el principal objetivo del programa de modernización industrial de la actual administración de Salinas de Gortari, se menciona el propiciar el crecimiento de la industria nacional mediante el fortalecimiento de un sector exportador con altos niveles de competitividad, la consecución de este objetivo se sustentará en la consolidación de la apertura comercial, el desarrollo tecnológico, la promoción de exportaciones y la desregulación.

Así mismo, como una de las principales líneas de acción para el logro de los objetivos mencionados establece el mecanismo de concertación, a través del cual los sectores productivos tienen una de cierta participación en la elaboración de los programas sectoriales y como muestra de que en verdad se está dando seguimiento a esta línea, se hace referencia a los dos Decretos publicados el 11 de Diciembre de 1988 encaminados a fomentar y modernizar la industria automotriz, tanto terminal como de autopartes.

Al interior del sector automotriz se comentaba que no obstante que dentro del marco regulatorio del decreto de 1983 se habían obtenido significativos avances, las directrices de este reglamento respondían a las necesidades de una economía cerrada, por lo que la promulgación del nuevo decreto se consideraba inminente.

El nuevo reglamento en su artículo 3ro, otorga completa libertad a la Industria Terminal para decidir los modelos de vehículos que producirá en el país. Este punto a nuestro parecer vendrá afectar negativamente los esfuerzos de la Industria de Autopartes por obtener economías de escala pues su flexibilidad operativa no es tan alta como la de la industria terminal. La gran variedad de partes específicas para la diversidad de modelos impide a las empresas de la IAP que dependen de la producción de grandes series de piezas, reducir sus costos de producción.

En el artículo 4to., se autoriza a las empresas ensambladoras a complementar su oferta interna de autos con vehículos nuevos importados, siempre y cuando, se establece su saldo en balanza comercial resulte positivo y de acuerdo a lo que marca el capítulo IV en su primer apartado:

I.- Por cada peso o unidad monetaria de importación de vehículos nuevos, las empresas deberán restar de su saldo las siguientes cantidades:

- a).- Durante el año modelo de 1991, 2.5 pesos o unidades monetarias;
- b).- Durante los años modelo 1992 y 1993, 2.0 pesos o unidades monetarias, y
- c).- Apartir del año modelo 1994, 1.75 pesos o unidades monetarias." 39

39.- "Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz", Diario Oficial, Lunes 11 de Diciembre de 1989 p. 6

Dicho de otra manera, por cada peso que importen las empresas ensambladoras, deberán exportar 2.5 pesos en 1991, 2 pesos en 1992 y 1993 y 1.75 pesos a partir de 1994.

Al establecerse requisitos de exportaciones menores a partir de 1994, es de suponer que las partes inmiscuidas en este asunto, consideraron como un hecho que para dicho año la plataforma exportadora, se encuentra ya perfectamente encarrilada y posecionada de cierta porción del mercado internacional de vehículos, por lo que los requerimientos de exportación mayores serían innecesarios.

Volviendo a la exportación de vehículos, el nuevo reglamento fija el número permitido para cada empresa para los años modelo 1991 y 92 en hasta 15% del número total de vehículos vendidos en México por dicha empresa durante cada año modelo. Este porcentaje será del 20% para el año modelo 1993.

Es obvio que el hecho de sólo establecer cuotas de importación hasta 1993 y que las mismas sean superiores a los años anteriores indica una tendencia a la liberalización de importaciones.

Ante este hecho las ensambladoras establecidas en nuestro país, no sienten ningún temor, pues tuvieron buen cuidado en que dentro de la nueva reglamentación fueran ellas las únicas autorizadas a llevar a cabo las importaciones de los vehículos que además provendrán de otras filiales de sus mismas compañías.

Con respecto a lo anterior comenté cierto dirigente de la industria terminal "Por ver primera el gobierno mexicano ha invitado al sector industrial a participar en la discusión y redacción del nuevo decreto. Y no como en favor, sino para no cometer el error de poner en marcha algo que no fomenta la industria, sino que se

convierta en obstáculo para ella". 40 A lo cual se agrega lo siguiente:

"La mejor prueba de la disposición gubernamental vino a colación con la disminución de la integración de autopartes nacionales de 60 a 36%. Los dirigentes de las firmas automotrices gestionaron con autoridades de la SECOFI este asunto, ya que, según señalaron, es imposible ser eficiente si se deben incorporar autopartes con costos muy por arriba de los que rigen a nivel internacional. Esta acción obliga, además a que la industria nacional de autopartes desarrolle el más alto nivel de calidad y eficiencia". 41

Es cierto que con esta medida la industria de autopartes se ve obligada a redoblar esfuerzos por reducir costos, esfuerzos que se verán afectados al incrementarse el número de modelos; pero por otro lado cabe preguntar, ¿Por qué? esta medida de regulación que otorga mayor libertad a la industria terminal con respecto a la adquisición de sus insumos y que en un plazo inmediato afectará negativamente a la industria de autopartes, sin dejar de reconocer que a un mediano plazo la medida pudiera resultar positiva, no se dio de una manera gradual como las demás medidas desregulatorias pues al pasar del 60 al 36% el grado de integración nacional, que ya de por sí era muy bajo, sufre ahora una disminución del 40%.

Por último en el citado ordenamiento se deja en completa libertad a las empresas de autopartes para adquirir la tecnología que quieran, y que desde luego sus recursos financieros les permitan.

Al conocerse la nueva reglamentación, las opiniones son encontradas, pues por un lado se comenta que la apertura comercial no ha sido pareja ya que este proceso se dio de una manera radical para algunas industrias como la huleira y la textil, que en un principio

40.- "Industria Automotriz : El preámbulo de la apertura", Expansión Enero 31, 1990, p. 26

41 id.

corrieron graves riesgos incluso de desaparecer y que a estas alturas no acaban de digerir el trago amargo que les causo el verse totalmente desprotegidas de la noche a la mañana. Ahora bien en el otro extremo, se encuentran industrias como la automotriz y la farmacéutica, de capital mayoritariamente extranjero, sobre todo la primera, en que esta apertura ha sido de una manera gradual y en extremo considerada y que curiosamente estas ramas productivas se han constituido en los últimos años en importantes exportadoras y luego entonces, competitivas internacionalmente.

Las opiniones en un sentido contrario provienen como es de suponer de los líderes de la industria automotriz, quienes en boca de unos de sus representantes manifestaba lo siguiente:

"Aconsejamos al gobierno mexicano en cuanto a que esta apertura no se puede hacer de un día para otro, sino que se debe seguir una política muy bien pensada para lograr la meta sin destruir la base industrial." 42

Es obvio que ambas posiciones, aunque encontradas, las respaldan fundamentos lógicos, pues nadie puede negar que el proceso de apertura comercial no se ha dado de la misma forma para todos, mientras que a algunos sectores no se les tuvo ninguna consideración a la hora de enfrentarlos a la competencia internacional, a otros se les sirvió protegiendo por considerárseles estratégicos.

Nadie podría negar que tras décadas de política gubernamental que propició vicios y deficiencias en nuestra planta industrial, la necesidad de una apertura gradual resultaba imperiosa, pues el grado de competitividad que exigía el comercio internacional a nuestra planta industrial, no podría ser obtenido inmediatamente.

Era evidente que el riesgo de pasar de ser una de las economías más cerradas hasta hace once años, a ser en la actualidad una de las más abiertas, resultaba demasiado alto.

Por lo tanto resulta aplausible el mecanismo de concertación que hasta ahora adopta el gobierno, en el que a los directamente involucrados se les invita no sólo a opinar, sino a llevar a cabo aportaciones que formen parte de la reglamentación, pues ellos mejor que nadie son los que saben las debilidades y potencialidades de su propio sector y el efecto que ocasionaría cualquier decisión adoptada unilateralmente por parte del gobierno.

Sí, siempre será plausible el mecanismo de concertación pero la pregunta es porque hasta que le corresponde el turno a una industria con las características de la automotriz, se decide el gobierno a aplicarlo.

Como conclusión a este capítulo podríamos mencionar lo siguiente:

a).- Tanto el inicio como el desarrollo de las actividades de la industria automotriz en nuestro país, difícilmente se hubieran concretado de no haber existido políticas económicas específicas al sector.

b).- Las políticas gubernamentales dirigidas a la industria terminal han sido muy favorables para la expansión de ésta, pero;

c).- Las políticas de sustitución de importaciones, primero y de estímulo de exportaciones después, distan mucho de haber cumplido con sus objetivos, y por último.

d).- La necesidad de una mayor integración de la industria terminal a escala mundial ha hecho necesaria una completa revisión de las políticas económicas.

CAPITULO TERCERO: CRISIS Y EVOLUCION DE LA IA EN MEXICO.

Desde sus orígenes, la Industria Automotriz de los países - centrales (E.U., Europa, Japon) se caracterizó por un elevado grado de competencia. Dándose durante su desarrollo un proceso combinado de concentración de medios de producción y centralización de capitales, cuya magnitud determinó condiciones crecientemente oligopólicas en el mercado siendo también desde sus inicios de un carácter privado-nacional la industria automotriz en estos países.

En México, al igual que en los otros principales productores del sector automotriz en América Latina (Argentina y Brasil) la evolución de esta industria no se da en los mismos términos sino a la inversa pues ha transcurrido de formas casi-monopólicas hacia otras con características oligopólicas, mediante el ingreso de nuevas plantas.

Al inicio del presente siglo el mercado nacional se abandonó

les se abastecía totalmente con vehículos importados de Estados Unidos, el nuestro resultaba un mercado cautivo para las empresas norteamericanas debido a las ventajas tecnológicas y a su mayor cercanía en comparación con las Europeas.

Sin embargo, el proceso de concentración que se registraba en el mercado automovilístico norteamericano, en conjunción con el establecimiento de nuevas políticas económicas y el crecimiento económico del país, creó una situación nueva. ⁴³

Se comenzó la construcción acelerada de caminos, la elevación de aranceles a vehículos usados y la reducción para los desarmados junto al establecimiento de estímulos fiscales, precios promocionales, etc., todo este conjunto de elementos propició el inicio de las actividades del sector automotriz en México, al establecerse la FORD en el año de 1925 y 10 años más tarde la General Motors, proliferando en los siguientes años el establecimiento de subsidiarias, principalmente de origen norteamericano. Al inicio de sus actividades estas subsidiarias importaban prácticamente la totalidad de los componentes necesarios para el ensamblado de los vehículos.

Como explicación a la vertiginosa implantación de dichas ensambladoras podemos mencionar las reducciones en aranceles e impuestos; además de otros de tipo financiero como la obtención de créditos a tasas inferiores a las vigentes en el país de origen; por otro lado y refiriéndonos en especial al proceso de producción en donde la fase de ensamblado es la de mayor uso intensivo de mano de obra, el costo de éste a resultó mucho menor.

Dentro de las actividades automovilísticas en América Latina es posible distinguir tres distintas etapas dentro del proceso de --

43- Lifschitz, Alberto, "El Complejo Automotor en América Latina", -- Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, México, 1985, p. 21.

producción. La primera de estas etapas está constituida por aquellos países que en su mayoría no han desarrollado procesos productivos de la fase terminal (o son incipientes) y cuyo mercado interno de vehículos se abastece principalmente de importaciones. En seguida se encuentra la etapa que corresponde a actividades de ensamblado con bajo desarrollo de las actividades auxiliares y por lo tanto con escasa integración nacional del sector terminal. En la última etapa se encuentran aquellos países que han alcanzado la fase de producción terminal, que cuentan con la mayoría de las actividades del complejo sectorial y que obtienen niveles de integración nacional superiores al 60%.

Actualmente la Industria Automotriz establecida en México -- comprende la mayor parte de las etapas que constituyen a dicha actividad industrial en los países desarrollados. Sin embargo los grados de integración nacional distan mucho de igualarse pues varios componentes en especial los de avanzada tecnología provienen del exterior

En su mayor parte el mercado de autos en nuestro país se abastece con la producción nacional, constituyendo una mínima porción del mercado aquella que ofrece vehículos importados principalmente de las zonas fronterizas y de libre comercio.

Desde la instalación de la primera aradora (1935) hasta el decreto de integración nacional de la Industria Automotriz (1962), la sustitución de vehículos armados avanzó más rápidamente que la producción de componentes nacionales, los cambios posteriores a 1962 si bien permitieron incorporar crecientes insumos nacionales, no fueron suficientes y menos lo serán ahora para alcanzar los grados de integración de Argentina y Brasil. ⁴⁴

44 - Lifschitz, Edgar, op. cit., p. 83.

Así pues dentro del proceso de conformación del sector automotriz en México es posible distinguir tres etapas claramente diferenciadas en cuanto a la inserción y grado de desarrollo de la industria terminal:

- 1) Importaciones (1910-1925)
- 2) Ensamble (1926-1962)
- 3) Fabricación (1963 en adelante)

3.1 Periodo de ensamble.

Como ya se dijo las actividades del sector automotriz en México arrancan en el año de 1925, año en que se establece la FORD como primera armadora de vehículos en nuestro territorio, manteniendo el monopolio de dicha actividad durante 17 años.

En la época en que la FORD inicia sus actividades, se daba una fuerte competencia en la producción de vehículos en Estados Unidos y en Europa. Los grandes cambios tecnológicos que en esos años tuvieron lugar, trajeron como consecuencia el aumento de la productividad del trabajo que permitieron que, por ejemplo, la FORD incrementara su producción en 11, 10 automóviles anuales en 1909 a cerca de 2, 000, 000 en 1921 incrementando su participación en el mercado estadounidense del 10 al 55%.

La presión hacia la baja de las tasas de ganancia motivada por la saturación del mercado, en conjunción con las políticas proteccionistas de los países europeos, motivaron que las empresas norteamericanas (fundamentalmente FORD y GENERAL MOTORS) "saltaran" las barreras arancelarias mediante la inversión de capitales en el área europea.

Mientras tanto como y dijimos el Mercado de vehículos en -- nuestro país dependía exclusivamente de importaciones provenientes -- de los Estados Unidos, se calcula que entre 1908 y 1916 la importación media anual de vehículos fue de 251 unidades, en el período que va de 1917 a 1925 en el cual se da una relativa estabilidad política y económica, estimándose importaciones de 5,000 unidades anuales, se calcula que para 1925 existían en México cerca de 54,000 unidades

La situación antes descrita nos muestra que se estaban generando condiciones propicias para la inversión por parte de alguna -- empresa norteamericana, pero a fin de cuentas estos factores no resultaron suficientes y no fue sino hasta que se dieron ciertas medidas de política económica por parte del gobierno mexicano, en que estas empresas consideraron suficientemente atractivas las condiciones del mercado nacional como para decidirse a invertir directamente en el país. Por otra parte, el tamaño del mercado y las diferencias de costos con respecto a Estados Unidos determinarían la forma que -- finalmente adoptarían dichas inversiones.

Resultaba notorio el interés por parte de nuestro gobierno -- en estimular las actividades del sector automotriz; en materia de -- promoción de inversiones en el sector, se redujeron en 1925 las tarifas de importación de material de ensamble en un 50% y en 1926 se -- promulgaron exenciones fiscales para las inversiones del sector.

Fue necesario por lo tanto que se conjugaran medidas de política económica con la expansión del mercado para que PPD se animara a establecerse en nuestro país, con la apertura de un taller de ensamble cuya característica esencial era el uso intensivo de mano --

de obra, lo que permitió a la empresa beneficiarse de los bajos costos en contraposición a los altos salarios que pagaba a los obreros de su país.

Como se mencionó líneas atrás, esta empresa tuvo el monopolio del ensamblado de vehículos por espacio de 10 años, esto se explica, más que por su posición de liderazgo, a las consecuencias de la crisis económica que al final de la década de los veinte ocasiona una brusca contracción del mercado.

Para el período 1935-1940 ocurre la incorporación de tres nuevas empresas al sector, dos de ellas norteamericanas: General Motors y Chrysler y una mexicana con licencia alemana: Automotriz O'Farril (Ver cuadro 3.1)

CUADRO 3.1

Iniciación de actividades de empresas ensambladoras (1925-1958)

EMPRESA	FECHA DE ESTABLECIMIENTO
1. Ford Motor Company, S.A.	Julio de 1925
2. Automotriz O'Farril, S.A.	Mayo de 1935
3. General Motors de México, S.A. de C.V.	Octubre de 1935
4. Patricias Auto-Mex, S.A.	Enero de 1939
5. Automotriz de México, S.A.	Septiembre de 1941
6. Automotriz Lozano, S.A.	Diciembre de 1944
7. International Co. of México, S.A. de C.V.	Diciembre de 1944
8. Equino Automotrices, S.A.	Enero de 1945
9. Armadora Mexicana, S.A.	Junio de 1945
10. Willis Mexicana, S.A.	Mayo de 1946
11. Automoviles Ingleses, S.A.	Noviembre de 1946
12. Diesel Nacional, S.A.	Febrero de 1951
13. Autos Packard de México, S.A.	Mayo de 1951

14. Studebaker, Packard de México, S.A.	Marzo de 1953
15. Representaciones Delta, S.A. de C.V.	Junio de 1953
16. Volkswagen Mexicana, S.A.	Enero de 1954
17. Planta Reo de México, S.A.	Marzo de 1955
18. Industria Automotriz, S.A.	Noviembre de 1958

Fuente: Orvañanos Lascurian Jorge. "Aspectos de la demanda y oferta automotriz", tesis, ITAM, México, D.F., 1967.

Durante el mismo período (1935-1940) los vehículos en circulación pasaron de 91,126 unidades a 149,455 unidades, como resultado tanto del aumento de la producción interna como de las importaciones. Aun cuando ya existían cuatro ensambladoras en el país, su participación en el mercado interno no superaba el 50%.

En esta época surgen en el país empresas de producción, comercialización y servicios vinculados al crecimiento del sector automotor, la absorción de mano de obra por parte de las ensambladoras era escasamente superior a la de los servicios automotrices, pero las actividades de ensamble representaban más del 90% del valor de producción del conjunto. ⁴⁶

La importancia del sector en relación al conjunto de la producción industrial resultaba mínima comparada con la que adquiría 38 años después, representaba aproximadamente un 1% del empleo y 3% del valor de producción.

46.- Lifschitz, Sigardo, op. cit. pp. 91.

Lifschitz utiliza la denominación "complejo sectorial automotor" para definir un ámbito compuesto por todas las actividades que directa o indirectamente mantienen su relación económica principal con la producción terminal de vehículos.

Durante el quinquenio siguiente (1940-1945) como consecuencia de la segunda guerra mundial descienden tanto la producción interna como las importaciones. La oferta de vehículos ensamblados en el interior como resultado del espectacular descenso en la producción interna, llegó a ser nula en el año de 1944 luego de que en 1942 había logrado una participación del 64.2%, nivel que no volvería a alcanzarse hasta 1947. En este período ingresa una sola empresa extranjera la International Harvester que se establece en Diciembre de 1944 para ensamblar camiones, cuando para el año siguiente se preveía una recuperación.

En contrapartida, en el mismo período inician actividades 4 - empresas con capital nacional, lo cual según Lifschitz refleja una capacidad en los inversionistas nacionales para participar en el mercado automotriz, que difícilmente se podía encontrar en esa época en otros países de América Latina.

Al término del período en cuestión la conformación del sector automotriz en cuanto a su fase terminal no difiere gran cosa del observado hacia fines de los 30. La integración en estas empresas - resultaba casi nula, mientras tanto la producción de carrocerías utilizaba casi un 10% de insumos nacionales y la producción de accesorios alcanzaba una integración de cerca del 65%.

Durante el período 1945-1950, la producción automotriz registra una elevada y sostenida tasa de crecimiento, el parque vehicular registró una tasa anual de crecimiento del 10.9%.

El auge se explica por la liberación de una fuerte demanda - reprimida durante la guerra, unida al inicio de un período caracterizado por altas tasas de crecimiento en la economía mundial. El abastecimiento de la demanda se dio principalmente por medio de un incre-

mento de la producción de las ensambladoras ya establecidas como --- por las que se les unieron en este mismo período. El número de em-- presas ensambladoras ascendió hasta once, que prácticamente duplican do su producción, lograron satisfacer gran parte de la demanda interna.

A pesar de lo anterior las importaciones de vehículos como - resultado de la inusitada demanda aumentaron notablemente, la pre-- sión que ejercían sobre la balanza comercial, obligó a que el gobier no adoptara medidas para regular las actividades del sector.

Hasta el año de 1947 las mismas empresas determinaban su gra do de integración, que como ya dijimos eran mínimas, la oferta y con-- sumo se daban dentro de un mercado de libre competencia, sin restric-- ciones a las importaciones tanto de material de ensamble como de uni-- dades terminadas y sin ningún control de precios.

Es decir, la intervención hasta este año por parte del gobier no era muy limitada y la Secretaría de Hacienda no ejercía las facul-- tades que le otorgaba el reglamento de Plantas de Montaje de Vehícu-- los sino que se concretaba únicamente a los aspectos fiscales.

La acumulación de las divisas obtenidas en el período bélico junto con el apoyo al proceso de sustitución de importaciones moti-- vó que en 1948 la Secretaría de Economía (anteriormente Comercio) sujeta-- ra a permiso previo la importación de múltiples mercancías.

Se impusieron entonces por primera vez cuotas para la impor-- tación de vehículos y se prohibió la importación de llantas y carra- ras. Como consecuencia de esto las importaciones de vehículos disminu- dieron notablemente, pasando de 5,175 unidades en 1946 a 2,708 en -

1959, este aspecto coyuntural fue el que originó que a fines del quinquenio la producción nacional absorbiere el 90% de la demanda interna aunque después de aumentar de 824 unidades en 1945 a 22,840 en -- 1947, quedó prácticamente estancada en los tres años siguientes.

En la década siguiente hubo un nuevo incremento en el número de ensambladoras con la incorporación de ocho nuevas empresas entre las cuales se encontraban, dos europeas, dos norteamericanas, una de participación estatal, tres nacionales representantes de empresas -- europeas y una japonesa.

A pesar de este considerable incremento en cuanto a empresas ensambladoras, durante este período la producción interna de vehículos se mantuvo prácticamente estancada.

Como explicación al comportamiento de la industria durante esta etapa, es de resaltar el hecho de que si bien es cierto que durante la década de los 50 creció el número de ensambladoras, para fines de 1950 solamente seguían operando doce de las dieciocho empresas que se habían autorizado desde 1925. Considerado como un factor de mayor importancia que el anterior fue el establecimiento en 1950 de cuotas de producción, las cuales limitaban la generación de oferta de unidades por parte de las empresas, dichas cuotas estuvieron vigentes hasta el año de 1955.

En 1950 se implementó también, un sistema de precios oficiales para la venta de vehículos, que eran reajustados anualmente, estos eran superiores a los internacionales y resultaban lo suficientemente remunerativos, como para considerar que constituyeran un incentivo a la producción, un elemento que si vino a afectar a favor fue el levantamiento de restricciones a la importación de vehículos, lo cual trajo como consecuencia un considerable crecimiento del número

de unidades adquiridas en el exterior, así pues podemos señalar como factores que determinaron el estancamiento del sector entre 1950 y 1955, el sistema de cuotas de producción y la competencia que representaron los vehículos importados. La participación de la oferta -- interna en el total de la oferta de vehículos pasó de 90% en 1950, a 50% en 1954.

Resulta fácil observar que a pesar de los distintos estímulos otorgados a las empresas ensambladoras desde 1925, hasta fines de la década de los 50 la producción de éstas resultaba insuficiente para lograr una completa sustitución de importaciones de vehículos terminados, pues inclusive tras el levantamiento del sistema de cuotas, se nota un proceso regresivo en la producción de camiones -- con respecto a la de vehículos de pasajeros -- que se había registrado en el quinquenio anterior.

Mientras tanto, la competencia entre las empresas había adquirido plena característica oligopólica, pues la diferenciación entre los productos se reflejaba en la existencia de aproximadamente 75 marcas en el mercado y un mayor número de modelos.

Durante la década, la política económica dirigida al sector se complementó con medidas encaminadas a regular el mercado automotriz. En 1950 el gobierno decidió reducir a un 10% la cantidad de marcas y congelar los precios oficiales de los vehículos que tenían reajustes anuales desde su imposición en 1950. Sin embargo -- como veremos luego, estas medidas actuaban sobre las consecuencias, pero no afectaban las raíces del mercado oligopólico. 47.

47.- Lifschitz, *op. cit.*, p. 100.

Para fines de la década de los 50 el número de marcas se -- había reducido a 36 contándose 12 empresas ensambladoras. En cuanto a la industria de autopartes, ésta contaba ya con 150 establecimientos, cuyo crecimiento estaba ligado básicamente al mercado de reposición. La producción interna de vehículos resultaba escasa como para que las empresas transnacionales decidieran producir internamente -- autopartes sofisticadas. Esto aunado al hecho de que la gran cantidad de marcas y modelos impedía obtener las economías de escala posibles de aprovechar en un mercado tipificado a por lo menos no tan diversificado. A pesar de los mencionados obstáculos al crecimiento -- de la industria de autopartes, ya se había comenzado a encargarse la -- producción de ciertas piezas de bajo nivel tecnológico a establecimientos de origen nacional, dichas piezas aunque en mínima proporción fueran incorporándose a equipos originales por la industria terminal.

Si bien durante el período el grado de integración nacional en el sector registró un leve avance, éste resultaba intrascendente, pues la compra de insumos en el exterior por parte de las ensambladoras representaban el 30% del total, mientras que de las compras internas, las de autopartes representaban el 12%, correspondiendo el -- 8% restante a las adquisiciones de aceites, lubricantes y materiales de ensamble.

De manera tal que aún no se podía hablar del ingreso por parte de las ensambladoras a la etapa de producción, con lo que el lento proceso de integración aunado a los crecientes volúmenes de unidades importadas, mantenían una constante presión sobre la balanza de pagos, además de que las exportaciones realizadas por el sector resultaban prácticamente inexistentes.

El volumen de compras del sector matriz en el exterior --

representaba el 20% del total realizado por la industria manufacturera; mientras que contribuía con tan solo el 2% del valor agregado industrial.

En base a investigaciones realizadas por Gerardo Bueno en cuanto a los niveles de protección implícita de que fueron objeto -- distintos sectores de la actividad económica dentro de la política de sustitución de importaciones, este investigador llega a determinar, que a principios de la década de los 60 el sector automotriz se había convertido en el sector más protegido, a tal grado que prácticamente ningún otro sector alcanzaba a obtener ni siquiera la mitad del nivel de protección de la industria automotriz.

La situación antes descrita fue totalmente considerada al momento de promulgar el decreto sobre la integración nacional de la industria automotriz, que como ya vimos prohibía la importación de motores como unidades completas, así como también de los conjuntos mecánicos armados para el ensamble de vehículos. En dicho decreto se establecían los lineamientos a seguir con el fin de obtener a corto plazo un grado de integración mínima del 5 %.

Como conclusión a la descripción llevada a cabo acerca de la evolución de la industria automotriz, durante la etapa que denominamos como de ensamble y que abarca el período 1925-1930, podemos mencionar entre otras cosas las siguientes: que durante dicho período se establecieron las primeras empresas ensambladoras en nuestro país, resultó claramente desproporcional al tamaño del mercado, estar aunado al hecho de que gran parte de este mercado se abastecía desde el exterior.

A pesar de lo anterior la mencionada proliferación de empresas ensambladoras se explica a raíz de factores tales como los apoyos de tipo fiscal y financiero, complementados con los bajos costos de mano de obra los cuales permitieron con una mínima inversión la obtención de altas tasas de ganancia, como ya se mencionó.

El surgimiento y desarrollo de la industria automotriz en México no sigue la misma vía que en los países centrales, pues en éstos pasa de una situación de competitividad a un proceso combinado de concentración de medios de producción y centralización de capitales. En nuestro país se observa un proceso prácticamente inverso pues se origina en situación de completa ausencia de competencias, para evolucionar luego a situaciones oligopólicas con el ingreso de múltiples empresas, alcanzándose por el número de éstas en cierto momento mayor grado de competencia al observado en los países centrales.

La evolución del sector vista desde la perspectiva de los objetivos planteados por la política de sustitución de importaciones se encontraba a principios de los 60 a considerable distancia de ellos, inclusive las configuraciones que adoptaba el mercado automotriz hacía necesarias la implementación de continuas medidas de política económica que vinieran a corregir, las distorsiones que tuvieran lugar.

La contribución del sector a la estrategia de desarrollo económico en cuanto a generación de empleo resultó insignificante (ver cuadro 3.2) a pesar de que tanto las actividades en las empresas terminales, de autopartes y de servicios eran altamente intensivas en mano de obra, pero el escaso desarrollo de las actividades sustituidas explicaban la baja absorción de mano de obra, y así a esto le agregamos la existencia de una alta diversificación y un bajo nivel de integración, se comprenden las limitantes al crecimiento de las

etapas proveedoras.

De tal manera que por los hechos expuestos la sustitución -- de vehículos, no vino a aliviar la presión sobre la balanza de pagos sino que debió ser protegida crecientemente desde 1926.

Todo el aparato proteccionista creado por el Estado al rede dor de la industria automotriz permitió a las ensambladoras la obten ción de altos beneficios a través de crecientes transferencias de re cursos provenientes tanto de proveedores como de consumidores, sin -- que estos últimos pudieran verse beneficiados de los bajos costos -- obtenidos en la fase de ensamble.

CUADRO 3.2

Evolución del empleo y producción correspondiente
a la etapa terminal (1940-1960)

	1940	1945	1960
Ensamble de vehículos (autos) ¹			
Obreros	1,150	394	5,762
Producción de vehículos (unidades) 13,822 ²		822 ²	49,807 ³

¹ Dato de 1941.

FUENTES 1 Censos industriales 1940, 1945, 1960

2 Tomado de O.E.C.D. Development Centre Industrialization -- and trade Project "Introduction to the Mexican Automobile Industry", Paris, 1968.

3 Tomado de "La economía mexicana en cifras", MAFINSA, -- México, 1964.

3.2 Período de Fabricación (Integración) (1965-1980)

Antes de 1962, la industria automotriz estaba integrada por 11 empresas ensambladoras de automóviles a partir de piezas sueltas y otras 20 empresas importadoras de vehículos ensamblados.

Las tres cuartas partes del mercado estaban en poder de las 3 principales empresas estadounidenses - Ford, General Motors y - - Chrysler - por lo que se deduce, que la mayor parte de las unidades ensambladoras en el país, lo eran en gran proporción a base a piezas importadas del vecino país.

Como ya se dijo anteriormente, a principios de la década existían una gran variedad de marcas y modelos, pero dicha situación era acompañada e se caracterizaba por sus bajos beneficios pues la contribución de la industria automotriz a la generación de empleos había resultado hasta esos momentos mínima, los seguros de pri en nacional incorporados en el proceso de ensamble representaban una baja proporción, con respecto a las piezas importadas, lo que traía como consecuencia un continuo déficit en la balanza comercial del sector, que a su vez representaba una gran proporción y por ello influía -- decisivamente en el déficit comercial del país.

Estas fueron algunas de las cuestiones tratadas en cuenta por el gobierno del entonces presidente López Mateos que guiado por una sustitución de importaciones y deseo de tomar medidas estimulantes - al proceso de industrialización, "tuvo a bien" decretar en 1963 que en término de un año los automóviles vendidos en México deberían - tener por lo menos el 60% de contenido nacional, incluyendo por lo menos el motor y la transmisión.

Se decretó además que las empresas ensambladoras podrían fabricar sus propios motores, pero las otras partes constituyentes del contenido nacional tendrían que adquirirse a proveedores nacionales independientes.

Dicha medida a cambio de que las ensambladoras incrementaran el contenido nacional en sus unidades ofreció en el mismo decreto, la reafirmación de las concesiones contenidas en las legislaciones generales e incorporando nuevos elementos para garantizar suficiente protección externa a las empresas que se decidieran a invertir bajo las nuevas normas.

La respuesta de las empresas ante este tipo de medida no se hizo esperar y en los años siguientes a la promulgación del decreto, la industria automovilística se convirtió en el principal destino de las inversiones extranjeras, pues si bien México en esos años no contaba con un marco legal que regulara en específico este tipo de inversiones, la política económica las alentaba.

A partir de ese momento se modificó la composición del conjunto de las empresas ensambladoras, algunas de ellas no accedieron a invertir bajo el nuevo régimen y optaron por retirarse del mercado, en cambio otras iniciaron sus actividades. Si bien las empresas estadounidenses continuaron siendo hegemónicas, al inicio de la nueva etapa las de origen europeo comenzaron a penetrar también.

Como resultado de lo anterior 16 fueron las empresas que iniciaron esta nueva etapa, las cuales obtenían como promedio 6,100 vehículos ensamblados por empresa, cuando los estándares del sector automotriz iniciaban en las escuelas consideradas como rentables a un nivel internacional no dejaban ser menores de 80,000 vehículos anuales.

La instalación de las empresas terminales modificó a su vez la composición de la industria de autopartes. En algunos casos, las mismas ensambladoras continuaban abasteciéndose de partes importadas. En otros casos cuando la difusión de la tecnología utilizadas para la producción de esos bienes y la escasa uniformidad de la demanda -- determinaban mercados reducidos y bajos niveles de rentabilidad, ésta se dejaba a cargo del capital nacional. En cambio acapararon la elaboración de aquellos productos en los que contaban con el monopolio tecnológico y que les permitía la mayor parte de la demanda del proceso final, o bien aquellos productos importantes en el mercado de reposición y donde se pueden lograr considerables economías de escala con poca inversión. Siendo el mercado interno en términos generales el principal destino de las partes producidas internamente. Resulta evidente que las inversiones realizadas en este sector difícilmente se hubieran dado de no haberse dictado las medidas de estímulo del año de 1962.

A partir de la promulgación del decreto de integración de la industria automotriz, se registró en promedio un aumento prácticamente sostenido en la producción del sector, hasta bien avanzada la década de los 80. A pesar de ello la tasa de crecimiento registró altibajos a lo largo del período. En la década de los 60 es donde de hecho se observa un crecimiento sostenido de la producción, si bien en la siguiente década continúa dicha expansión con tasas anuales de crecimiento de un 12.5% en promedio, esta tendencia se ve interrumpida a mediados de la misma, presentándose una etapa de crisis en los dos años siguientes, para volver a la tendencia de crecimiento a partir de 1978, año en el cual creció un 37%, para registrar el año siguiente 15%, 18% en 1980 y un 15% en 1981.

Con esta serie de altibajos en la década de los 70 es fácil

diferenciar tres etapas en la evolución de la industria automotriz. Hasta 1975 venía creciendo a tasas superiores a las del PIB, hecho que se explica por el acceso de nuevos estratos de la población a niveles de ingresos superiores, por lo que el incremento en la demanda resultó ajejar a los estratos de ingresos altos, además tomando en cuenta que ésta se encontraba ya saturada. Esto según Lifschitz explica el hecho de que en los años de recesión 1976-1977 la caída de la demanda haya sido mayor que la disminución de los ingresos.

El auge experimentado por la economía nacional a partir de 1978 permitió que de nuevo el sector creciera a niveles superiores al de los ingresos. Dentro de esta etapa de auge se dio la recuperación de la clase media y la incorporación a este estrato de nuevas capas de la población. Resultando posible lo anterior por los ingresos provenientes de la explotación de los hidrocarburos que respaldaron el incremento en el consumo, no sólo de vehículos, sino de toda clase de mercancías.

Las distintas etapas del proceso de producción adquirieron un mayor grado de complejidad con el aumento de productos ya existentes y la incorporación de otros nuevos que van desde la producción de tractores, iniciada en 1976, pasando por autopartes cuya producción requería de mayor sofisticación tecnológica, hasta la producción de motores de combustión interna. Se inició también la producción de hule metálico y otros insumos derivados de la industria química y petrolúmica.

Dicho proceso de expansión en las actividades del sector estuvo permanentemente acompañado de crecientes déficits en la balanza comercial, pues si bien estas importaciones se habían reducido por unidad producida, en términos absolutos las importaciones eran superiores al período anterior, debido al incremento en la cantidad de

unidades ensambladas, esto aunado al hecho de que las exportaciones resultaban muy inferiores a las adquisiciones en el exterior. El -- evidente fracaso de la política de sustitución de importaciones hizo necesario el establecimiento de políticas de promoción a las exportaciones con mucha mayor fuerza que en el resto de los sectores con el fin de que éstas vinieran a contrarrestar el incremento constante del déficit comercial.

Con el fin de regular los programas de promoción de exportaciones, el gobierno implementó desde 1969 un detallado marco jurídico. Dicho marco daba prioridad a la obtención del equilibrio de las empresas del sector con el mercado externo, éstas dentro del mismo aparato contaron con un sinnúmero de facilidades para la obtención de tal -- fin. Resultó cuantiosa la cantidad de reursos del sector público -- orientados hacia dichos programas de promoción llegando a representar hasta cerca del 40% del sacrificio total del Estado con fines de promoción.

Como era de esperarse con todo este cúmulo de medidas para -- que las empresas incrementaran sus exportaciones, éstas mostraron un notable dinamismo, el cual sufrió una desaceleración a mediados de la década, en parte debido a la crisis económica a nivel mundial que -- imperaba en ese entonces y en parte como resultado de la estrategia por parte de las empresas. Durante el período en que mostraron un alto dinamismo, éstas llegaron a cuadruplicarse incluso, cabe testar que en su mayoría dichas exportaciones estaban constituidas por autopartes.

Lo anterior explica el hecho de que aún cuando las exportaciones de automóviles habían mostrado tendencia a decrecer, seguían manteniendo un sitio de importancia en la configuración de la oferta, pues si bien es cierto que las exportaciones de autos aumentan en va

lor hasta 1973), llegando ese año incluso a superar las importaciones, durante los siguientes años dicha situación se va revertida, empeorando aun más el déficit comercial sobre todo a fines de los 70 y principios de los 80 en que la economía en su conjunto experimentó un efímero período de auge por la bonanza petrolera.

A pesar del incremento registrado durante el período (década de los 70) en cuanto a volúmenes de producción éste no se da a la par con los niveles de integración nacional, pues el incremento en la incorporación de insumos nacionales se observó hasta el año de 1957, año en que llegó a representar el 63.5% del contenido total de insumos, manteniéndose en los siguientes años en torno de ese nivel.

De tal manera que el grado de expansión en las actividades del sector automotriz acompañado de un incremento en la complejidad tecnológica permite ubicar a dicho sector hacia principios de la década de los 80 en la etapa conocida como de fabricación o de integración, dicha etapa como sabemos se considera la última en la evolución histórica del complejo automotriz dentro de cada país, pero siendo que en nuestro país, dicha etapa adquiere grados de desarrollo heterogéneos, resulta que la industria automotriz se encontraba apenas en los primeros estadios de dicha etapa final.

Ahora bien, si es a principios de la década de los 80 en que la industria automotriz alcanza en nuestro país la última etapa de su evolución dentro de su proceso de producción, es hacia finales de esta misma década en donde comienza su integración al proceso de internacionalización del sector.

Como veremos más adelante en base a cifras estadísticas, este proceso de internacionalización o globalización que comienza a -

esbozarse desde el año de 1983 tras concluir el boom petrolero y -- verse agudizada la crisis económica, es el resultado tanto de factores externos como internos, pues el proceso de concentración de la -- industria automotriz a nivel mundial obliga a las matrices a pugnar por la integración con sus respectivas filiales en donde encontrarán el apoyo necesario para no verse desplazadas del comercio mundial.

La depresión del mercado interno incentiva aun más a las -- filiales establecidas en nuestro país a acelerar el proceso de internacionalización, para lo cual es necesario no sólo la adopción de la nueva tecnología en un principio, sino para consolidar dicho proceso, la adopción de nuevos términos jurídicos bajo los cuales -- debería desenvolverse la industria.

Así pues, la década de los 90 marca el ingreso de la industria -- nacional en nuestro país al proceso de globalización del comercio internacional, dicha incursión, lo realiza sin lugar a dudas en muchas mejores condiciones que el resto de nuestros sectores productivos que aún no logran alcanzar las dos premisas fundamentales: incremento en productividad y competitividad, elementos que si bien la industria automotriz en el primero de los rubros posee en mayor medida que el estándar mundial, al interior de nuestra planta industrial resulta alto; en el segundo de ellos, el incremento en las -- exportaciones refleja el hecho de que ésta es aceptable a nivel mundial.

CAPITULO CUARTO: PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA
ACTIVIDAD ECONOMICA DE MEXICO 1980-1990.

El presente capítulo cobra especial importancia dentro de nuestro trabajo de análisis. Con el fin de llevarlo a cabo se hace indispensable el uso de instrumentos estadísticos fundamentales, los cuales comprendiendo su significado y dándoles una adecuada interpretación, nos proporcionarán información vital acerca de la actividad económica de nuestro país en lo general, y en particular la manera en que participa dentro de ella la industria objeto de nuestro estudio.

Haremos uso de distintos tipos de estos indicadores de la economía, tales como el PIB, la Duplicación, de Inversión, Comercio exterior, Remuneraciones, Producción, etc. Un análisis crítico de los mencionados indicadores, nos permitirá obtener una concepción más

clara de los aspectos que caracterizan el quehacer económico de nuestra nación. Con esto estaremos en posibilidad de evaluar la proporción con que la IA ha contribuido a la obtención de las magnitudes que muestran los indicadores económicos.

Así pues, el objeto de este capítulo es hacer uso de la información estadística que de alguna manera nos presenta en forma sintética la evolución económica de la IA y de la economía nacional; para que mediante una comparación objetiva podamos establecer el grado de incidencia recíproca que se da a lo largo del período que abarca toda la última década recién concluida.

Consideramos de gran importancia para la mejor comprensión de la información que analizaremos, el realizar a manera de introducción una breve reseña de los hechos más relevantes que en materia económica tuvieron lugar en nuestro país, durante el período que nos ocupa para en seguida pasar al deslinde de las estadísticas.

4.1 EVOLUCION HISTORICA DE LA ECONOMIA NACIONAL (1960-1990).

En los apuntes contenidos al final de el primer capítulo de este trabajo se hace mención del comienzo de desarrollo basado en el sector petrolero que se da hacia fines de los setenta y que representó un pasajero alivio en el proceso de crisis que había comenzado a mostrar signos de aceleración.

Pero bien, la década de los ochenta inaugura una época de cambios sociales y económicos que aceleran el avance de la crisis. A principios de la misma ocurre el fin del auge petrolero, y con ello todas las expectativas de salir adelante.

Después de 4 años de auge económico (1977-1981) propiciado por el boom petrolero, el cual fue desarrollándose a medida que aumentaron los precios internacionales del petróleo y por los ingresos de exportación, la economía mexicana entró en crisis, la cual se extendió a todos los sectores de la economía agudizándose en la segunda mitad de 1982.

Para sobrellevar la situación, el Estado se vio en la necesidad de recurrir a nuevos préstamos internacionales; sin embargo y aunque tuvo dificultades para conseguirlos, ya que sus posibilidades de crédito estaban agotadas, el FMI proporcionó un crédito emergencia con la finalidad de que México tuviera un ajuste económico; para ello el FMI exigió la aplicación de un nuevo y estricto programa de saneamiento económico para que nuestro país tuviera capacidad de pago.

Este proceso de reorganización económica (1982) provocado por la presencia de una insuficiente e ineficaz estructura productiva, tenía como principales objetivos:

- 1.- Elevar los estándares de competitividad en relación con el mercado internacional.
- 2.- Sanear las finanzas públicas, reducir el déficit y racionalizar el uso de divisas.
- 3.- Reorganizar las finanzas internas.

Cabe mencionar que este proyecto fue dividido en dos grandes bloques: a) que contenía el análisis de los planes inmediatos de rehabilitación de las finanzas públicas; el proceso de reorganización bancaria y los procesos de reorganización de la deuda externa; b) analizaría la estrategia de las políticas económicas que tendrían que llevar a eleva los estándares de eficiencia.

Con respecto a la rehabilitación de las finanzas públicas se plantearon 5 propuestas:

- 1.- Disminución del déficit fiscal.
- 2.- Eliminación de subsidios en bienes y servicios producidos por el sector público.
- 3.- Control de la inflación mediante una estricta regulación de la emisión monetaria y el establecimiento de topes salariales.
- 4.- Fijación de tipos de cambio.
- 5.- Mantenimiento de las tasas de interés.

Se dijo que estos puntos serían de revisión constante por parte del FMI ya que de ellos dependía la autorización de fondos provenientes del exterior.

Por su parte el Estado Mexicano puso en marcha en 1932 el FIRM (Plan Inmediato de Recuperación Económica) con la finalidad de dar entrada a una primera implementación de los acuerdos con el FMI.

Con este plan se permitió: liberar casi en su totalidad los precios de artículos controlados, elevar los precios de los bienes y servicios producidos por el Estado; y elevar las tasas de intereses bancarias.

Con respecto a la reorganización bancaria, se tomó la decisión de nacionalizar la banca, pues la crisis por la que atravesaba el sistema financiero mexicano era insostenible.

El hecho de que se llegara a tomar este tipo de medidas, fue debido a que, por un lado, la fuga de capitales era más grande cada día y por el otro, porque la monopolización de la banca determinaba que en su mayoría los créditos fueran otorgados a empresas propiedad de los grupos financieros que tenían un mayor control de la banca.

Además de que a estas características se le sumaba el hecho de que la crisis financiera se convirtiera en un constante boicot entre el Estado y el capitalismo privado.

Por último, y dentro de este primer bloque está la reprogramación de la deuda, la cual se dio por la necesidad de evitar una quiebra en cadena de empresas sobreendeudadas. Para ello, el Estado dejó de cubrir tanto la deuda externa como la interna durante un período que fue de agosto de 1932 a agosto de 1933.

Estas medidas repercutieron para 1933, por lo que se tuvo que refinanciar la deuda hasta 1934 y disminuir las importaciones.

De no haberse refinanciado la deuda, se habría tenido que absorber casi en su totalidad los ingresos por exportaciones de mercancías, empeorándose cada vez más la situación económica.

Todo este proyecto de reorganización económica tenía como objetivo aplicar políticas económicas que permitieran rehabilitar la economía nacional. Para ello se elaboraron :

- El FIRE (Plan Inmediato de Reconstrucción Económica) 1932
- El FND (Plan Nacional de Desarrollo) 1933- 1933 y programas complementarios como el Programa Nacional de Financiamiento para el Desarrollo 1934-1933 y el Programa Industrial y de Comercio Exterior 1934-1933.
- El FAS (Plan de Aliento y Crecimiento) 1936.
- El FSE (Pacto de Solidaridad Económica) 1939 después denominado FETE (Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico).
- El FND (Plan Nacional de Desarrollo) 1939- 1934 y programas complementarios como el Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1939-1934.

1982 significó en todos los sentidos una agudización del deterioro económico comenzando un año antes. Esto se observó con claridad en los indicadores fundamentales de la economía nacional, tasa de crecimiento del PIB, inversión bruta fija y la producción industrial que sin excepción experimentaron una fuerte contracción.

Los bruscos descensos se dieron principalmente a la fuerte caída de los subsidios al capital, y por el sobreendudamiento, ya que una vez escaseado el crédito interno la gran mayoría de las empresas se vieron obligadas a recurrir al exterior, haciendo que la deuda externa privada se triplicara.

En el segundo trimestre de 1984, predominaron fuerzas económicas reactivadoras que influyeron sobre la producción, dando lugar a un crecimiento del PIB del 3.5%. Esta reactivación económica fue originada por el hecho de que tres ramas fundamentales de la industria habían mantenido su crecimiento, y por lo mismo no fueron víctimas de la crisis de la tasa de ganancia y que arrojó al capital privado. Estas ramas fueron: el petróleo, la petroquímica y la energía eléctrica. Por otra parte, porque se vio favorecido por el ligero relajamiento del control de cambios que permitió a los empresarios la adquisición de medios de producción e insumos importados.

Sin embargo esta recuperación chocó con dos importantes obstáculos:

- 1.- Que los precios de las mercancías aumentaron más que los ingresos.
- 2.- Que la escasez de crédito no se hizo esperar.

Para 1985 la economía creció en algunas variables y se obser -

varon avances en el cambio estructural (como en el descenso de la tasa de inflación), sin embargo surgieron circunstancias que desestabilizaron la situación económica.

A) Escasez de crédito extranjero, la que obligó a que los requerimientos del sector público y el crecimiento de la inversión y el consumo privado se financiaron con recursos internos, lo que a su vez provocó fuertes presiones en los mercados financieros y empujó al alza a las tasas de interés internas. Además que por la falta de financiamiento se requirió utilizar la deuda pública interna y el fuerte pago por concepto de intereses de la misma.

B) El IIE disminuyó, y las reservas del Banco de México también, por lo que se requirió disminuir el gasto público y solicitar nuevos créditos al extranjero.

En el terreno bancario la cotización en el mercado controlado sufrió una devaluación del 20% quedando el tipo de cambio a 372.20 pesos por dólar lo que significó una depreciación del 33% durante el año.

Por su parte la inflación pasó de 53.2% en Diciembre de 1934 al 63.2% en Diciembre de 1935, ya que la evolución de los precios no correspondió íntegramente a la depreciación cambiaria.

Por otro lado, el dinamismo de la producción también disminuyó del 4.1% existente en 1934 al 2.5% en promedio durante 1935.

A pesar del rápido crecimiento de la demanda interna durante el primer trimestre, las rentas resultaron inferiores a las esperadas

por las empresas, ello provocó una acumulación de existencias que afectó aún más a la inversión y a la producción.

Con respecto a las actividades industriales algunas mostraron mayor dinamismo que otras, tal es el caso del sector eléctrico, la producción manufacturera y la construcción, las cuales crecieron el 6.3%, 5.2% y 2.5% respectivamente.

La producción minera en cambio sólo se incrementó como reflejo de la contracción del 0.8% que sufrió la industria petrolera.

Esta contracción se dio en todas las actividades de sector petrolero; la extracción del petróleo bajó a 2.7%, la petroquímica bajó al 1.4% y la refinación de petróleo 1.1%.

Durante este año ante las perspectivas planteadas, el gobierno tuvo que tomar medidas para mejorar las finanzas públicas como la limitación del crédito, la que si bien no mejoraba las perspectivas inflacionarias, por lo menos se contemplaba que ayudara a reducir el gasto.

Al iniciar 1935 se esperaba consolidar los avances para luchar contra la inflación, sin embargo se reconocía que la tarea era difícil ya que se veía por la fragilidad del mercado petrolero (el precio por barril durante este año fue de 11.2 dólares es decir, el 45% del nivel promedio que tuvo en 1935). Esta fuerte caída de los ingresos petroleros agravó el déficit en balanza de pagos y las finanzas públicas, ya que durante 1935 los ingresos por exportaciones petroleras habían significado el 47.1% de los ingresos totales en cuenta corriente de la balanza de pagos y el 26% de los ingresos totales del sector público. La sola disminución de las ventas petroleras

en 1985 representó 6.7% del PIB y provocó una severa contracción del ingreso de la demanda agregada.

Por otro lado, existió otro factor que ayudó al desequilibrio económico durante este año, y fue la escasez de recursos crediticios del exterior, ambos aspectos se sumaron a otros no menos importantes.

Los índices de producción (excepto ganadería y electricidad) disminuyeron al inicio del año. Las exportaciones no petroleras no pudieron compensar los efectos de la reducción de la demanda interna.

Por otra parte, el incremento en el tipo de cambio real elevó los costos de los insumos, dando lugar a un incremento de precios que dificultaron las ventas y determinaron los costos de producción.

Un hecho significativo en este año, es que en materia de renegociación de la deuda externa se logró una ampliación considerable en los plazos y mejoras en las condiciones de pago.

En base a estos acontecimientos, el Estado se vio en la necesidad de implementar un nuevo programa económico, el cual estuviera en camino a lograr la recuperación del crecimiento económico en marco de estabilidad financiera.

Dicho programa sería el PAC (Programa de Aliento y Crecimiento dentro del cual se manejarían acciones en materia de finanzas públicas y de política crediticia, cambiaria y comercial. En cuanto al gasto, se tomaron medidas de ajuste presupuestal y se anunció que se continuaría la venta o liquidación de empresas estatales. En lo que toca a los ingresos públicos se reafirmó la necesidad de fortalecer la estructura tributaria y continuar aplicando una política de

realista de precios y tarifas del sector público.

En lo que respecta a la política monetaria, se anunció que seguirían vigentes las disposiciones de restricción crediticias y que se continuaría procurando un manejo flexible tanto de las tasas de interés como del tipo de cambio, en vista de que resultaba indispensable retener y aumentar el ahorro interno.

En cuanto a la política comercial se seguiría avanzando en la reducción de importaciones, se estimularía el ingreso al GATT, la participación de la inversión extranjera y las exportaciones se intensificarían así como la promoción turística.

Para 1967, se observa una ligera aunque casi generalizada recuperación en todos los sectores productivos, sin embargo, el incremento del PIB sólo fue ligeramente superior al 1%.

Esta recuperación fue impulsada por 4 factores importantes: por las exportaciones no petroleras; el fortalecimiento del mercado interno como resultado tanto de la sustitución de importaciones como de los niveles de inversión privada y la reactivación selectiva de la inversión pública; así como del incremento en los índices de empleo y salarios.

El superávit primario de las finanzas públicas alcanzó un nivel del 5% del PIB, esto se debió a que simultáneamente se dio un fortalecimiento de la balanza de pagos y de las reservas internacionales.

Por otro lado, el objetivo de reducir la inflación no fue logrado, por el contrario, ésta se estabilizó en tasas demasiado altas debido al ajuste del tipo de cambio y de los precios controlados durante 1966.

Con respecto a 1988 se le dio un impulso al Pacto de Solidaridad Económica, el cual pretendía bajar las tasas de inflación y elevar los índices de productividad entre otras cosas.

Para un mejor análisis, los lineamientos de dicha política los estudiaremos por separado.

En cuanto a las finanzas públicas éstas sirvieron para imponer una mayor estabilización en el crecimiento económico, aunque no todas las propuestas se alcanzaron. Entre otras cosas se logró bajar el ritmo de aumento de los precios; los ingresos no petroleros crecieron en 19%; debido al impuesto sobre la renta de las empresas y el IVA se logró una menor inflación, una disminución del 8% de la evasión fiscal y un ligero decremento en el saldo de la deuda pública, sin embargo, los ingresos petroleros se vieron afectados por la caída de los precios del petróleo para exportación.

Por su parte, la producción y el empleo permanecieron igualmente que en 1987, aunque los niveles inflacionarios tendieron a la baja esto no disminuyó el deterioro del poder adquisitivo de los trabajadores en donde el salario mínimo se deterioró en un 11% aproximadamente.

Así el poder adquisitivo se deterioró con un menor incremento en los precios y a pesar de que con el PSE se acordó la desgravación para los ingresos de los trabajadores, éste no ayudó a subsanar su situación económica.

Por lo que toca a la política monetaria, se siguieron varias estrategias; mantener controlado el tipo de cambio para lograr una estabilidad financiera; disminuir la tasa de interés nominal, lo cual sólo logró el deterioro de la captación de la moneda y la fuga

de capitales.

Por último en el sector externo se presentaron desequilibrios que afectaron la cuenta corriente de la balanza de pagos, ya que si bien las exportaciones tuvieron un incremento importante, este no fue tan grande como el que se dio en las importaciones.

En el año de 1987 los indicadores económicos mostraban niveles inflacionarios nunca antes registrados, dicho proceso pareció incontrolable pues empezaron a alcanzar niveles que se conocen como de hiperinflación, registrados en otros países latinoamericanos.

La concertación del denominado Pacto de Solidaridad Económica permitió al gobierno al lograr cierto control sobre el proceso inflacionario a costa principalmente del congelamiento de precios y salarios. Dicha medida resultó necesaria tras el fracaso de todos los intentos de estabilidad económica y por lo menos resultó eficaz, para sujetar el desorbitante incremento de los índices inflacionarios en tanto asumía el poder el nuevo régimen e instrumentara sus propias medidas de política económica.

Para fines de 1988 asume la dirección del país, la actual administración encabezada por el Lic. Carlos Salinas de Gortari. Salinas propone como principal estrategia el Modernizar a México en tres aspectos, estableciendo que en cuanto al ámbito económico modernización es "... ampliar y mejorar la infraestructura; es aceptar y enfrentar con eficacia la apertura comercial; es eliminar obstáculos y regulaciones que reducen el potencial de los sectores productivos; es abandonar con orden lo que en un tiempo fue eficiente pero hoy es gravoso; es aprovechar las mejores opciones de producción, financiamiento, comercio y tecnología de que dispone el país es reconq

cimiento de que el desarrollo en el mundo moderno no puede ser resultado sólo de las acciones del Estado, sino también precisa la participación amplia de los particulares".⁴⁸

Se establecieron como las dos principales metas en materia de actividad económica las siguientes:

- a) Alcanzar hacia fines de la actual administración, niveles de crecimiento del PIB cercanos al 5% y
- b) Reducción gradual de la inflación hasta hacerla compatible con el nivel mundial que fluctúa alrededor del 5% anual.

Como medio para la consecución de dichas metas se establecieron tres líneas de estrategia para la política económica general:

- a) Estabilización continua de la economía.
- b) Ampliación de la disponibilidad de recursos para la inversión productiva; y
- c) Modernización económica.

En cuanto a la política de industria y comercio exterior se procedió a la elaboración de un plan sectorial que viniera a contribuir al logro del objetivo del Plan Nacional de Desarrollo; tal es la finalidad del que se denominó Programa Nacional de Modernización Industrial y de Comercio Exterior.

Según el programa, la modernización industrial y del comercio exterior constituye la estrategia para alcanzar los objetivos propuestos, tal modernización se sustenta en cinco ejes rectores:

- 1) La internacionalización de la industria nacional.

- 2) El desarrollo tecnológico, el mejoramiento de la productividad y la promoción de la calidad total.
- 3) La desregularización de las actividades económicas.
- 4) La promoción de exportaciones.
- 5) Fortalecimiento del mercado interno.

Entre las diversas líneas de acción, mencionaremos lo esencial de las más importantes, como por ejemplo la que se refiere a la concertación de la estructura industrial y programas sectoriales en el que se menciona que en base a las ventajas comparativas del país los sectores más dinámicos y rentables encabezarán el desarrollo industrial. De acuerdo con estas nuevas circunstancias, los recursos del país y en particular la inversión nacional y extranjera, se orientarán conforme a las decisiones de individuos y empresas.

Dentro de este nuevo sentido que aplica el programa para la concepción de programas sectoriales, se hace mención especial a los decretos de modernización de la industria automotriz.

Así mismo se continuará con el perfeccionamiento de la apertura comercial; en cuanto a promoción de la inversión, el nuevo Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Extranjera define reglas claras de participación a la inversión extranjera.

En cuanto a las regulaciones industriales se eliminaron aquellas que cuyo único fin ha sido corregir las distorsiones generadas por décadas de proteccionismo. Por lo que toca al aspecto tecnológico en particular y con el objeto de mejorar productividad y calidad, se eliminaron controles excesivos a la transferencia de tecnologías responsabilizándose las empresas de las condiciones en que contratan dicha tecnología; para ello se promoverá que La Secretaría de Hacienda

considerare los gastos de las empresas en estos rubros.

Por último y por lo que se refiere a la promoción de las exportaciones, se crea la Comisión Mixta para la Promoción de Exportaciones (Compex), con el objeto de que a su interior se eliminen obstáculos a la exportación, se prepengan medidas de agilización en trámites y se coordinaen proyectos de exportación.

La renegociación de la deuda externa que llevó a cabo la administración de Salinas durante los primeros meses de 1989 vino a inyectar cierta dosis de optimismo en cuanto a la evolución de la economía.

La actividad económica en 1989 exhibió un considerable dinamismo. La producción industrial y la inversión crecieron a tasas incluso superiores a las previstas (la producción industrial aumentó 5.1% en enero-noviembre con respecto al mismo período de 1988, y la inversión creció 6.2% en enero-septiembre).

El ajuste en las finanzas públicas, la conducción de la política monetaria y cambiaria y la concertación del FBCB dieron por resultado una tasa de inflación de aproximadamente 20%, medida por el índice nacional de precios al consumidor (INPC). Este incremento de precios contrastó con el 51.7% correspondiente a 1988.

Durante el año de 1989, se registró un crecimiento del PIB del 2.9%. Hasta noviembre los cuatro subsectores industriales registraron tasas de crecimiento positivas, electricidad mantuvo el dinamismo de años anteriores con un crecimiento de 8.1% para el período; las tasas de crecimiento en manufacturas y construcción fueron relativamente elevadas, 6.6. y 2.2 respectivamente, en tanto que minería registró una caída de 0.7% .

Volviendo al asunto de la inflación podemos mencionar entre las principales causas que explican la desaceleración de los precios los acuerdos que se tomaron en el marco del Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico que permitieron abatir la inercia inflacionaria y por la otra, el incremento del superávit económico primario del sector público en términos reales. El repunte inflacionario que se registró en diciembre se explica por los ajustes que se hicieron en los precios de algunos productos petrolíferos, de la electricidad y de algunos básicos, a fin de evitar el desabasto de los mismos, según se dijo.

Al cierre de 1989, los tipos de cambio de equilibrio y de ventanilla-ambos controlados y del mercado libre se ubicaron en 2,644; 2,640 y 2,682 pesos por dólar respectivamente. Estos niveles significaron una depreciación de 15.9, 16.9 y 16.8% en relación con el nivel prevaleciente al final de 1988, lo que implica que la tasa anual de deslizamiento del peso, junto con una inflación interna mensual de aproximadamente 5%, fue ligeramente superior a la inflación interna permitiendo mantener cierto margen de subvaluación del peso y en consecuencia la competitividad en cuanto a precios de las exportaciones mexicanas. A pesar de lo anterior se registraron déficits tanto en balanza comercial (600 md.), como en cuenta corriente, después que en 1988 se registró un superávit en balanza comercial del orden de los 1,667 md.

En materia de deuda, al mes de diciembre de 1989, el saldo de la deuda externa del sector público se ubicó en 76,053 millones de dólares. Con respecto a diciembre de 1988, dicho saldo disminuyó en 4 649 millones de dólares; las causas que explican tal reducción son las siguientes; a) Cancelación de deuda externa del sector público por 1 838 millones de dólares, que algunas instituciones oficiales recibieron como pago por la venta de parastatales; b) opera-

ciones de intercambio de deuda pública por inversiones (swaps) autorizadas antes de noviembre de 1987 por 750 millones de dólares y d) variaciones del tipo de cambio del dólar con respecto a otras monedas, particularmente con respecto al yen japonés que se dieron como resultado una disminución del saldo de la deuda por 2,061 millones de dólares.

Para enero de 1990 tiene lugar un repunte de la tasa de inflación que resultó ser el doble de la registrada el mismo mes durante 1989, aunque después dicha tasa adopte una tendencia decreciente, esta no ha sido suficiente para reducir los niveles obtenidos durante el año anterior. Por el contrario, a raíz de la firma de la Quinta etapa del PECE el 11 de Noviembre, en el que se otorgó un incremento del 18% a los salarios mínimos, se presenta lo que se da en llamar una " burbuja inflacionaria ", que hizo cerrar el índice inflacionario para 1990, en un 30% .

En cuanto al desequilibrio comercial registrado por primera vez en 1989, desde 1982, se observó una agudización del mismo para fines de 1990, en que la balanza comercial, tuvo un déficit de 2 690 millones de dólares, impactando la cuenta corriente que fue negativa en 5,000 millones de dólares.

Según el Banco de México este " sobrecalentamiento " se debe a un exceso de liquidez, por el crecimiento del circulante a una tasa anual del 50%, mientras que la inflación avanza a un ritmo de 30% anual. Se menciona que este incremento en la demanda agregada se explica por varias razones ligadas al avance del PIB

Después de haber crecido solamente 1.1% durante el primer trimestre, para el segundo aumentó a 2.5%, permaneciendo en este nivel hasta el tercer trimestre. Pero para el último semestre de 1990 se dio un proceso de aceleración de las actividades económicas, lo que se ha dado en llamar un "sobrecalentamiento de la economía". Las medidas de política económica de la actual administración tendientes a crear un ambiente favorable a las inversiones, dio como resultado el ingreso de considerable volúmenes de capital extranjero, tanto en forma de inversión privada, como en préstamos internacionales, que junto con la repatriación de capitales alcanzaron niveles record en 1990. Lo anterior junto con el abaratamiento del crédito interno a través de las bajas tasas de interés motivó una acelerada expansión de los agregados monetarios. Este exceso de liquidez que propició un incremento en la demanda agregada, fue considerado como el principal factor que influye para que se obtuvieran los altos índices que al final de 1990 dieron como resultado un nivel de inflación del 30%; lejos del 16% planteado por el gobierno para este año.

"Dichas tendencias expansionistas condujeron a un crecimiento del PIB del 3.9% para 1990, superior a lo proyectado. Estas mismas tendencias se mantienen en lo que va de 1991 y durante el primer trimestre generaron tasas de crecimiento cercanas al 6%"⁴⁹

49.- Quintana, Enrique "Peligro de Sobrecalentamiento". Periódico El Financiero. (México, D.F. 15 de Abril de 1991) p. 3.

CUADRO 4.1

PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL, MANUFACTURERO Y AUTOMOTRIZ
(Millones de pesos a precios de 1980)

PERIODO	TOTAL NACIONAL (1)	INDUSTRIA MANUFACTURERA (2)	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (3)	AUTOMOTRIZ TERMINAL (4)	AUTOMOTRIZ DE AUTOPARTES (5)
1980	4 470 077	988 900	62 184	36 044	26 140
1981	4 852 219	1 052 660	74 702	44 524	30 078
1982	4 831 689	1 023 811	59 824	34 196	25 658
1983	4 528 937	943 549	42 734	20 451	22 283
1984	4 796 050	990 856	54 150	26 789	27 361
1985	4 920 430	1 051 109	67 586	34 933	32 653
1986	4 732 150	991 331	50 805	25 426	25 379
1987	4 802 394	1 015 694	55 322	30 220	25 032
1988	4 869 627	1 047 104	71 700	39 688	32 014
1989 ^E	5 010 846	1 110 026	94 643	52 385	42 259

CUADRO 4.2

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO NACIONAL Y MANUFACTURERO (1980-1989) PORCENTAJES
(Millones de pesos a precios de 1980)

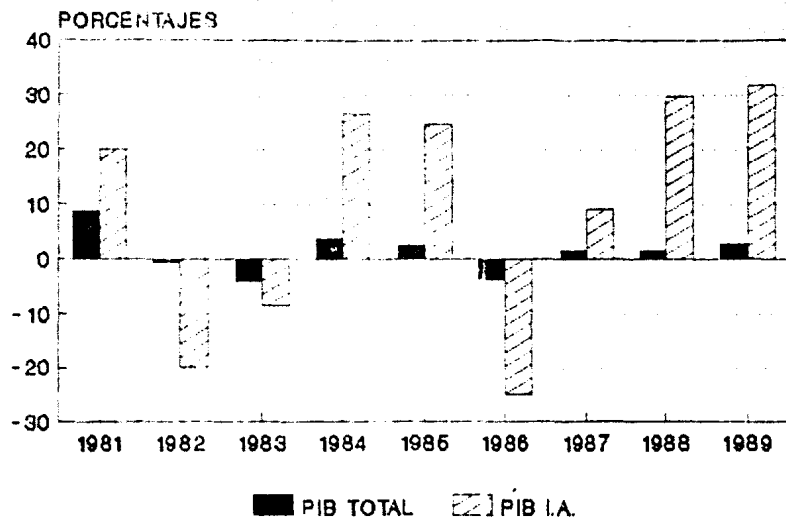
PERIODO	2/1	3/1	3/2	4/2	4/3	5/2	5/3
1980	22.1	1.4	5.3	3.6	58.0	2.6	42.0
1981	21.6	1.5	7.1	4.2	59.7	2.8	40.2
1982	21.1	1.2	5.8	3.3	57.1	2.5	42.8
1983	20.3	0.9	4.5	2.1	47.8	2.3	52.1
1984	20.6	1.1	5.4	2.8	49.4	2.7	50.5
1985	21.3	1.3	6.4	3.1	51.6	3.1	48.3
1986	20.9	1.0	5.1	2.5	50.0	2.5	49.9
1987	21.1	1.1	5.4	3.0	54.7	2.4	45.2
1988	21.3	1.5	7.0	3.8	55.3	3.1	44.6
1989 ^E	22.1	1.9	8.5	4.7	55.3	3.8	44.5

Fuente: Cuentas nacionales

E: Estimado

Las estimaciones para el PIB de la IA fueron...
...del 1980... hasta 1989...
...del 1980... hasta 1989...

TASA DE CRECIMIENTO PIB TOTAL V.S TASA DE CRECIMIENTO PIB I.A.



GRÁFICA 1

CUADRO 4.3

ESTRUCTURA FACTORIAL DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PERUANA 1980-1989.

PERIODO	PRODUCTO INTERNO BRUTO m.p. 1980	TASA DE VAR. DEL PIB %	REMUNERACION DE ASALARIADOS %	SUPERAVIT BRUTO DE OPERACION %	IMPUESTOS IND. MENOS SUBSIDIOS %
1980	36 044	14.18	30.9	51.1	18.0
1981	44 624	23.80	30.1	56.9	13.0
1982	34 196	-23.36	30.8	57.6	11.6
1983	20 451	-40.19	31.9	46.9	21.2
1984	26 759	30.99	17.9	62.8	19.3
1985	34 933	30.40	19.5	60.0	20.5
1986	25 426	-27.21	20.7	62.6	16.7
1987	30 290	19.13	16.4	67.0	16.6
1988	39 686	31.02	19.3	68.1	12.6
1989 ^E	52 385	32.80	12.3	69.1	12.6

CUADRO 4.4

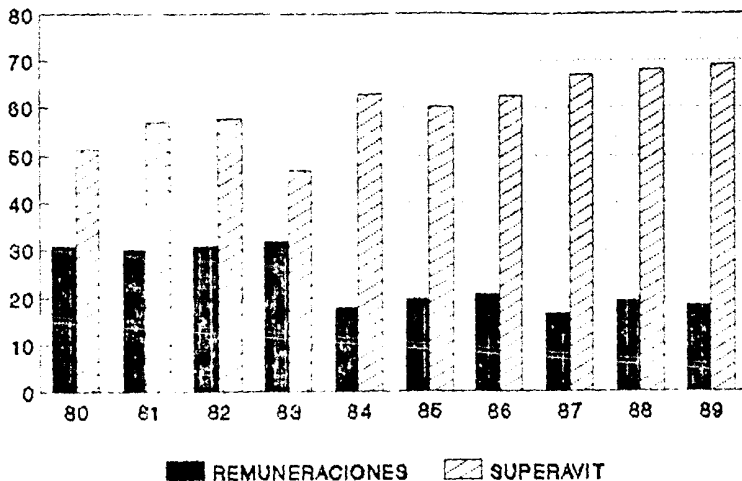
ESTRUCTURA FACTORIAL DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE AUTOPARTES 1980-1989.

PERIODO	PRODUCTO INTERNO BRUTO m.p. 1980	TASA DE VAR. DEL PIB %	REMUNERACION DE ASALARIADOS %	SUPERAVIT BRUTO DE OPERACION %	IMPUESTOS IND. MENOS SUBSIDIOS %
1980	26 140	10.05	43.2	53.9	2.9
1981	30 078	15.06	43.8	53.0	3.2
1982	25 558	-14.69	41.8	57.4	0.9
1983	22 233	-13.15	31.1	66.4	2.5
1984	27 351	22.73	28.3	70.0	1.7
1985	32 553	19.34	26.7	73.5	0.8
1986	25 179	-22.27	27.1	72.3	0.6
1987	25 032	-01.36	24.0	75.5	0.5
1988	32 014	27.89	22.0	77.5	0.5
1989	42 758	31.99	19.9	79.6	0.5

Fuentes: Cuentas nacionales

E: Estimado

ESTRUCTURA FACTORIAL DEL PRODUCTO BRUTO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL.



FUENTE CUADRO 4.3

CUADRO 4.5

PERSONAL OCUPADO A NIVEL NACIONAL, DEL SECTOR MANUFACTURERO Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1980-1989.
(viles de ocupaciones remuneradas)

PERIODO	TOTAL NACIONAL (1)	INDUSTRIA MANUFACTURERA (2)	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (3)	AUTOMOTRIZ TERMINAL (4)	AUTOMOTRIZ DE AUTO - PARTES (5)
1980	18 795	2 417	121.0	47.0	73.0
1981	20 043	2 452	135.0	54.0	81.2
1982	19 863	2 485	161.0	49.9	111.1
1983	19 571	2 309	152.2	46.8	105.4
1984	20 091	2 361	163.7	54.9	108.8
1985	21 955	2 451	171.5	53.6	117.9
1986	21 646	2 404	149.1	49.8	99.3
1987	21 843	2 430	154.1	50.9	103.2
1988	21 892	2 427	177.1	51.9	125.2
1989	23 402 ^E	2 604	183.2	52.4	130.5

E: Estimado

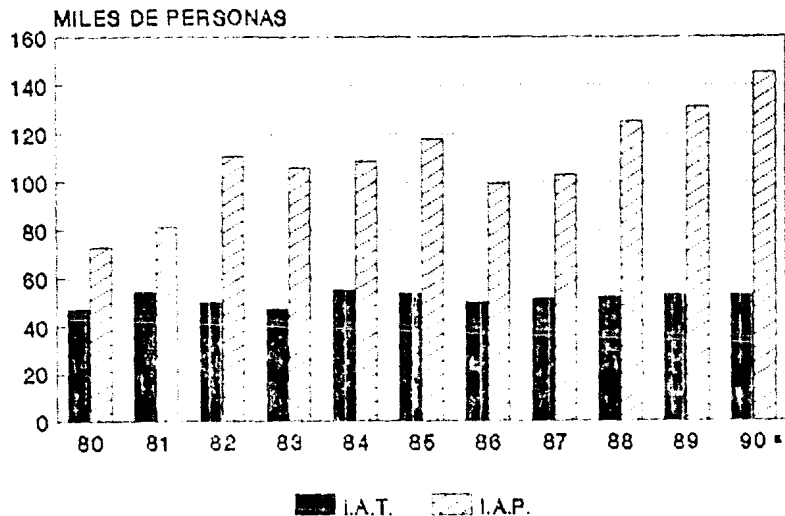
NOTA: El número de ocupaciones remuneradas en el TM y en la IV son producidos en todo el período, y en el resto de los aparatos hasta 1981.
Fuentes: Sistema de Cuentas Nacionales, AMIA, AMDA e INA.

CUADRO 4.6

PARTICIPACION PORCENTUAL DE LA IND. AUTOMOTRIZ EN EL PERSONAL OCUPADO.

PERIODO	2/1	3/1	3/2	4/2	4/3	5/2	5/3
1980	12.9	0.6	5.0	2.0	33.3	3.0	60.3
1981	12.7	0.7	5.3	2.1	33.8	3.2	60.0
1982	12.5	0.8	6.4	2.0	31.0	4.4	69.0
1983	11.8	0.7	6.1	2.0	30.7	4.7	69.3
1984	11.8	0.9	6.9	2.3	33.5	4.6	66.4
1985	11.1	0.7	7.0	2.1	31.2	4.8	64.7
1986	11.1	0.6	6.2	2.0	33.4	4.1	66.6
1987	11.1	0.7	6.3	2.1	33.0	4.2	67.7
1988	11.1	0.8	7.2	2.1	33.3	5.1	70.7
1989	11.1	0.7	7.0	2.0	33.6	5.0	71.4

PERSONAL OCUPADO POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1980-1990)



GRAFICA 3

-101-

FUENTE CUADRO 4.5

CUADRO 4.7

PRODUCTO INTERNO BRUTO POR HOMBRES OCUPADO A NIVEL NACIONAL
DEL SECTOR MANUFACTURERO Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1980-1989 (pasos a precios de 1980)

PERIODO	NACIONAL	INDUSTRIA MANUFACTURERA	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	AUTOMOTRIZ TERMINAL	AUTOMOTRIZ AUTOPARTES
1980	227 533	407 535	513 917	366 895	358 032
1981	242 589	414 107	553 348	926 370	371 333
1982	243 250	411 395	371 577	685 290	230 945
1983	236 520	409 629	330 775	436 287	211 413
1984	238 716	419 576	330 788	487 959	251 479
1985	224 114	428 349	394 087	651 735	276 565
1986	218 615	412 367	340 744	510 562	255 579
1987	219 859	418 392	353 000	511 000	215 000
1988	222 438	431 476	404 856	764 562	255 702
1989	214 120	426 377	516 610	999 713	323 073

Fuentes: Cuadros 4.1 y 4.5

CUADRO 4.8

REMUNERACION DE ASALARIADOS A NIVEL NACIONAL, DEL SECTOR MANUFACTURERO Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1980-1989.
(Millones de pesos corrientes)

PERIODO	TOTAL NACIONAL (1)	INDUSTRIA MANUFAC / TURERA (2)	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (3)	AUTOMOTRIZ TERMINAL (4)	AUTOMOTRIZ AUTOPARTES (5)
1980	1 542 177	324 275	22 459	11 161	11 308
1991	2 194 202	449 442	33 250	16 590	16 660
1982	3 371 969	683 784	44 146	21 420	12 726
1983	4 932 391	978 822	56 983	25 827	31 156
1984	7 968 341	1 556 544	95 157	39 560	55 597
1985	13 589 730	2 540 625	185 528	95 821	99 707
1986	22 605 209	4 276 303	297 164	136 566	160 598
1987	51 361 863	9 929 307	725 044	335 610	389 434
1988	101 640 107	21 142 626	1 719 773	736 268	923 505
1989	n.d.	n.d.	2 716 454 ^B	1 255 543 ^B	1 460 911 ^B

Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales

B: Estimado

CUADRO 4.9

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA REMUNERACION DE ASALARIADOS A NIVEL NACIONAL Y DEL SECTOR MANUFACTURERO 1980-1989

PERIODO	2/1	3/1	3/2	4/2	4/3	5/2	5/3
1980	21.0	1.5	6.9	3.4	49.7	3.5	50.3
1991	20.5	1.5	7.4	3.7	49.2	3.7	50.1
1982	20.7	1.3	6.5	3.1	48.5	3.3	51.5
1983	19.8	1.2	5.8	2.6	45.3	3.2	54.7
1984	19.5	1.2	6.1	2.5	41.6	3.6	58.4
1985	19.7	1.3	7.3	3.3	46.2	3.9	53.7
1986	19.9	1.3	6.9	3.2	45.2	3.7	54.0
1987	19.3	1.4	7.3	3.3	46.2	3.9	53.7
1988	20.3	1.6	8.1	3.7	46.3	4.3	53.7

Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales.

CUADRO 4.10

INGRESOS MEDIOS POR PERSONA OCUPADA EN EL SECTOR MANUFACTURERO Y EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1980-1989.
(pesos corrientes)

PERIODO	ING. ANUAL INDUSTRIA MANUFACT.	ING. MENSUAL INDUSTRIA MANUFACT.	ING. ANUAL AUTOMOTRIZ TERMINAL	ING. MENSUAL AUTOMOTRIZ TERMINAL
1980	134 164	11 180	237 468	19 729
1981	176 839	14 734	307 222	25 601
1982	275 164	22 930	390 163	32 513
1983	423 915	35 326	551 858	45 989
1984	659 272	54 939	720 592	60 048
1985	1 036 566	86 390	1 601 138	133 428
1986	1 779 036	148 253	2 742 289	228 524
1987	4 086 134	340 511	6 593 516	549 459
1988	8 711 413	725 951	15 342 351	1 278 522
1989	n.d.	n.d.	23 960 744 ³	1 996 728 ²

Continuación:

PERIODO	ING. ANUAL AUTOMOTRIZ AUTOPARTES	ING. MENSUAL AUTOMOTRIZ AUTOPARTES
1980	154 904	12 908
1981	205 679	17 139
1982	204 554	17 046
1983	295 597	24 633
1984	511 001	42 583
1985	845 691	70 474
1986	1 517 371	126 775
1987	3 773 585	314 465
1988	7 376 238	614 686
1989	11 169 044 ³	930 753 ²

Fuentes: Cude 4.5 y 4.2

CUADRO 4.11

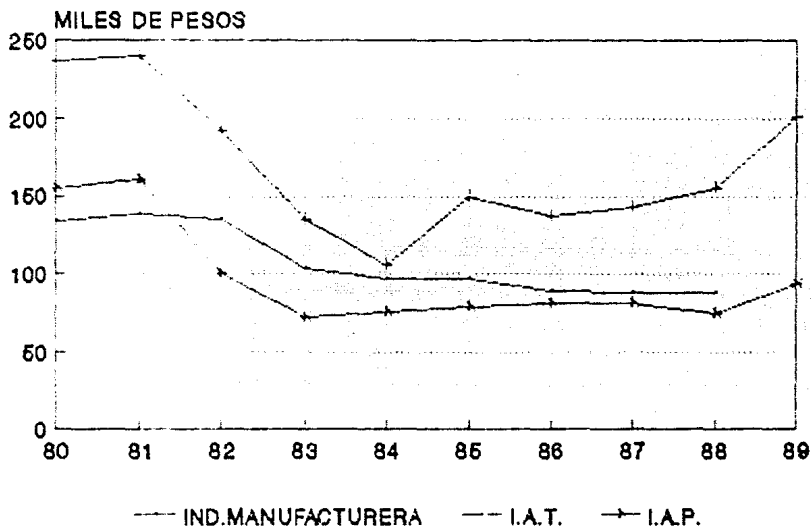
INGRESO REAL MEDIO POR PERSONA OCUPADA EN EL SECTOR MANUFACTURERO Y EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1980-1989.
(Obtenidos en base al INFC; 1980=100)

PERIODO	ING. ANUAL INDUSTRIA MANUFAC.	ING. MENSUAL INDUSTRIA MANUFAC.	ING. ANUAL AUTOMOTRIZ TERMINAL	ING. MENSUAL AUTOMOTRIZ TERMINAL
1980	134 164	11 180	237 468	19 789
1981	138 240	11 520	240 204	20 017
1982	135 148	11 279	191 914	15 992
1983	103 267	8 605	114 435	11 202
1984	97 066	8 083	106 092	8 841
1985	96 748	8 062	149 443	12 453
1986	89 156	7 429	137 430	11 452
1987	88 331	7 360	142 534	11 877
1988	87 331	7 327	154 263	12 925
1989	---	---	201 520	16 793

Continuación:

PERIODO	ING. ANUAL AUTOMOTRIZ AUTOPARTES	ING. MENSUAL AUTOMOTRIZ AUTOPARTES
1980	154 904	12 908
1981	160 812	13 401
1982	100 616	8 384
1983	72 009	6 000
1984	75 235	6 269
1985	78 313	6 577
1986	81 051	6 754
1987	81 575	6 793
1988	74 454	6 204
1989	93 936	7 828

COMPORTAMIENTO DEL INGRESO REAL MEDIO EN LA IND. MANUFACTURERA, I.A.T Y I.A.P.



GRÁFICA 4

FUENTE CUADRO 4.11

CUADRO 4.12

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS POR PAISES SELECCIONADOS 1979-1984. (Millas de unidades)

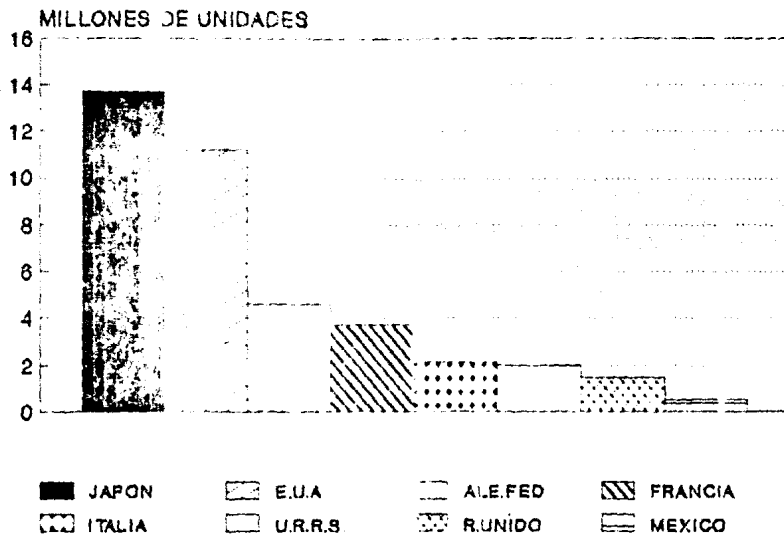
PAISES	1979	1980	1981	1982	1983	1984
JAPON	9 635	11 143	11 180	10 737	11 111	11 464
E.U.A.	11 480	8 008	7 934	6 985	9 225	10 939
ALE. FED.	4 249	3 768	3 897	4 062	4 170	4 009
FRANCIA	3 613	3 372	3 019	3 149	3 336	3 062
U.R.S.S.	2 173	2 100	2 240	2 210	2 172	2 200
ITALIA	1 632	1 612	1 433	1 453	1 575	1 601
CANADA	1 631	1 374	1 280	1 235	1 502	1 935
REINO UNIDO	1 478	1 313	1 184	1 156	1 289	1 133
ESPAÑA	1 123	1 181	987	1 069	1 228	1 308
BRASIL	1 123	1 089	780	860	896	864
MEXICO	444	490	597	472	285	343
AUSTRALIA	461	370	383	408	337	375
SUECIA	355	305	310	345	396	410
OTROS	2 109	2 742	2 586	2 587	2 792	2 782
TOTAL	41 515	38 776	37 812	36 733	40 391	42 330

continuación

PAISES	1985	1986	1987	1988
JAPON	12 271	12 260	12 249	13 700
E.U.A.	11 654	11 335	10 925	11 217
ALE. FED.	4 446	4 596	4 634	4 625
FRANCIA	3 016	3 194	3 493	3 692
U.R.S.S.	2 200	2 270	2 269	2 050
ITALIA	1 572	1 831	1 900	2 111
CANADA	1 934	1 854	1 635	512
REINO UNIDO	1 311	1 247	1 389	1 545
ESPAÑA	1 417	1 532	1 704	1 860
BRASIL	966	1 056	928	1 069
MEXICO	398	341	395	517
AUSTRALIA	393	341	239	337
SUECIA	462	428	501	423
OTROS	2 986	3 413	4 223	4 914
TOTAL	45 029	45 763	46 552	48 637

Fuente: AMDA.

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS EN 1938



GRAFICA 5

FUENTE CUADRO 4.12

CUADRO 4.13

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA PRODUCCION MUNDIAL
DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN PAISES SELECCIONADOS
1979-1988.

PAISES	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
JAPON	23.2	28.5	29.6	29.2	27.5	27.1	27.3	26.8	26.3	28.2
E.U.A.	27.7	20.7	21.0	19.0	22.8	25.8	25.2	24.8	23.5	21.1
ALE. FED.	10.2	9.7	10.3	11.1	10.3	9.5	9.9	10.0	10.0	9.5
FRANCIA	8.7	8.7	8.0	8.6	8.3	7.2	6.7	7.0	7.5	7.6
U.R.S.S.	5.2	5.4	5.9	6.0	5.4	5.2	4.9	5.0	4.9	4.2
ITALIA	3.9	4.2	3.8	4.0	3.9	3.8	3.5	4.0	4.1	4.3
CANADA	3.9	3.5	3.4	3.4	3.7	4.3	4.3	4.1	3.5	1.1
REINO UNIDO	3.6	3.4	3.1	3.1	3.2	2.7	2.9	2.7	3.0	3.2
ESPAÑA	2.7	3.0	2.6	2.9	3.2	3.1	3.1	3.3	3.7	3.8
BRASIL	2.7	2.8	2.1	2.3	2.2	2.0	2.1	2.3	2.0	2.2
MEXICO	1.1	1.3	1.6	1.3	0.7	0.8	0.9	0.7	0.8	1.1
AUSTRALIA	1.1	1.0	1.0	1.1	0.8	0.9	0.9	0.7	0.5	0.7
SUECIA	0.9	0.8	0.8	0.8	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0
OTROS	5.1	7.1	6.8	7.0	6.9	6.6	6.6	7.5	8.2	10.1
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Cuadr. 4.12

CUADRO 4.14

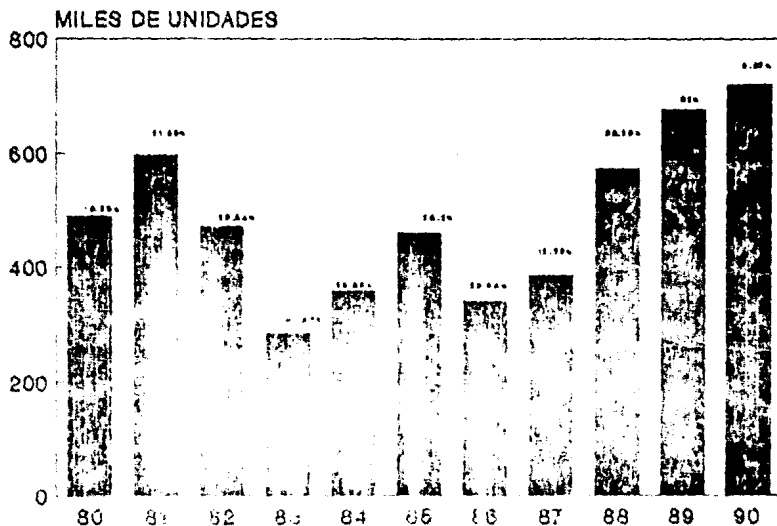
PRODUCCION NACIONAL DE VEHICULOS POR EMPRESA
1979-1988

EMPRESA	1979	1980	1981	1982	1983
Chrysler	90 720	106 363	116 074	73 735	42 130
Ford	74 731	85 359	111 695	98 675	43 874
G.M.	54 418	38 774	67 236	44 724	32 934
Nissan	50 867	51 327	72 132	67 624	51 304
V.A.M.	24 729	27 556	34 365	14 071	3 927
Dina	19 893	21 902	24 622	14 030	4 759
I.H.	965	0	0	0	0
Trailers de M.	100	227	296	65	6
Volkswagen	109 464	127 381	138 390	144 297	86 470
Panza	1 115	4 015	5 383	1 718	426
Kenworth	1 885	2 571	3 075	1 409	340
Victor Patron	432	652	777	32	35
Traksonex	0	0	0	286	32
Mexicana de Aut.	1 151	764	719	652	185
Renault	14 366	21 615	22 204	21 319	19 057
TOTAL	444 426	490 006	597 118	472 637	285 485

Continuación

EMPRESA	1984	1985	1986	1987	1988
Chrysler	62 057	86 948	87 479	102 098	130 475
Ford	49 666	74 264	41 412	94 571	123 753
G.M.	52 786	85 638	54 207	68 635	84 055
Nissan	57 003	73 845	73 457	74 907	102 506
V.A.M.	6 016	6 300	0 451	0	0
Dina	5 542	8 902	4 752	3 512	4 015
I.H.	0	0	0	0	0
Trailers de M	90	330	156	70	86
Volkswagen	102 345	98 263	71 554	48 722	59 413
Panza	945	1 708	1 322	1 290	2 266
Kenworth	1 042	1 477	947	810	1 177
Victor Patron	75	62	9	12	12
Traksonex	0	0	0	0	0
Mexicana de Aut	698	861	576	72	18
Renault	12 635	12 779	2 260	0	0
TOTAL	257 223	458 680	341 052	384 687	512 776

PRUDUCCION NACIONAL DE VEHICULOS Y SU VARIACION ANUAL 1980-1990



FUENTE AMDA HASTA 1988, AMIA 1989-1990

CUADRO 4.15
PRODUCCION NACIONAL DE AUTOMOVILES POR EMPRESA
1979-1988

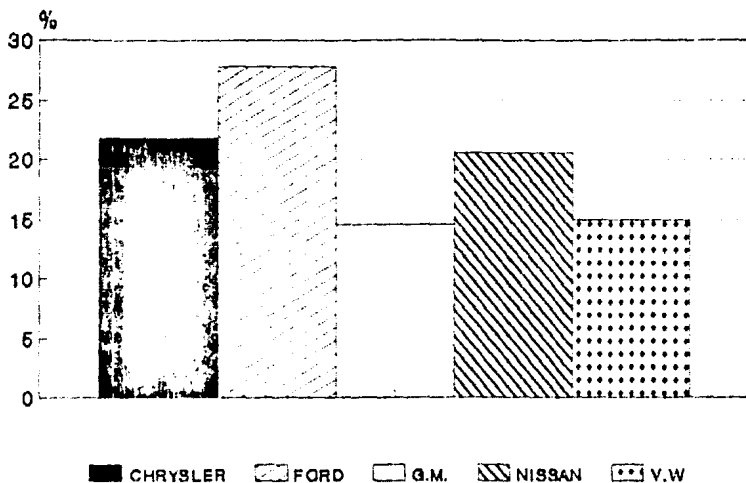
EMPRESA	1979	1980	1981	1982	1983
Chrysler	50 653	56 838	58 110	39 143	26 203
Ford	35 281	37 755	54 594	36 797	26 851
G.M.	24 778	16 999	27 357	21 250	14 996
Nissan	35 744	35 648	47 449	48 824	40 541
Renault	14 366	21 615	22 204	21 319	19 057
VAM	20 309	21 168	23 904	6 950	1 400
Volks Wagen	98 918	113 033	121 879	126 296	79 099
TOTAL	280 049	303 056	355 497	300 579	207 137

Continuación

EMPRESA	1984	1985	1986	1987	1988
Chrysler	38 122	52 834	42 606	64 208	77 332
Ford	25 817	38 572	20 016	67 578	98 815
G.V.	25 407	48 501	32 660	43 508	51 477
Nissan	44 439	55 555	49 791	48 286	73 045
Renault	18 635	19 779	2 660	0	0
VAM	0	0	0	0	0
Volks Wagen	32 284	82 023	60 736	43 653	53 114
TOTAL	247 704	297 064	208 469	267 233	352 781

Fuente: AMDA.

PARTICIPACION PORCENTUAL EN LA PRODUCCION DE AUTOMOVILES POR EMPRESA EN 1988



GRAFICA 7

FUENTE CUADRO 4.16

CUADRO 4.16
 PRODUCCION NACIONAL DE CAMIONES POR EMPRESA
 1979-1988

EMPRESA	1979	1980	1981	1982	1983
Chrysler	40 067	49 525	57 964	34 592	15 927
Ford	39 040	49 104	57 101	51 878	17 023
I.M.	29 640	21 775	35 879	23 474	17 338
Nissan	15 123	15 579	24 683	18 800	10 763
VAM	4 420	6 333	10 461	7 121	2 527
Volks Wagen	10 546	14 348	15 511	18 901	8 381
Dina	18 193	19 751	22 094	12 179	4 458
I.H.	965	0	0	0	0
Trailers de M.	0	0	0	0	0
Pansa	109	1 896	3 270	1 385	336
TOTAL	155 103	178 456	230 963	167 410	77 413

Continuación

EMPRESA	1984	1985	1986	1987	1988
Chrysler	23 335	34 114	44 373	37 880	53 143
Ford	23 349	35 392	21 396	17 093	23 313
I.M.	23 379	37 157	21 547	25 127	32 578
Nissan	12 561	12 290	23 666	26 521	29 461
VAM	5 036	6 460	2 451	0	0
Volks Wagen	10 142	16 240	10 818	5 059	6 239
Dina	4 807	6 522	3 780	3 036	2 734
I.H.	0	0	0	0	0
Trailers de M.	0	0	3	13	13
Pansa	691	1 172	1 233	1 118	2 217
TOTAL	110 335	155 877	125 767	115 853	156 189

Fuente: ANDA

CUADRO 4.17

PRODUCCION NACIONAL DE TRACTORES POR EMPRESA
1979-1988

EMPRESA	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Fansa	1 006	2 219	2 263	333	30	254	506	159	172	249
Kenworth	1 835	2 571	3 075	1 409	346	1 042	1 477	947	810	1 177
Dina	355	1 243	1 806	1 180	130	117	1 510	325	349	696
T de M	88	224	206	65	6	90	330	153	5	37
V. Patron	432	652	777	32	35	75	65	9	10	12
Traksonex	0	0	0	286	32	0	0	0	0	0
TOTAL	4 367	6 819	8 217	3 305	579	1 778	4 088	1 593	1 332	2 201

CUADRO 4.18

PRODUCCION NACIONAL DE AUTOMOVILES INTEGRALES POR EMPRESA
1979-1988

EMPRESA	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Fansa	1 151	764	719	652	185	698	861	576	72	18
Dina	744	308	702	671	171	403	730	647	137	585
T de M	12	3	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1 907	1 075	1 421	1 323	356	1 101	1 591	1 223	209	603

Fuente: AMDA

T de M: Trilleros de Monterrey.

CUADRO 4.19
EXPORTACION DE VEHICULOS POR EMPRESA
1980-1989

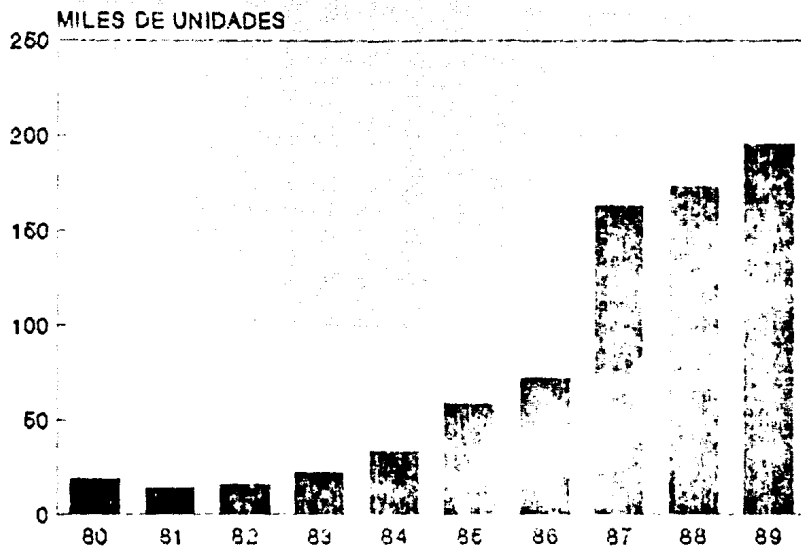
EMPRESA	1980	1981	1982	1983	1984
Chrysler	489	607	748	2 384	6 755
Dina	158	0	3	3	100
Ford	0	0	0	0	0
Fansa	0	0	50	0	0
G.M.	0	0	0	4	7 897
Kenworth	0	0	137	238	435
Masa	48	63	21	0	1
Nissan	4 252	4 370	1 103	1 107	2 560
Renault	156	92	55	30	716
VAM	0	0	4	0	0
V. Patron	0	0	3	0	0
Volkswagen	13 142	9 296	13 695	18 690	15 171
TOTAL	18 245	14 428	15 819	22 456	33 635

Continuación

EMPRESA	1985	1986	1987	1988	1989
Chrysler	18 456	43 689	62 811	50 392	67 840
Dina	17	351	25	544	4
Ford	0	0	51 773	56 631	39 580
Fansa	0	0	0	0	0
G.M.	23 466	13 672	31 272	36 506	40 376
Kenworth	353	327	0	0	0
Masa	0	0	0	0	0
Nissan	6 012	9 124	16 197	18 871	25 133
Renault	371	182	0	0	0
VAM	0	0	0	0	0
V. Patron	0	0	0	0	0
Volkswagen	3 243	84	85	473	23 069
TOTAL	58 423	72 429	163 973	173 147	195 002

Fuente: AMDA.

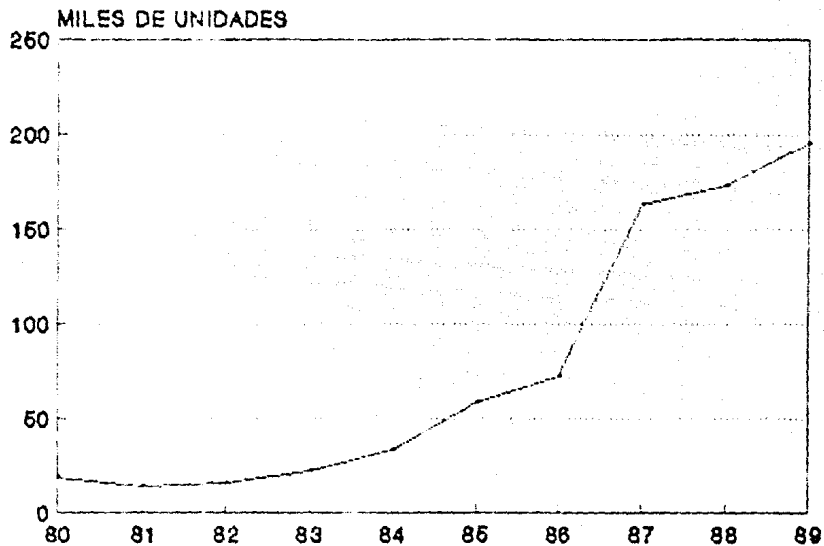
EXPORTACION ANUAL DE VEHICULOS 1980-1989



FUENTE CUADRO 4.19

GRAFICA 8

EXPORTACION ANUAL DE VEHICULOS 1980-1989



FUENTE CUADRO 4.19

GRAFICA 9

CIENCO .20

VENTA TOTAL DE VEHICULOS POR TIPO Y POR EMPRESA
1980-1989

		1980	1981	1982	1983	1984
EMPRISA						
	CHRYSLER	Autos 56 350	57 730	39 590	24 166	31 102
		Cam. 48 921	56 881	36 024	15 959	23 640
	Total	105 771	114 611	75 614	40 125	54 742
DINA	Cam.	21 567	24 347	14 182	4 758	5 287
	Total	21 567	24 347	14 182	4 758	5 287
FANSA	Cam.	3 900	5 716	2 029	420	954
	Total	3 900	5 716	2 029	420	954
FORD	Autos	38 533	53 365	36 667	27 553	26 861
	Cam.	47 756	57 870	50 255	20 345	24 154
	Total	86 289	111 235	86 722	47 898	51 015
G.M.	Autos	17 278	26 345	32 450	14 362	18 470
	Cam.	20 946	33 798	30 258	18 175	29 629
	Total	38 224	60 143	62 708	32 537	48 099
NISSAN	Autos	35 023	47 310	47 228	41 743	44 221
	Cam.	11 227	18 842	19 573	9 376	11 393
	Total	47 320	66 182	67 401	51 719	55 674
RENAULT	Autos	21 460	19 164	22 048	19 803	19 212
	Cam.	n.d.	10 532	7 223	1 989	5 668
	Total	21 460	29 996	29 271	21 792	24 780
VAM	Autos	20 920	23 071	8 126	1 230	716
	Cam.	6 385	10 523	7 223	1 989	5 558
	Total	27 285	33 594	15 349	3 219	5 784
V.V.	Autos	94 267	113 042	110 052	63 125	77 508
	Cam.	13 550	16 956	17 273	8 585	12 138
	Total	108 477	130 014	127 235	71 780	87 646
TOTAL INDUSTRIA	Autos	286 041	340 363	286 761	192 052	217 650
	Cam.	174 252	235 475	183 840	82 196	139 971
	Total	460 293	575 838	470 701	274 248	357 621

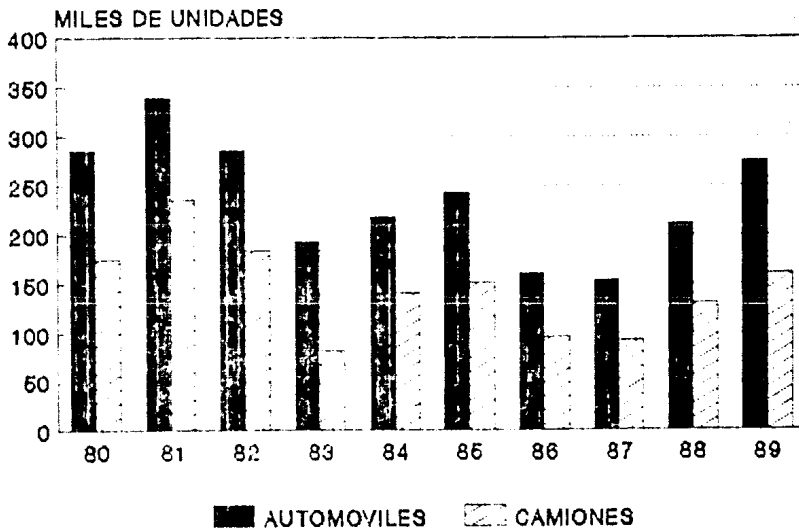
CONTINUACION DEL CUADRO --20

EMPRESA		1985	1986	1987	1988	1989
CHRYSLER	Autos	38 736	27 666	23 454	48 732	56 352
	Cam.	27 075	19 127	16 535	31 330	36 393
	Total	65 871	46 793	39 999	80 062	93 345
DINA	Cam.	8 078	3 921	3 428	2 964	n.d.
	Total	8 078	3 921	3 428	2 964	
PAMSA	Cam.	1 552	1 442	1 349	2 327	n.d.
	Total	1 552	1 442	1 349	2 327	
FORD	Autos	38 129	19 516	16 524	37 031	47 801
	Cam.	35 943	21 075	17 448	29 717	39 418
	Total	74 072	40 591	33 972	61 718	57 219
G.Y.	Autos	18 794	11 365	14 444	15 284	22 871
	Cam.	36 328	20 606	26 460	32 451	49 582
	Total	55 722	31 971	40 904	47 725	72 455
NISSAN	Autos	51 943	43 291	48 860	60 247	69 855
	Cam.	15 339	17 201	21 352	24 351	25 406
	Total	67 492	60 512	70 212	84 598	95 261
RENAULT	Autos	18 611	3 967	25	0	0
	Cam.	5 287	2 661	273	0	0
	Total	23 898	6 628	298	0	0
VAM	Autos	0	0	0	0	0
	Cam.	5 287	0	0	0	0
	Total	5 287	0	0	0	0
V.W.	Autos	76 364	54 865	50 611	53 802	77 211
	Cam.	15 310	10 104	5 980	6 903	8 379
	Total	91 684	64 969	56 591	60 705	85 590
TOTAL INDUSTRIA	Autos	242 187	160 670	153 948	210 936	274 502
	Cam.	151 469	36 157	32 822	130 933	159 778
	Total	393 656	256 827	246 770	340 039	434 280

Fuentes: Hasta 1988 AMDA; 1989 el financiero.

Nota: Para DINA y PAMSA en el rubro de camiones se incluye también la producción de tractocamiones.

COMPORTAMIENTO DE LAS VENTAS TOTALES DE VEHICULOS



GRAFICA 10

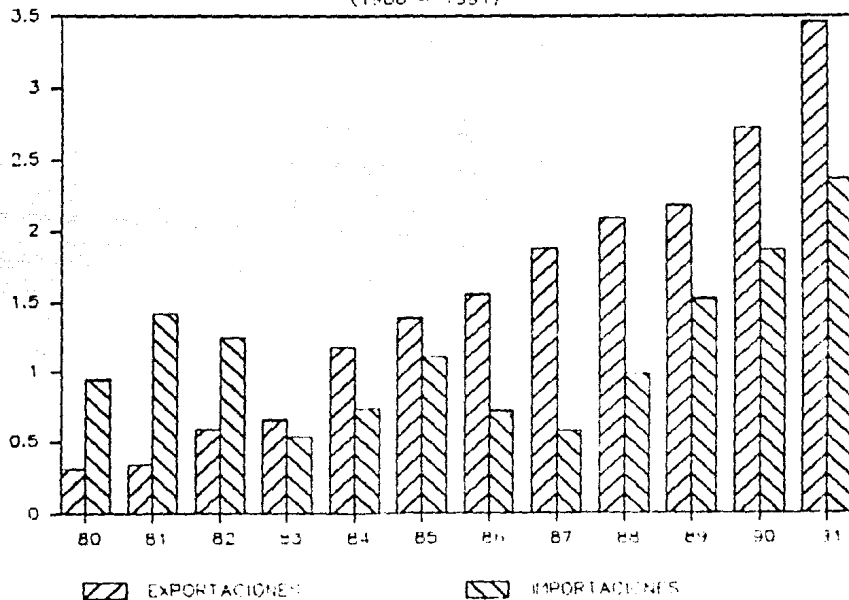
FUENTE CUADRO 4.20

GRAFICA 11

MILES DE DOLARES
(Miles)

BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ TERMINAL

(1980 - 1991)



CUADRO 4.21

SALDO COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL 1981 1988
(MILLONES DE DOLARES)

AÑO	EXPORTACIONES (1)	IMPORTACIONES (2)	SALDO (1-2)
1980	308.15	944.02 80	-635.87
1981	341.06	1419.25 81	-1078.19
1982	585.00	1247.08 82	-662.08
1983	653.38	535.99 83	117.39
1984	1175.04	733.73 84	441.31
1985	1381.74	1103.26 85	278.48
1986	1550.15	717.74 86	832.41
1987	1873.85	579.77 87	1294.08
1988	2087.79	979.44 88	1108.35
1989*	2177.99	1518.13 89	659.86
1990*	2726.23	1859.73 90	866.56
1991*	3460.72	2360.72 91	1100.00

* VALORES ESTIMADOS

FUENTE: SUBDIRECCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CUADRO 4.22

PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
 TERMINAL EN LAS EXPORTACIONES TOTALES 1980-1990.
 (MILLONES DE DOLARES)

AÑO	EXPORTACIONES TOTALES (1)	EXPORTACIONES I A T (2)	PARTICIPACION 2/1
1980	15 512	308.15	1.98
1981	20 102	341.06	1.69
1982	21 230	585.00	2.75
1983	22 312	653.38	2.92
1984	24 196	1175.04	4.85
1985	21 664	1381.74	6.37
1986	15 031	1550.15	9.65
1987	20 656	1973.85	9.07
1988	20 565	2087.79	10.15
1989	22 765	2177.99	9.55
1990	24 950	2766.29	10.92

CUADRO 4.23

PARTICIPACION DE LAS IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
 TERMINAL EN LAS IMPORTACIONES TOTALES.

AÑO	IMPORTACIONES TOTALES (1)	IMPORTACIONES I A T (2)	PARTICIPACION 2/1
1980	15 897	844.08	4.99
1981	13 948	1419.25	5.92
1982	14 437	1247.08	8.63
1983	4 551	535.93	5.25
1984	11 851	733.73	6.52
1985	13 812	1103.26	8.35
1986	11 434	717.74	6.27
1987	17 223	579.77	4.74
1988	12 192	979.44	8.63
1989	13 410	1518.13	6.46
1990	15 560	1859.73	5.51

CUADRO 4.24

PARTICIPACION DE LA IAT EN EL SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL DE MEXICO.

AÑO	SALDO TOTAL	SALDO I A T	PARTICIPACION 2/1
	(1)	(2)	
1980	-3 385	- 635.37	18.78
1981	-3 846	-1078.19	28.03
1982	6 793	- 662.08	9.74
1983	13 761	117.39	0.85
1984	12 942	441.31	3.40
1985	8 452	278.43	3.29
1986	4 571	932.41	20.09
1987	8 433	1374.08	15.34
1988	8 373	1108.35	13.23
1989	- 645	555.86	
1990	-3 610	866.56	
1991 a	3 739	1100.00	

FUENTES: Banco de México, Subdirección de la Industria Automotriz, CIESP y SPP.

E: Estimado

CUADRO 4.25

PRECIOS DE AUTOS NACIONALES
(Millones de pesos)

CHRYSLER:

Shadow	De 36.591 hasta	44.125
Phantom		67.000
New Yorker		75.551
Ram Charger (Van)	De 66.975 hasta	73.608

FORD:

Topaz	De 33.000 hasta	53.000
Thunderbird		78.000
Cougar		86.000
Taurus		86.000

GENERAL MOTORS:

Cavalier	De 40.000 hasta	61.604
Couglas	De 55.000 hasta	62.000
Couglas (Eurosport)	De 60.000 hasta	73.795
Century	De 73.000 hasta	83.900

NISSAN:

Tsuru II	De 25.000 hasta	30.000
Hikari	De 41.488 hasta	45.534
Ichi Van	De 47.337 hasta	49.893

WOLKSWAGEN:

Sedan		16.700
Golf	De 25.500 hasta	29.700
Jetta	De 37.000 hasta	42.000
Combi	De 48.628 hasta	53.557

FUENTE: Investigación directa en agencias distribuidoras. Precios sujetos a - autorización Oficial. Los precios (De hasta) son debido a los accesorios y equipo que tenga el auto.

Los precios son con relación al mes de Octubre de 1990.

FUENTE: El Financiero.

CUADRO 4.26
PRECIOS DE AUTOS IMPORTADOS
(Millones de pesos)

CHRYSLER:

New Yorker Fifth Avenue (lujo) _____	100.000
Dodge Caravan, minivan (lujo) _____	70.000
Dodge Grand Caravan _____	80.000

FORD:

Lincoln Town Car (super lujo) _____	De 120.000 hasta 140.000
Ford Aerostar Wagon (lujo) _____	70.000
Ford Bronco _____	84.000

GENERAL MOTORS:

Cadillac Seville Sedán (super lujo) _____	147.000
Corvette Coupe (deportivo) _____	150.000
Corvette Coupe (convertible) _____	170.000

NISSAN:

Maxima (lujo) _____	90.000
Nissan 300 ZX _____	140.000-150.000

VOLKSWAGEN:

Passat _____	80.000-90.000
--------------	---------------

FUENTE: Investigación directa en agencias Distribuidoras. Precios sujetos a autorización final. Los precios (De hasta) son debido a los accesorios y equipo que tenga el auto.

Los precios son con relación al mes de Octubre de 1990.

FUENTES: El Financiero.

4.3 ANALISIS DE LA INFORMACION ESPADISICA.

El año de 1981 caracterizado por una expansión de las actividades económicas a nivel global impulsada por el boom petrolero como sería lógico suponer, también representó para la IA su mejor año — durante gran parte de nuestro período de estudio, en dicho año llegó a contribuir con el 1.5% del PIB total (ver cuadro 4.2). Nivel nunca antes alcanzado por la IA. Para los siguientes años, como consecuencia de la crisis económica que siguió a la bonanza petrolera se registra una tendencia decreciente en las actividades de la IA, que se ve reflejada en una cada vez menor contribución de la producción de ésta al PIB total. Dicha tendencia llega a su punto culminante en el año de 1983 en que su contribución al PIB total — es apenas del 0.9%; durante el período de 1984-1987 se da para la IA una serie de altibajos, pero con una tendencia al crecimiento — como consecuencia de que su orientación hacia el exterior comenzaba a ser determinante, no es sino hasta el año de 1988 en que se puede decir que esta tendencia a la expansión se consolida, ya que para este año se vuelve a dar una contribución por parte de la IA al PIB total similar a la de 1981, incrementándose aún más dicha participación para 1989.

De lo anterior podemos deducir que, mientras las actividades de la IA dependieron principalmente del mercado interno éstas resultaban sumamente sensibles a la inestabilidad económica imperante en nuestro país, a medida que la producción tiende a orientarse hacia el mercado externo, esta sensibilidad comienza a ser cada vez menor. Es decir comienza a darse una situación de independencia entre las actividades de la IA y la actividad económica del país, como nos lo muestra el hecho de que en los últimos años se ha dado una expansión de las actividades de la IA, mientras que la mayoría a nivel nacional continúan deprimidas.

En cuanto a lo que muestra la estructura factorial del PIB en la IA a lo largo del período de estudio, resalta inmediatamente la relación inversamente proporcional que se da entre la remuneración de asalariados y el superávit bruto de operación, tanto en la IAT

como en la IAP (ver cuadros 4.3 y 4.4 y graf. 2). Mientras que la proporción destinada al pago de la fuerza de trabajo observa una tendencia a decrecer en casi todos los años que comprende nuestro período, la parte destinada al pago de la propiedad de capital muestra una marcada tendencia al crecimiento. Por ejemplo en la IAP en 1980 por cada unidad monetaria del PIB eran casi 40 centavos los que se destinaban al pago de la fuerza de trabajo, en 1989 se destinaban un poco más de 18 centavos por unidad. Lo anterior nos indica que independientemente de la aplicación de avances tecnológicos que ha representado incrementos de productividad al interior de esta rama industrial, la reducción del costo por mano de obra, ha sido determinante para el aumento en el margen de utilidad.

En la IAP en 1980 se destinaban 43 centavos por unidad monetaria al pago de salarios, y en 1989 solo 20. Evidentemente el papel que juega el pago de salarios en relación con el margen de utilidad es similar al desempeñado en la IAT. En este punto cabría hacer una reflexión, remitiendonos a las columnas que representan la información requerida en cuanto al superávit bruto de operación en una y otra rama; un juicio a la ligera podría llevarnos a afirmar que los volúmenes de ganancia obtenida en la IAP son superiores a los que resultan para la IAT. Pero si consideramos la enorme desproporción en cuanto a la magnitud de capitales invertidos por empresa en una y otra rama, concluiremos que tal aseveración sería totalmente errónea.

En lo que corresponde a la generación de empleo por parte de la IA se podría decir que su contribución al total nacional en función al nivel de importancia en el que se le ubica es mínimo, con características de inestabilidad. Esto último es evidente en los datos mostrados en los cuadros 4.5 y 4.6 y en la gráfica 3 que indican para el período 1984-1986 una tendencia ha disminuir la participación de la IA en la generación total de empleo, mientras que para los siguientes años la tendencia observada es en cuanto a ligeros -

incrementos.

Al interior del sector manufacturero dentro del período de análisis que comprenden nuestros cuadros, al final de éste se puede observar que la IA ha incrementado, en forma pudieramos decir considerable, su oferta de empleo sobre todo a través de la IAP que dentro de las actividades manufactureras en los últimos años ocupa alrededor del 5% de la mano de obra remunerada. Sin embargo, al tener en cuenta que según fuentes oficiales en 1980 el porcentaje de desempleo en México era del 3.8 y que en 1980 representó el 10.2% se confirma el hecho de que en este sentido la contribución de la IA a la generación de empleo no es ni ha sido la que se esperaba de ella.

Al observar la productividad por hombre ocupado en la IA en su conjunto y comparada con la productividad media en todo el sector manufacturero, se pone de manifiesto el hecho de que durante la mayor parte de los años cuyos datos comprenden el cuadro 4.7, ésta última es superior a la primera. Al distinguir la productividad por hombre ocupado obtenida en las 2 ramas de la IA, en el mismo cuadro se muestra que la productividad en la IAT a pesar de un cierto período de contracción es notablemente superior a la registrada en la IAP y por la media manufacturera, condición que se mantiene a todo lo largo del período y que es de suponer se mantendrá durante un buen tiempo.

En contraparte la productividad media en la IAP, según los datos de que se dispone es considerablemente menor a la media manufacturera, y aún más a la de la IAT. La obsolescencia de las técnicas empleadas al interior del proceso productivo en la mayoría de las empresas de la IAP es determinante para la obtención de los bajos niveles de productividad. En este mismo sentido es lógico suponer que el poderío financiero que respalda a las grandes empresas de la IAT, les ha permitido la adopción de avances tecnológicos que redunda en un incremento de los índices de productividad por hombre ocu

pado, lo que explica el hecho de que junto con un incremento en el nivel de la producción en los últimos años, no se haya dado también un incremento de la misma intensidad en cuanto a generación de empleo.

Abordando el aspecto que se refiere a la participación de la IA en la remuneración de asalariados a nivel nacional se puede observar en los cuadros 4.8 y 4.9, entre otras cosas, que al final del período que comprenden los mismos, se vuelven a recuperar los niveles obtenidos en un principio, también la participación de la IA en el sector manufacturero se ha visto incrementada, siendo la IAP -- quién en general ha contribuido en una proporción ligeramente superior a la IAT. Lo anterior refleja una situación opuesta en ambas ramas, en el sentido de que en la industria de autopartes, el incremento en el volumen de producción no ha sido acompañado por un incremento en la productividad. Lo cual comprueba lo dicho anteriormente con respecto a lo obsoleto de las técnicas empleadas en esta industria, que obligan ante requerimientos de incrementos en los volúmenes de producción, resulte necesario incrementar en la misma medida el personal ocupado lo que implica una mayor participación en la remuneración de asalariados, lo cual descarta el hecho de que esto pudiera ser interpretado como un incremento en las percepciones de los obreros, ni mucho menos. A diferencia de la IAT que si bien en términos absolutos ha incrementado también su participación en este rubro como consecuencia del mayor número de personas empleadas ésta ha sido en proporción mucho menor al incremento en el volumen de producción.

En lo que concierne a los ingresos reales por persona ocupada en la IA, la información disponible en el cuadro 4.11 muestran un marcado proceso de deterioro después de haber alcanzado su máximo nivel en 1981. Es a partir de este año en que se acentúa dicha tendencia regresiva. No obstante de que a partir del año de 1985 se inicia una pequeña recuperación, ésta no ha sido suficiente para -- por lo menos volver a ubicar a los salarios en los niveles que tenían en 1981. El deterioro de las percepciones del personal es mayor en la rama terminal, pues de 1981 a 1988 se reducen éstas en un

46%, por su parte en la IAP y en el mismo lapso los salarios sufrieron una merma del 35%. Con respecto a esta rama es curioso el hecho de que como se observa en la gráfica 4, que a pesar de verse reducidos los salarios en una menor proporción como dijimos, desde 1980 se sitúan según la información obtenida en un nivel por debajo de la media en el sector manufacturero.

La situación en general, se desprende directamente del proceso ya anteriormente abordado en el que se asigna cada vez una menor proporción al pago de salarios, del valor agregado obtenido, y que contribuye para un incremento en la utilidad de las empresas. En este sentido es determinante el control ejercido sobre el movimiento obrero. Históricamente los sindicatos de la IAT han sido de los más combativos, pero sobre todo durante la última década su fortaleza ha sido en gran medida minada, el número de huelgas estalladas es considerable y podríamos afirmar que ninguna de ellas ha tenido éxito al contrario, la pérdida de antiguas conquistas obreras es tristemente alarmantes.

La viabilidad del actual modelo de desarrollo, implica un mayor control de la masa obrera que incluso lo respalde enmiendas a las leyes sobre el trabajo, lo que parece inevitable. Ante lo cual la recuperación de los ingresos de los trabajadores a los niveles en que se ubicaron al principio de la década de los 80 es cosa menos que imposible.

Esta situación no es particular de la IA, el deterioro que han sufrido los salarios en ésta es similar a la pérdida del poder adquisitivo del salario a nivel global, que para la década que acaba de concluir se situó, según fuentes oficiales en alrededor del 60%. Entonces a pesar de ser cierto el hecho de que en la IAT el ingreso medio por trabajador es de los más altos que se perciben en la industria manufacturera, este pago no es ni con mucho proporcional en las utilidades obtenidas por las empresas.

Pasando a otro asunto, dentro de la producción mundial de vehículos en 1988 la producción nacional vuelve a participar con la misma proporción que lo hiciera en 1979, después de haber visto incrementada dicha proporción en el período 1980-1982, que se explica por la coincidencia de un auge en la producción nacional con una depresión en la producción mundial de vehículos. Después de este breve período, la participación de los productores radicados en México disminuyó hasta, como ya dijimos, volverse a ubicar para el año de 1985 en el nivel que ostentará en 1989, esto es, cuando llegó a participar con el 1.1% del volumen mundial.

Ubicandonos en el año de 1988 el más reciente para el cual nos fue posible obtener información en cuanto a la producción mundial de vehículos, podemos observar en nuestros cuadros que entre los países de los cuales aparece información y que fueron seleccionados bajo un criterio que la fuente no indica, el principal productor es Japón cuyo margen de diferencia con respecto a los Estados Unidos que es el segundo productor a nivel mundial, se ensancha cada vez más, siendo a su vez considerable la diferencia entre estos dos y el resto de los países considerados, entre los cuales a México le corresponde uno de los últimos lugares. Lo que indica que a pesar de que en los últimos años se ha dado un incremento sostenido de los volúmenes de producción de la IA, éstos representan una mínima porción de la oferta mundial de vehículos. (Ver gráfica 5).

La ubicación que correspondió a México dentro de este grupo de países podría haber sido menor, de haberse considerado a otros países que como por ejemplo Corea, han incrementado en los últimos años sus niveles de producción.

En cuanto a la producción nacional de vehículos, ésta ha mantenido en términos generales una tendencia a la expansión desde fines de los 70, representando la producción obtenida en 1981 la menor durante mucho tiempo (ver cuadro 4.14).

Para 1982 se observa una disminución en el volumen producido de alrededor del 20% ísto como consecuencia de la manifestación de nueva cuenta de los signos de la crisis económica, pero el desplome más dramático (ver gráf. 6) se da en 1983, 40% con respecto al año anterior.

Es a partir de 1986 en que comienza a consolidarse una expansión en el nivel de producción, al cual se mantiene hasta la fecha y que ha hecho posible rebasar los volúmenes obtenidos en 1981. Esta situación, como ya se dijo al comienzo de este análisis se da en función del proceso de internacionalización que comienza a darse a principios de los 80, que de alguna manera reduce los efectos de los altibajos de nuestra economía en la IA.

Dentro de la producción nacional de vehículos se manifiestan algunas características, como por ejemplo el hecho de que la producción de autos representa la mayor proporción, 70% en promedio durante los años analizados, esta producción corre a cargo exclusivamente de las cinco grandes transnacionales de la IAF: Ford, Nissan, Chrysler, Volks Wagen y General Motors, que para el año de 1988 presentaban este orden en cuanto a la producción de autos se refiere (ver gráf. 7). En la producción nacional de camiones, si bien participan algunas armadoras con capital nacional, lo hacen en una mínima proporción, pues si bien Dina a fines de los 70 y principio de los 80 generaba un volumen de producción considerable, éste a la fecha se puede considerar como marginal (ver cuadro 4.16).

Es en la producción de tractocamiones y de autobuses integrales donde no incursionan los grandes capitales transnacionales, es donde predominan los nacionales, pero el volumen de producción es tan requitico (ver cuadros 4.17 y 4.18). que éste no representa ningún logro.

En lo que respecta al rubro de las exportaciones (ver cuadro 4.19 y gráf. 8), casi desde el comienzo de la década pasada se observa una tendencia a la expansión, únicamente con un breve receso

de esta tendencia en 1981, como consecuencia de que para ese año el mercado interno absorbió la mayor parte de la producción de vehículos. Para el siguiente año (1982) se reinicia la tendencia ascendente en el número de unidades exportadas, lo que hacia la segunda mitad de la década conduciría a la obtención de superávite en la balanza comercial de la IA. Es sobre todo en este último período cuando por fin gracias a la conjugación con factores externos se puede decir que la política de fomento a las exportaciones de la IA tiene éxito.

Los datos disponibles muestran el hecho de que la exportación de vehículos al exterior corre a cargo en forma exclusiva de las cinco grandes empresas de la industria, si a caso en algún año se llevaron a cabo exportaciones de vehículos por parte de empresas con capital nacional, como fueron los casos de Dina, VAM y Kenworth éstas fueron realizadas en volúmenes insignificantes

Entre las grandes empresas exportadoras, las de origen estadounidense son las que hasta el momento se mantienen a la cabeza, pero pero no a mucha distancia de la japonesa y de la alemana. Los esfuerzos que en forma individual realiza cada empresa para abarcar una mayor porción del mercado externo, hace prever que las futuras diferencias en cuanto a volúmenes exportados será cada vez menor. Considerados estos esfuerzos en conjunto, reforzarán la tendencia creciente, que confirma cada vez más el actual sentido exportador de la IA (ver gráfs. 8 y 9).

No sólo la producción y la exportación se han visto recuperadas, sino que también las ventas domésticas después del crítico año de 1983 iniciaron un proceso de recuperación que se vio interrumpido en el proceso de agudización de la crisis en los años de 1986 y 1987, para después volver a observar una constante mejoría en las ventas internas que a la fecha se mantiene (ver cuadro 4.20).

Si bien es cierto que las ventas internas se incrementaron — gracias a entre otros factores al relativo "abaratamiento" en los

precios de los vehículos, que se refiere al hecho de que éstos crecieron a un ritmo menor que el de las demás mercancías, no podríamos afirmar que este hecho haya sido determinante en la recuperación de las ventas durante la segunda mitad de la década de los 80.

A nuestra consideración, los motivos precaución y especulación en este orden de importancia jugaron un papel mucho más importante ya que ante el alto grado de incertidumbre acerca de la evolución de la economía que prevaleció en la mayor parte de la década pasada la gente que deseaba mantener por lo menos el valor de su capital adquiría un producto con alto valor de reventa, como lo son en este caso los autos. Estos llegaron a adquirir una valorización superior incluso a la de los bienes raíces, lo que permitía a sus propietarios por lo menos soportar los embates inflacionarios.

Junto con lo anterior debemos considerar las medidas de tipo fiscal que estimulaban la inversión de las empresas en la compra de vehículos además del surgimiento de una gran variedad de programas de financiamiento tanto por parte de las empresas distribuidoras, como por algunas entidades financieras; además del apoyo que algunas empresas particulares brindan a sus empleados en la adquisición de un auto.

La acción conjunta de estos factores nos explican el hecho de que ante un proceso de franco deterioro del poder adquisitivo de la población en general, se diera con respecto a la venta de vehículos otro de franca recuperación. Hubiera sido totalmente erróneo el tratar de explicar este incremento en las ventas como consecuencia de ya sea de una reducción real en los precios de los autos o, más absurdo todavía, de una recuperación en el ingreso de la población.

Al inicio de la década de los 90 se mantiene la recuperación de las ventas internas de vehículos, pero ahora son otros los factores que explican tal comportamiento. Estos se refieren a la inesperada expansión económica experimentada durante 1990, y que parece ser que continuará aunque en menor medida durante 1991.

Esta que pudieramos llamar peligrosa expansión de la economía por razones cuyo análisis detallado nos desviaría de nuestro objetivo específico que se refiere a la evolución de la IA, ha afectado a ésta en el sentido de que tan "solo en enero de 1991 se registró la venta de automóviles más elevada de la historia de México. Se vendieron en el país 51 mil 896 unidades, que representó una tasa de crecimiento de 62.1% respecto a igual mes de 1990"⁵⁰

De manera que si en la década pasada la recuperación de las ventas domésticas se dieron como resultado de la incertidumbre, en estos momentos se da por un sentimiento de confianza excesiva en la evolución de la economía.

Pudieramos pensar que a pesar del innegable sello de industria exportadora que ostenta la IA, ante el período de recesión en el mercado de los Estados Unidos en contra partida con un auge en las ventas internas, éstas jurarán un papel más importante que las realizadas al exterior, al menos a un corto plazo, es decir mientras se mantengan las actuales circunstancias.

Entre las principales justificaciones del apoyo brindado a la IA, se consideraba la entrada de divisas que por concepto de exportaciones generaría, lo cual vendría a contribuir para la corrección del déficit en balanza comercial que el país históricamente había tenido y que no fue posible corregir sino hasta el año de 1982, para volver a incurrir en desequilibrio comercial a partir de 1989, desequilibrio que al menos en un mediano plazo, no se vislumbra solución, sino al contrario, todo indica hacia una agudización de este déficit.

El sentido de la contribución de la IA al intento de corrección del déficit históricamente fue en sentido inverso al proyectado por el gobierno, pues en lugar de ayudar a reducirlo, al afectar negativamente la balanza comercial contribuía a su incremento. El tan buscado superávit comercial de la IA, finalmente se obtiene a partir de 1983.

⁵⁰ Quintana Enrique, "Peligro de sobrecalentamiento," El Financiero Lunes 15 de abril de 1991.

Al observar el cuadro 4.21 que muestra el saldo en balanza comercial de la IAT, considerada como representativa (ya que es a través de ésta que la IAP lleva a cabo la mayor parte de sus exportaciones) resulta evidente que dicho superávit se debe más que a un incremento de las exportaciones a una severa contracción de las compras externas durante 1983 como reflejo de la agudización de la crisis económica (ver gráf. 11).

Es para el siguiente año, cuando pudieramos decir que da inicio propiamente el "boom" exportador de la IA al incrementarse el valor de las ventas externas hasta alcanzar 1175 millones de dólares por este concepto, cifra que representó un incremento de casi el 80% con respecto al año anterior, esto permitió más que triplicar el superávit en balanza comercial de la IA.

Fues bien, 1984 significó el despegue del auge exportador en la IA lo que ha permitido hasta la fecha seguir obteniendo saldos positivos en su balanza comercial, llegándose a ubicar la IA como la principal generadora de divisas para el país después de la petrolera. Si bien para 1989 el monto del superávit disminuyó en un 40% en ese mismo año los propios industriales a través de la AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz) y el gobierno a través de la Subdirección de la Industria Automotriz, hacían predicciones con respecto a una recuperación para los próximos años, no obstante la autorización de importar autos armados en el extranjero. Que durante su primera etapa significó el ingreso de 20 mil unidades forenas para el año modelo 1991.

Es un hecho que el superávit se ha mantenido, aunque consideramos que difícilmente durante 1990 y 1991, se hayan dado más o menos en la misma magnitud que proyectaba por ejemplo la Subdirección de la Industria Automotriz y que aparecen en nuestro cuadro 4.21. Las razones de tal aseveración se basan en circunstancias ya mencionadas anteriormente en relación con una depresión del mercado estadounidense, situación que ya se veía venir y que en estos momentos se manifiesta plenamente, conjugada con una expansión de la demanda

doméstica producto del crecimiento de la economía durante 1990 y que se prevé se mantenga al menos durante 1991, dicho crecimiento si bien era esperado de hecho rebasó las expectativas proyectadas.

Por otro lado la liberación en las importaciones de vehículos según el actual reglamento no debe de afectar la obtención de superávit, pues el decreto de 1989 estipula que las empresas que deseen llevar a cabo este tipo de importaciones deberán contar con un saldo positivo en su balanza comercial. La legislación marca los montos permisibles a importar y así mismo los montos que se deben exportar para compensarlos.

En este contexto la participación de la IA en las exportaciones totales se ha incrementado notablemente a lo largo de la década recién concluida, pues después de tener una participación menor al 2% al principio de la misma (ver cuadro 4.22), para comienzos de la actual su participación se estima en casi el 11% del valor de las exportaciones totales, esto como resultado de un casi constante incremento durante toda la década de los ochenta.

En cuanto a la participación de las compras externas de la IA en las importaciones totales, es evidente que a pesar de su inestabilidad (ver cuadro 4.23), ésta es considerable. No obstante lo prescrito en la reglamentación vigente, las actuales circunstancias nos hacen prever un incremento en este aspecto.

Después de que en 1981 la IA participó con un altísimo 28% para el déficit en balanza comercial de nuestro país, para el siguiente año no obstante la obtención de un superávit en ésta, la IA contribuyó negativamente (ver cuadro 4.24); en los años subsiguientes en que tanto la balanza comercial del país como de la IA resultaron positivas, ésta contribuyó considerablemente a tal resultado, sobre todo en 1986 en que su aporte al saldo positivo fue del 18.09%

No obstante que a partir de 1989 la balanza comercial del país presentó un déficit, después de varios años, del orden de los 600

millones de dólares, el saldo de la IA continúa siendo positivo, aunque considerablemente menor al del año anterior. Para 1990 el resultado negativo en balanza comercial del país se incrementó barba- ramente al ubicarse en alrededor de 2 690 millones de dólares según cifras oficiales. Todo parece indicar que durante 1991 las tenden- cias que han conducido a tal déficit se agudizarán, por lo que ana- listas económicos predicen un incremento del 100% en el desequili- brio externo. En contrapartida se considera que la IA mantendrá su saldo positivo, aunque cada vez éste sea menor.

Por otro lado, y en cuanto a los precios de los autos nuevos tanto nacionales como importados se refiere, es evidente que pese al relativo abaratamiento y al considerable incremento en las ventas internas, los mismos siguen estando lejos del alcance de las clases populares, pues por ejemplo el más barato y que irónicamente se co- noce como de clase popular: el Volks Wagen Sedan representó en 1990 más de cuatro años del salario mínimo vigente (ver cuadro 4.25) y la tendencia es al incremento en esta brecha entre precios y poder adquisitivo de las clases populares.

Es evidente la imposibilidad que para la mayor parte de la po- blación representa la adquisición de un auto nuevo al contado, por lo que los sistemas de autofinanciamiento son el medio más usual para adquirir este tipo de bienes, pero sólo para una porción de es- ta gran mayoría.

Y si los precios de los autos armados en el país son casi in- alcanzables, los de los autos importados resulta de plano prohibi- tivo, y sólo al alcance de unos cuantos, pues al remitirnos al cua- dro 4.26 donde aparece una lista de los precios que tuvieron este tipo de autos durante su primera etapa de importación, tomando en cuenta que el pago se recibe únicamente en riguroso contado, y si a esto le agregamos los impuestos, nos confirma que sólo los miembros de la élite económica tendrán acceso a estos artículos de lujo im- portados. Según los distribuidores, la primera reserva de éstos se

agotó rápidamente lo cual hace ver la necesidad de la gente que durante la llamada década perdida ganó grandes fortunas y cuyo estatus económico requiere ser confirmado con la posesión de un Cadillac, un Lincoln o un Corvette.

Al observar la ubicación geográfica de las plantas de las grandes firmas automotrices, nos resulta lógico el desplazamiento hacia el norte del país de las plantas armadoras, convertidoras y productoras de motores durante la última década, así como la proliferación de maquiladoras de autopartes en la frontera norte subsidiarias muchas de estas mismas firmas, en el sentido de que nuestro país se ha convertido en una de las principales plataformas desde donde se abastece al mercado estadounidense, la cercanía a ésta le confiere tal papel.

Este desplazamiento del centro del país hacia la frontera norte ilustra perfectamente el cambio sufrido en cuanto a la estrategia de venta del producto de las empresas. Si en un principio al establecerse se optó por abastecer únicamente a nuestro pequeño mercado interno, el proceso de industrialización, no sólo de la IA sino de todas las actividades comerciales, obliga a prestar cada vez más una mayor atención al mercado externo, esto sin contar la constante reducción en el poder adquisitivo de la mayoría de los potenciales consumidores que conforman el mercado doméstico (ver mapa).

Sin duda que esta tendencia se verá acentuada aún más, tras la firma del tratado de libre comercio con Estados Unidos, acuerdo que traerá aparejado el traslado de gran parte de las actividades de la IA de este país hacia México. Es obvio que este traslado no será con el fin de orientarse hacia nuestro pequeño mercado, sino hacia el de mayor tamaño, por lo que al establecerse en la región norte del país, sus costos de transporte se reducirán al mínimo.

Es por ello que entre los sectores de la sociedad estadounidense se que con mayor energía se oponen a la firma de este convenio es-

tán las organizaciones de los obreros de la IA de Estados Unidos pues ello va a implicar la pérdida masiva de empleos y a fin de cuentas afirman estas organizaciones que el hecho de realizarse el mencionado traslado no implicará de ningún modo un incremento en las percepciones de nuestros obreros cuestión absolutamente cierta y difícil de evitar. Pero lo que no es difícil, es deducir quienes serán los únicos beneficiados al trasladar sus fabricas a nuestro país que los proveerá de mano de obra y de insumos baratos, que no les exigirá el cumplimiento de medidas de tipo ambiental tan estrictas como en su país de origen, que les garantiza la libre repatriación de sus utilidades, etc, y que todo ésto se los ofrece unicamente por traspasar la frontera para desde aquí poder seguir compitiendo con los japoneses por un mercado que antes les pertenecía por entero.

CAPITULO QUINTO: PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

5.1 Industria Terminal

Hacia principios de la década de los ochenta se mencionaban como las características más relevantes de la industria automotriz en el contexto internacional, las siguientes:

a).- La crisis de los energéticos en 1973 incidió gravemente en el sector, al elevar el precio de las materias primas y producir la consiguiente alza en el precio de los autos y de las auto partes.

b).- La crisis provocó en los productores europeos la necesidad de reestructurar su planta productiva erigida tradicionalmente sobre bases nacionales para amoldarse a las condiciones cambiantes del mercado mundial, durante y después de la crisis.

c).- Los productores norteamericanos, incapaces de ajustarse a la cambiante realidad de la demanda interna e internacional por

las características de su industria y su producto (industria productora de autos grandes, costosos y de bajo rendimiento) se han visto frecuente golpeados por la crisis e incapaces de frenar y contrarrestar la competencia japonesa en Europa y en su propio mercado.

d).- "Por consiguiente el mercado europeo experimentó la presencia de nuevos productores, principalmente japoneses, e incluso de países subdesarrollados que supieron ajustarse a los cambios de la demanda, orientada ahora básicamente a los automóviles compactos y subcompactos, de bajo precio y alto rendimiento." 51

Como ya se vio en la síntesis de evolución de la industria automotriz en nuestro país, las armadoras norteamericanas fueron las primeras en establecerse, gracias a las ventajas tecnológicas y la cercanía a nuestro mercado que implica reducido costo de flete. Es desde fines de los sesenta cuando da inicio el proceso de centralización de las actividades del sector a través de fusiones, absorciones, asociaciones y quiebras de empresas, ésto da como resultado hacia fines de los setenta, la presencia de un puñado de gigantescas firmas automotrices.

En los E.U. este proceso de concentración permite la hegemonía de las 3 grandes: G.M., Chrysler y Ford, que hacía bastante tiempo llevaban operaciones a nivel internacional, y la sobrevivencia de una sola empresa independiente: American Motors; que lo más que hizo fue traspasar las fronteras al sur de los E.U., y llevar a cabo actividades en nuestro país por algún tiempo.

La concentración de la industria permitió a las empresas europeas y norteamericanas expandirse más allá de los límites de sus fronteras nacionales y experimentar un auge en sus actividades que duró hasta bien entrada la década de los 70 en la que llegaron a participar con el 75% de la oferta mundial de vehículos.

51.- "Arnulfo Arteaga, "La Crisis Mundial del Automóvil y sus Repercusiones en la Industria Automotriz Mexicana", en Revista Teoría y Política, 1980.

"La crisis agravó la situación relativa de las empresas en las que los vehículos grandes representaban su producción principal. También afectó la situación de aquellas empresas que en los últimos años pretendían pasar de la fabricación de vehículos pequeños y medianos hacia los de gran tamaño, como algunas de origen europeo, así como a las que no supieron desenvolverse con suficiente celeridad y reconvertirse en plena crisis. Como es obvio, las empresas que tenían más experiencia en la producción de vehículos pequeños y la posibilidad de tener mano de obra barata incrementaron (como sucedió con las japonesas y algunas europeas) su participación en el mercado. En consecuencia se modificó la estructura geográfica de la oferta automovilística mundial, en detrimento básicamente de Estados Unidos, y en menor medida de Europa."⁵²

Para 1980 por primera vez en su historia los Estados Unidos se vieron desplazados del primer lugar en la producción de vehículos a nivel mundial por los japoneses, quienes se convirtieron en sus principales competidores y les presentan dura batalla no solo en el mercado internacional, sino en su propio mercado doméstico. Los fabricantes en Detroit observan con ojos impávidos como los pequeños y baratos autos japoneses, desplazan a sus enormes y lujosos vehículos en su propio país.

Ante los hechos los productores norteamericanos y europeos se vieron obligados a llevar a cabo una readecuación en su plataforma de producción de tal manera que su producto sufriera reducciones en su dimensión y costo y un incremento en su rendimiento, con el fin de que pudiera competir con el producido por los japoneses.

Ahora bien, con el fin de obtener una considerable reducción en costos que les volviera a introducir en la pelea por el mercado, las matrices dirigieron la vista hacia sus filiales esta-

52 Édgarde Lifschitz, "Comportamiento y Proyección de la Industria de Automotores en América Latina". Comercio Exterior, núm. 7 México julio de 1982 pp. 775-785

blecidas por todo el mundo, llevándose a cabo un minucioso análisis en cuanto a las potencialidades y características de la región en la cual se encuentran establecidas, con el objeto de detectar las ventajas que ofrecía cada una de estas regiones en la realización de las distintas etapas del proceso productivo.

La emergencia de los productores japoneses obligó a Estados Unidos y Europa a reestructurar su industria de tal manera que el aparato productivo pudiera producir un auto universal que se ajustara a las más diversas condiciones. Estas tendencias chocaron con las políticas proteccionistas de los países productores. "A la vez la tendencia implicó una nueva división internacional del trabajo: el montaje en los países dependientes de una industria productora (y no solo ensambladora) de autos y autopartes de bajos costos de mano de obra y materias primas baratas. Lo que posibilitó que la matriz se reservara áreas de la industria (como la producción de armamentos, electrónica, etc.) y compitiara ventajosamente en el mercado mundial de autos."⁵¹

En nuestro país a comienzos de los ochenta las empresas nacionales ya habían sido desplazadas de la industria terminal de autos. La época de bonanza petrolera experimentada por nuestro país vino a retrasar por un corto período este proceso de internacionalización que las subsidiarias de las grandes firmas en otros países ya habían comenzado.

En este período, el crecimiento desmedido en la demanda agregada que trajo consigo la entrada de divisas por concepto de las exportaciones petroleras, inyectó una gran dinámica en el total de las actividades económicas en nuestro país, debiendo entonces la industria automotriz, antes de enfocar las baterías al exterior, satisfacer la demanda de un mercado interno con un acostumbrado poder adquisitivo.

Una vez transcurrida esta bonanza pasajera, y el mercado habiendo sufrido una severa contracción, la integración al mercado internacional resultaba no solo una medida estratégica originada en la matriz, sino una necesidad vital para la sobrevivencia de las propias subsidiarias establecidas en México.

Para 1982 la crisis ya se manifestaba claramente y la industria automotriz vio reducir su producción y ventas internas en un 21 y 18% respectivamente, registrando un deterioro aún más pronunciado en 1983 en que se observó un decremento de alrededor del 40% tanto en producción como en ventas internas con respecto al ya de por sí deprimido año de 1982 (Ver cuadro 4.14 y 4.20)

Estos datos justifican la afirmación anterior de que una reorientación hacia al sector externo no solo resultaba conveniente sino indispensable. Pero es obvio que no bastaba con la intención de exportar, sino que hacía falta adecuaciones al marco legal en que se desenvolvía nuestro comercio con el exterior, y ante la apremiante situación estas adecuaciones no se hicieron esperar.

El régimen de comercio exterior de México se transformó rápida y sustantivamente en el pasado reciente en tres aspectos fundamentales: adquisición de nuevos y significativos compromisos internacionales (GATT, acuerdos bilaterales con E.U.) modernización del marco institucional de apoyo y la agilización de los trámites burocráticos; liberalización de la política comercial, disminuyendo drásticamente el nivel de la protección. Los estratos a niveles arancelarios promedio, ponderados con el comercio, pasaron del 13 a 5% entre 1983 y 1987, y la tarifa máxima se redujo del 100% vigente en 1982, a 20% en diciembre de 1987.

En esta etapa en que la industria automotriz se ha llegado a consolidar como la primera generadora de divisas, solo atrás de las exportaciones petroleras, sigue resultando evidente que, aunque este aspecto ha sido producto del nuevo orden económico que se implan

taba a nivel mundial, el sector requirió de un gran apoyo por parte del Estado para iniciar su proceso de inserción a este nuevo contexto.

Este nuevo proceso de reestructuración en el sector se inició de dos facetas francamente contradictorias, por un lado contracción acelerada del mercado interno y por el otro un incremento, también acelerado de sus actividades exportadoras, que se convierte en el nuevo sello del sector.

Ahora bien, esta característica ha tomado tiempo para ser asumida por la totalidad de las empresas terminales, siendo la empresa que dirige el Sr. Lee Iacocca quien tomó la delantera en este proceso de internacionalización. Chrysler exportaba en 1981 607 vehículos, en 1986 exportó 43,698 y en 1987 exportó 62,811 unidades lo que representó un incremento del 10 347.7% con respecto a 1981 siendo esta empresa la máxima exportadora, aportando ella sola el 38.5% del total exportado por la industria terminal. Desde esos años ya buena parte de la producción de Chrysler era concebida para exportar, principalmente a E.E.U.U.

Actualmente esta empresa sigue manteniéndose en primer plano en cuanto a unidades exportadas.

La participación de Volkswagen en esta expansión exportadora ha sido de un extremo a otro, pues después de haberse mantenido a la cabeza de las empresas exportadoras hasta el año de 1984, para 1985 sus ventas externas sufrieron un desplome de casi el 80% y en el período que va de 1986 a 1988 inclusive, su participación en el mercado externo es insignificante, y no es sino hasta el año de 1989 en que el número de unidades exportadas por la empresa germana representó una cantidad considerable que no obstante la siguen ubicando en el dítimo lugar de las principales exportadoras de la industria terminal..

Se pudiera decir que en el caso de Volkswagen el proceso de internacionalización empezó con algún retraso con respecto a las de

nas empresas, y que dicha decisión se debió a un proceso de reacomodo de su producción a nivel mundial. El cierre definitivo de su planta de ensamble en E.E.U.U, y la modernización de su planta poblana insinuó que México jugaría un papel muy importante en la producción global de la empresa alemana, lo que vino a ser confirmado, cuando se anunció que Volkswagen de México sería la plataforma de exportación para el sucesor del Golf, para un modelo modelo superior al Jetta para poder explotar los mercados de E.E.U.U y Canadá.

Con respecto a Ford, el acceso al mercado externo fue minuciosamente planeado, de tal manera que después de no haber exportado una unidad hasta el año de 1986, para 1987 se sitúa en los primeros lugares en cuanto a unidades exportadas, solo atrás de Chrysler a lo que incluso para el siguiente año desplaza a la competencia.

Para 1988 la tasa de crecimiento de las exportaciones de Ford sufrió un descenso considerable, ya que la planta ubicada en Hermosillo, Sonora, fue sometida a un proceso de readecuación para la producción de un nuevo vehículo llamado Scor, línea exclusiva para exportación que comenzó a producirse en marzo de 1990. Con lo que se contemplaba reiniciar el crecimiento de las exportaciones. Pero a principios del 90 la empresa se enfrentó a serios problemas que habrían de aplazar sus planes.

El 5 de enero los trabajadores de la planta de Cuahuatlán que rechazaban la destitución de su líder sindical fueron atacados por escuadrones que apoyaban a éste, lo que degeneró en un saqueo dejando como resultado un trabajador muerto y varios heridos de gravedad.

Ante los acontecimientos la planta optó por cerrar sus puertas, y el pronunciamiento de la empresa al respecto en boca de su presidente y director general Nicolas V. Scheels, fue en el sentido de que la empresa nada tuvo que ver en estos hechos de sangre y de que independientemente de que éstos ponían en peligro futuras inversiones, el más perjudicado venía a ser el público consumidor.

El conflicto tras largos meses de espinosas negociaciones tuvo un desenlace favorable a la empresa y pudieramos decir que es te escolle en el camino ya ha sido superado por ésta, y la misma se encuentra en posición de como dice su presidente en México "des pegar a tedo vapor".

Por lo que toca a la NISSAN, la poderosa transnacional japones a ha hecho valer sus ventajas tecnológicas entre sus competidores y ha impuesto su hegemonía en el mercado interno. Desde 1987 esta empresa arrebató el primer lugar de ventas domésticas a Volkswagen y aunque en los últimos años la Chrysler le ha presentado duras ba tallas en este terreno, Nissan se ha mantenido en el primer sitio.

Estas ventajas tecnológicas que le han permitido a la Nissan imponerse en el mercado interno, las ha utilizado también, para en un ritmo creciente, incrementar su presencia en el mercado estado-unidense; al final de la década (1989) sus volúmenes exportados mostraron un incremento de casi el 600% con respecto a 1981, y se prevé que esta tendencia al incremento, se mantenga en los próximos años.

La GM de México, filial de una de las empresas más poderosas a nivel mundial, si bien es cierto que en el concepto de las ventas internas se encuentra en el último lugar del grupo de las 5 transnacionales de la industria terminal, durante los dos primeros años del boom exportador 1984-1985 se mantuvo en los primeros lugares, incluso en el 85 pasó a ocupar el lugar de la Volkswagen como la ma yor exportadora; para los siguientes años en términos generales se ha mantenido en un sitio intermedio, pero registrando incrementos constantes en su volumen, además en los últimos años ha aumentado aunque mínimamente su participación en las ventas internas.

Con respecto a las empresas productoras de autobuses, camiones y tractocamiones Dina, Fansa, Kenmex, Masa y V. Patrón; su presencia en el mercado externo es prácticamente nula, si acaso Dina

ha exportado de 1985 a 1989 algunas unidades, siendo el año de 1988 su mejor año en este renglón en que vendió en el exterior 544 unidades, para el siguiente año reporta únicamente 4 vehículos exportados, como ya mencionamos anteriormente, los nuevos propietarios de esta exparametral, planean revitalizarla, incrementando considerablemente su participación en el mercado interno y conformando una plataforma de exportación de 20,000 unidades a partir de 1991, lo que parece muy pretencioso.

Kenmex fue la otra empresa que en algunos años de la década recién concluida llegó a realizar algunas exportaciones, concretamente en 1985 y 1986 para posteriormente desaparecer el sector exportador.

En general estas empresas de la industria terminal, a las cuales se ha visto relegado el capital nacional, llevan a cabo un papel pudieramos decir marginal en el sentido de que su participación en el mercado externo es nula y en el interno ésta es mínima también. En el año de 1989 con respecto a las ventas internas, las " 5 grandes " del sector terminal, absorvieron el 98% de éstas, y el restante 2% fue cubierto por Dina, Pamsa, Kenmex.

Por último, dentro de este apartado dedicado al sector terminal pudieramos mencionar a la empresa francesa Renault de México que aunque desde 1987 no lleva a cabo operaciones de ensamble de vehículos en nuestro país, mantiene actividades en el renglón de la producción de motores, en una planta robotizada ubicada en Gómez Palacios Durango, y cuya situación sobre todo en el renglón de las exportaciones, es muy similar a la de las transnacionales del sector terminal.

Esta planta ha sido convertida por la firma francesa en una de sus más (sino es la que más) importantes unidades productoras de motores, que son incorporados a sus vehículos. Desde aquí se exportan grandes volúmenes hacia las plantas ensambladoras de la Renault ubicadas en distintas partes del mundo. Es tal el volumen de

las exportaciones de esta empresa, que la ubican dentro de las principales empresas exportadoras establecidas en nuestro país.

Ahora bien, como resumen a lo expuesto hasta aquí en este apartado pudieramos mencionar, lo siguiente:

Como consecuencia del nuevo ordenamiento económico que se estaba desarrollando a nivel mundial, los grandes consorcios multinacionales, y en nuestro caso las grandes firmas automotrices, llevan a cabo una total readecuación en cuanto a las actividades desarrolladas por sus filiales.

Dicha readecuación consistía esencialmente en aprovechar las ventajas comparativas que ofrecían estas filiales a la matriz, con el fin de no verse desplazada ésta en el comercio mundial de los productos automotrices.

La aplicación de este nuevo formato de producción en el caso de nuestro país, se vio demorado por un corto período, debido a la bonanza petrolera, una vez concluida ésta y con la súbita contracción del mercado interno, las empresas terminales se vieron obligadas a acelerar dicho proceso de inserción en el mercado mundial.

La política económica dirigida a la industria automotriz desde un principio pugné por hacer de ésta una fuente generadora de divisas y por ende altamente exportadora. No es, sine hasta bien entrada la década recién concluida en que la conjugación con la política de las matrices, hacen posible la consecución de dicho objetivo.

Actualmente se podría decir que las empresas terminales se encuentran perfectamente encarriladas en cuanto a su proceso de internacionalización y la lucha por la obtención de un puesto dentro del comercio mundial del automóvil.

Ya se ha mencionado que la industria automotriz de un tiempo a la fecha se ha convertido en la primera generadora de divisas, ubi-

cada sólo atrás de las actividades petroleras. Dicho auge experimentado por el sector a lo largo de la década de los ochenta, no ha sido constante, sino que ha experimentado una serie de altibajos.

El principio de la actual etapa, que corresponde a un auge en la IA, lo podríamos ubicar en el año de 1983. Una vez sufridos los de 1986 y 1987 en que los indicadores económicos registraron el mayor deterioro económico desde que se inició la crisis económica. Nos ubicamos en el '88 como parámetro de referencia, porque hasta este año la expansión de la IA, una vez concluido el auge petrolero, se había basado primordialmente en las actividades de exportación.

Esta etapa de auge es posible gracias a una considerable recuperación de las ventas internas, que aunadas a las externas, permiten calificar como tal a este último período en el cual a la fecha aún se ubica a la industria automotriz.

En 1988 se observó un incremento del 35% con respecto a '87 en el rubro de las ventas domésticas. Cabe hacer la observación que dicha evolución del mercado resultó hasta cierto punto sorpresiva, tomando en cuenta los hechos ocurridos en el año próximo anterior. Decimos que hasta cierto punto el comportamiento del mercado resultó sorpresivo, si consideramos que en esta recuperación tuvieron mucho que ver los motivos precaución y especulación ante la gran incertidumbre del porvenir económico.

Para 1989 aunque a un ritmo menor, se mantuvo la recuperación de las ventas internas con un incremento del 23%, y al finalizar el año de 1990 se pronosticaba que el incremento sería de alrededor de 30%. Ahora bien si sumamos tal incremento en la demanda interna desde el año de 1988, nos resultará un incremento de las ventas del orden del 96% en el período de 1988-1990; tan espectacular recuperación en las ventas internas ha sido causante en cierta medida de la desaceleración observada en el año de 1990 de las ventas externas.

Así pues, desde el año de 1988 la mayor parte de las plantas de la industria terminal venían trabajando a toda su capacidad según afirmaciones de sus propios directivos, y el producto había demostrado poseer las características de competitividad en el mercado mundial. Los mismos directivos a la vez que reconocían los progresos alcanzados bajo las directrices del decreto de 1983, consideraban, dado el grado de desarrollo alcanzado por el sector, que éste ahora, resultaba demasiado rígido. Además tomando en cuenta la importancia que se dio a la apertura comercial en la actual administración, la promulgación de un nuevo decreto mucho más flexible se consideraba inminente.

Este pensamiento era compartido en el resto de los sectores económicos, pues se consideraba contradictorio el hecho de que ramas no competitivas internacionalmente ya habían dejado de ser protegidas, mientras que otras como la automotriz, que había logrado incursionar con éxito en el comercio mundial, continuaran con alta protección.

El mecanismo de concertación aplicado por el gobierno a la hora de formular el nuevo decreto que vendría a regir la evolución del sector, permitió a los empresarios del mismo, plasmar en él sus aspiraciones.

De tal manera que al darse a conocer oficialmente las medidas del nuevo reglamento a fines de 1989 la aceptación en el sector terminal fue unánime; las declaraciones del presidente de la Ford México, son muy ilustrativas: "con él, México se introduce de lleno en el mundo automotriz y Ford se encuentra en una excelente posición con sus plantas exportadoras de Hermosillo y Chihuahua, además que podremos importar los vehículos que los mexicanos tengan intención en comprar." 54

54.- "Industria Automotriz: preámbulo de la apertura" Revista Expansión, México D.F., Enero 31 1990.

Las principales medidas del nuevo decreto: reducción del requerimiento de integración nacional, facultad de las empresas para decidir el número de modelos a producir, y el gradualismo en la apertura comercial, resultan excelentes para reafirmar el proceso de internacionalización de la industria terminal.

La recuperación del mercado interno que se agrega a la creciente actividad exportadora, y que se complementa con un nuevo marco regulatorio, permiten inferir perspectivas favorables a la industria terminal, a no ser por los peligros latentes de el "sobrecalentamiento" de nuestra economía y en mucho menor medida por conflictos laborales que pudieran surgir en un futuro; pero al respecto es de todos bien sabido que los empresarios cuentan con el apoyo incondicional de las autoridades laborales y de los seudo líderes sindicales, ante lo cual de estallar algún conflicto de éste tipo tendría que ser de grandes dimensiones como para representar un serio problema a las empresas terminales.

Ahora bien, es pertinente hacer algunos comentarios adicionales a los que calificamos como perspectivas favorables para la industria automotriz terminal, tanto en lo que se refiere al mercado interno como el externo.

Refiriendonos en primer lugar a la recuperación observada en las ventas internas, tal y como se mencionó líneas atrás ésta tuvo como origen en primer lugar el motivo precaución ante la incertidumbre económica, así como la proliferación de los programas de crédito, y pudieramos mencionar también aunque no lo consideramos determinante el "abaratamiento" relativos de los autos que ya también mencionamos.

Entonces debemos de tomar en cuenta que esta recuperación del mercado doméstico, y aún la reciente aceleración no se debe a una recuperación del poder adquisitivo de la población. Las cifras expuestas y analizadas en el capítulo 4 indican un deterioro permanente en los ingresos de la gente. Como se mencionó, tomando como fuente el reporte del Consejo Consultivo de Fronasol, dicho

deterioro implica una reducción del 60% del poder adquisitivo a lo largo de la década.

"El último incremento del 18% a los salarios mínimos acordados en la quinta etapa del pacto, no restituyó ni en una mínima parte el poder adquisitivo de los minisalarios, pues de dic., de 87 en que se comenzó a aplicar dicho programa económico el deterioro había alcanzado a la fecha el 32% tomando en cuenta la inflación anualizada del año de 1990 que se proyecta del 28%." ⁵⁵

Bueno, pero sería absurdo pensar, que aún si el poder adquisitivo de los minisalarios hubiese sido restituido esto contribuiría a las expectativas favorables del mercado interno, si como ya vimos el precio de los autos más baratos requiere de por lo menos la cantidad equivalente de 5 salarios mínimos anualizados.

Otro de los puntos acordados en esta última renovación del pacto fue la reducción de la carga fiscal en el impuesto sobre la renta para la población con ingresos de hasta 4 salarios mínimos, dentro de los que se ubican el 70% de los contribuyentes. Se puede pensar que esta medida de alguna manera vendrá a estimular a los consumidores que se encuentran en la cima de este estrato a la adquisición de un auto. Dado que este artículo cada día va siendo más indispensable. Para esto, es obvio que la vía más usual para la gran mayoría es la compra de un auto usado, y si acaso se decidieran por la adquisición de uno nuevo sería a través de los múltiples programas de autofinanciamiento, o aprovechando el actual abaratamiento del crédito bancario.

Ya que hablamos de la carga fiscal, es necesario comentar que durante bastante tiempo, el monto que en forma de impuesto tiene que pagar quien adquiere un auto nuevo ha sido considerado después del deterioro económico, como la principal traba a las ventas internas. "Se menciona que la carga fiscal, incluyendo el ISAN (impuesto sobre automóviles nuevos) y el IVA sobrepasa en muchos casos el 50% del valor del vehículo y por lo menos incrementa en un

55.- Ricardo Robles Reyes "El salario mínimo y el bienestar social"
El Financiero, Miércoles 10 de Septiembre de 1990

30% su costo." 56

Al final de cuentas quien paga el monto total de este gravámen como sabemos, es el consumidor. El industrial se lava las manos argumentando que no es su culpa el que los precios de los autos al consumidor final resulten prohibitivos, sino que esto se debe al alto volumen de impuestos. En parte esto es cierto y en parte no, pues aún el precio de los autos antes de impuestos resulta alto en comparación con otros países si consideramos por ejemplo que los autos producidos en México, no están dotados con el equipo anticontaminante que se les exige en E.U., o en Japón.

El peligro de que las variables que más inciden en la actual aceleración económica queden fuera de control es latente, lo cual reiniciaría el círculo vicioso de largos periodos de crisis con breves espacios de recuperación, característicos durante los ochenta. Esto sin duda vendría a afectar negativamente el grán incremento en la demanda interna de vehículos. Pero no sería improbable que aunque a un ritmo menor siga la recuperación del mdo., al volver a cobrar vigencia los motivos que le dieron origen.

Las matrices de las grandes firmas automotrices observaron como una de las principales ventajas para promover el auge exportador de sus filiales en México, la cercanía con el mercado norteamericano, y hacia este van dirigidas la mayor parte de las exportaciones no solo de la industria automotriz terminal, sino también de autopartes. Y en general como ya sabemos esta situación es similar para el total de exportaciones que realiza el país.

Fues bien, de esta manera la dependencia en gran medida de un principal cliente, implica el hecho de que los volúmenes vendidos estén supeditados a la situación económica de éste, por lo que

56.- Jorge Fernández "Industria Automotriz: el reto es exportar"
Revista El Capital, 1987, México pp. 23-24.

es necesario considerar lo siguiente.

Desde hace ya varios años el tremendo déficit presupuestario se ha constituido como un grave problema para los Estados Unidos, a tal forma que a finales de la década de los ochenta ha conducido a este país a una desaceleración económica y a una espiral inflacionaria, dicha situación vino a ser agravada (o retardada ?) por el estallamiento de la crisis en el golfo pérsico.

La pérdida de competitividad de los productos norteamericanos en el mundo ha quedado de manifiesto cuando, no obstante a una depreciación del dólar, el déficit comercial de este país para agosto de 1990 registró un incremento del 75% para totalizar 9 330 millones de dólares con respecto al mes de julio en que fue de 5 300 millones de dólares." ⁵⁷

De manera que parece inminente la entrada a un ciclo de recesión por parte de la economía estadounidense, y es de esperarse que el gobierno aplique medidas tendientes a corregir las fallas que han conducido a tal situación. Y si tomamos en cuenta el hecho que con respecto al incremento del déficit comercial, se consideran como principales factores el incremento de las importaciones de automóviles y sus componentes, resulta lógico suponer que nuestro país será uno de los afectados a la hora de que se tome alguna medida correctiva por parte del gobierno estadounidense.

Es cierto que las principales firmas exportadoras establecidas en nuestro país son filiales de empresas norteamericanas y que talvez por este hecho no se pongan tantas restricciones a la entrada de sus productos procedentes de México. Pero también es un hecho que la pérdida del poder adquisitivo en los consumidores estadounidenses afectará negativamente sus ventas en este país que

57.- Cecilia Cardenas, "Incierta la Economía de E.U.," El Financiero, México 19 de Septiembre de 1990

constituye su principal mercado.

No quisieramos concluir este apartado sin hacer un último comentario con respecto a otro de los acuerdos adoptados en la última negociación del pacto y que se refiere a una reducción en el deslizamiento del peso frente al dólar, que pasa de 80 a 40 centavos diarios y su posible repercusión en el sector automotriz terminal.

En teoría se supone que una devaluación fomenta las exportaciones de un país al adquirir sus productos precios más competitivos. Si tomamos en cuenta que el ritmo de desvalorización de nuestra moneda frente al dólar, ha sufrido una desaceleración del 50% podríamos suponer en base a un juicio ligero que esto vendra afectar negativamente las ventas externas de la IA, pero si profundizamos nuestro análisis y consideramos que gran parte del contenido de las unidades y componentes exportados se adquiere en el exterior y que la desaceleración en este proceso de desvalorización facilita de alguna medida estas compras, nos daremos cuenta que con respecto al comercio externo de este sector en particular, es difícil determinar si son mayores los efectos negativos o los positivos que pudieran darse.

Esta reducción en el proceso de desvalorización de nuestra moneda, incidirá de alguna manera en la reducción del proceso inflacionario, con lo que considera el gobierno, se obtendrá una mejoría en la situación económica del país. Aunque sabemos que el mejoramiento en el nivel de vida de la población, no lo determina una reducción de la pérdida de su poder adquisitivo, sino por lo menos, la restitución del mismo. De todas formas es poco probable que el gobierno una vez transcurridas las elecciones de 1991 mantenga este ritmo en el deslizamiento cambiario, que ha llegado a dar indicios de sobrevaluación.

En conclusión nadie puede negar que las perspectivas a un mediano plazo para la industria terminal son favorables, pero tampoco se puede negar el hecho de que si no se consideran algunos imponderables, estas perspectivas podrán verse afectadas, pero tomando en cuenta que la industria establecida en nuestro país se encuentra a punto de lograr su inserción definitiva en el mercado mundial, lo último que harían sus dirigentes sería desatender estas cuestiones.

Cabe hacer una última observación, toda la situación descrita en este apartado, corresponde casi en su totalidad a las 5 grandes transnacionales de la industria terminal, por lo que a las demás empresas consideradas como dentro de este sector, el análisis de su situación requeriría un subcapítulo aparte.

5.2 Industria de Autopartes (IAP)

Para el desarrollo del presente apartado en el que se llevará a cabo un análisis de la situación en la que se encuentra y sus posibles perspectivas de la Industria de Autopartes (IAP). La basada en gran medida en un estudio llevado a cabo para el Gobierno de México por la empresa consultora internacional BOOZ-ALLEN & HAMILTON E INPOTSC, bajo los auspicios del Banco Mundial.

Dicho trabajo se denominó "ESTUDIO DE REESTRUCTURACION DEL SECTOR AUTOPARTES " y el informe final de este estudio fue dado a conocer por SECOPI y BANCOMEX bajo el título de "INDUSTRIA DE AUTOPARTES" en 1987.

Por lo tanto, cuando a lo largo de este apartado citemos el estudio, será como referencia el realizado por BOOZ-ALLEN (B & A)

No obstante que ya han transcurrido cuatro años desde la realización de este estudio (1987), consideramos que sus observaciones no han perdido vigencia, ya que la situación actual de la IAP, es prácticamente la misma.

En México la IAP se encuentra altamente concentrada en comparación con la de Estados Unidos, pues en nuestro país el número de empresas de sector, no es de más de 100, mientras que en E.U., el número es de 25 000 en promedio. Esto nos da una idea de la tremenda diferencia que existe en la escala industrial de ambos países y la alta concentración que se da en el nuestro.

En el país del norte el nivel de integración de las empresas terminales no está restringido y estas pueden fabricar las autopartes que deseen. En nuestro país como lo hemos visto la ley es un

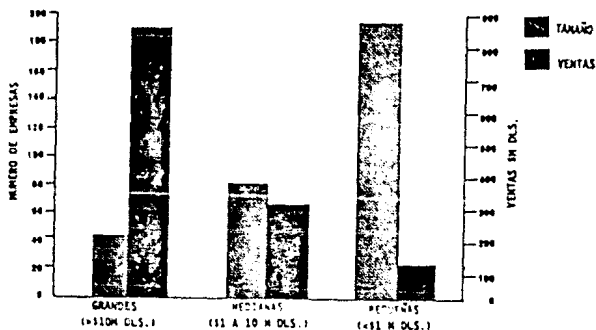
principio prohíbe a las empresas terminales la producción de piezas que sean susceptibles de generar la IAP, pero presenta flexibilidad al permitir la producción de ciertos componentes para la industria terminal, si esto resultara conveniente para la economía del país, se lica, y entonces en este aspecto entran los motores cuya producción corre a cargo totalmente de la IA terminal.

El estudio señala que a pesar de la integración de la Industria terminal permitida completamente en los Estados Unidos, y que en México la importación de partes en su mayoría de tecnología intermedia ha sido históricamente mayor que en Estados Unidos, la contribución al valor total del vehículo a cargo de proveedores independientes en ambos países es similar, del orden del 30 a 40% aproximadamente.

El cuadro 5.1 muestra la concentración por tamaño de las compañías del sector de autopartes en México. En donde se observa que 40 compañías de un total de 300, generan las dos terceras partes de las ventas totales.

CUADRO 5.1

Tamaño de las Empresas de Autopartes



La IAP también está altamente concentrada dentro de cada grupo de partes; es frecuente que la participación del mercado de la mayor empresa sea superior a 50% (Ver cuadro 5.2).

CUADRO 5.2

PARTE	NUMERO DE EMPRESAS	PARTICIP. DE LA EMPR. MAS GDE.
EMBRAGOTES	3	40 (%)
PISTONES	2	90 "
ANILLOS	3	80 "
EJES	2	90 "
AMORTIGUADORES	4	40 "

A pesar de esta concentración el tamaño de las empresas grandes resulta pequeño en relación a los estándares internacionales.

En el renglon de las exportaciones, se presenta una situación similar a las ventas; tomando al conjunto de las empresas, sus ventas externas venían representando el 35.4% de sus ventas totales (probablemente a la fecha este índice haya aumentado). Del 100% de estas exportaciones, el 37.6 % lo llevaban a cabo 40 grandes empresas, las medianas empresas (75) participaban con el 31.5 y finalmente 195 pequeñas empresas contribuían con el 25%.

En este sentido el estudio demostró que los productores de las compañías pequeñas encuentran la manera de llegar al mercado externo, usualmente como un abastecedor directo de bajo volumen de partes específicas de un modelo, directamente a la terminal, lo que las hace presa fácil de las desventajas de depender de un sólo producto, ante los constantes cambios en modelos.

Se afirma que el crecimiento de la industria y su competitividad ha estado rezado por la política gubernamental, la relación de

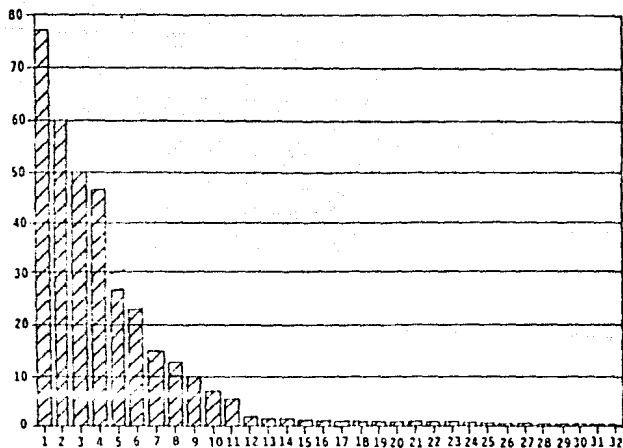
los productores terminales y por el nivel de actividad empresarial de algunas compañías. Afirma el estudio que, un mayor crecimiento en competitividad dependerá de la habilidad mexicana para vincular su pequeño mercado doméstico al potencialmente mayor de exportación. Esto permitiría a un número mayor de empresas la oportunidad de competir en mercados de exportación y crecer a escala mundial y con los niveles requeridos de calidad.

Aún dentro de las 40 compañías más grandes existe un desigual grado de competitividad, definida esta por las exportaciones. Las 10 exportadoras más grandes tienen una relación del 66% de exportaciones con sus ventas totales, entonces como se ve en el cuadro 5.3 las exportaciones están altamente concentradas en un pequeño número de empresas.

CUADRO 5.3

Principales Exportadores de Autopartes

(TOTAL DE EXPORTACIONES 1986)



PRINCIPALES EXPORTADORES

La mayoría de los productos que fabrican estas compañías serían clasificados por la industria como de baja tecnología (vidrio, resortes, arneses, productos fundidos, estampados y pequeñas partes de plástico moldeadas) o de tecnología antigua (transmisiones estándar y ejes traseros).

El estudio señala que si las exportaciones son utilizadas como representativas de la competitividad, entonces el valor agregado de las exportaciones por cada canal de comercialización muestra el resultado de las políticas gubernamentales y de la madurez global de la IAP en México.

Se señala que para 1985 la exportación de partes a través de vehículos ensamblados generaba aproximadamente el 5% del valor agregado de las exportaciones de partes. En el año de su publicación 1987, el estudio señalaba que el menor contenido local, que ocasiona que el costo de los vehículos disminuya, también consolidaría el suministro de partes nacionales en aquellas áreas en donde los productores de partes mexicanas fueran competitivos a nivel mundial, o estuvieran cercanos a serlo.

Actualmente habiéndose reducido el requerimiento de contenido local al 30% y habiéndose incrementado el volumen de las exportaciones, se pudiera pensar que este 5% del valor agregado se haya incrementado notablemente, si tomamos en cuenta que la cantidad de vehículos exportados se incrementó en un 35% en el período 1985-1989, y que la reducción del grado de integración se aplicó a partir de 1990.

La exportación de partes a través de motores impulsaban en 1985 más del 45% del contenido local mexicano hacia la exportación, desde esa entonces México se muestra claramente competitivo en este renglón, los fabricantes de partes para motor de la IAP operaban a una capacidad del 80% o más. El constante crecimiento en la exportación de motores, da a entender que se ha dado un continuo mejoramiento de la calidad y reducción de costos.

Como se mencionó el ensamble de motores corre a cargo de las empresas terminales y una que anteriormente se desempeñaba como tal, la Renault, ha optado por dedicar exclusivamente sus actividades en México a la producción de motores, con tal éxito que se ha constituido en una de las principales empresas exportadoras.

En este mejoramiento de la calidad y reducción de costos que ha conducido a un alto grado de competitividad de los motores mexicanos ha sido determinante la inversión que en la aplicación de alta tecnología ha tenido necesariamente que llevar a cabo tanto la empresa ensambladora, como aunque en menor medida, sus proveedores de componentes.

La exportación directa de autopartes era responsable en 1985 de aproximadamente el 25% del contenido local mexicano exportado, este nivel se había mantenido más o menos desde mediados de la década de los 70. La mayor parte de estos productos son de baja tecnología o de tecnología muy madura. La ventaja de México ha sido la mano de obra por lo que se le supone que la generación de valor por esta vía actualmente debe ser menor y con tendencia a decrecer aún más, si no se toman las medidas necesarias para lograr el acceso de las empresas a la tecnología necesaria para lograr ser competitivos.

El formato de maquila contribuía con el 33% del V.A. de las partes mexicanas exportadas, pero este V.A. estaba constituido únicamente por mano de obra. El incremento de operaciones de ensamble de autopartes en maquiladoras a la fecha ha sido alto, pero es de preverse una desaceleración en este sentido, pues actualmente la mayor parte de las nuevas maquilas se están llevando a cabo de esta manera, y si a esto agregamos la cada vez mayor difusión de procesos flexibles de producción en la industria automotriz, esto conducirá necesariamente a una desaceleración de las actividades de maquilado de autopartes.

El estudio destaca que ante el proceso de saturación en el

mercado de vehículos nuevos en Estados Unidos, el mercado de repuesto en la industria automotriz ha estado creciendo a un ritmo mayor. En este mercado el estudio comprende manufactura de partes, distribución, servicio automotriz, combustible, lubricante, seguros, financiamientos, renta de vehículos, etc. Dichas actividades como recordamos están contempladas por Lifchitz como el sector que él llama auto motor.

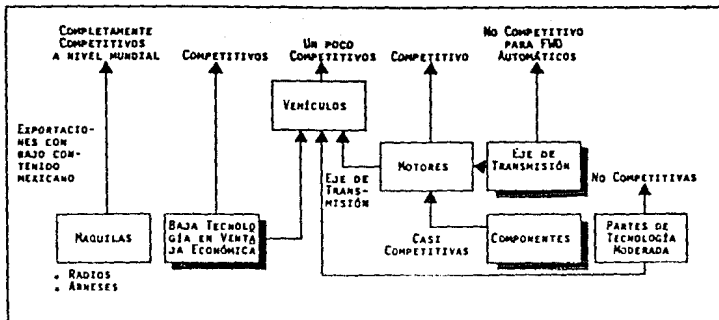
Se señala que los fabricantes de autopartes no pueden dividirse en los que producen equipo original y los que producen refacciones, pues existen diversas ventajas en la fabricación de estas últimas, como el hecho de requerir menores niveles de calidad, de inversión y la tendencia a incrementarse la edad de los vehículos en circulación a nivel mundial, y el que México tenga frontera común con el mercado de refacciones más grande del mundo debería implicar la explotación de este mercado, se destaca que una estrategia conjunta reduciría el grado de dificultad para penetrar a dicho mercado.

Es obvio que el requisito indispensable para todo producto es ser competitivo, sin el de nada serviría nuestra proximidad a este enorme mercado, por lo que una vez resuelta esta cuestión fundamental la instrumentación de una estrategia global integrada por el conjunto de productores y apoyada por el gobierno, no debería de representar mayor dificultad a las medidas proteccionistas que por parte de Estados Unidos pudieran surgir.

En otra parte del estudio se señala que a la segmentación tradicional por tamaño de empresa, porcentaje de exportación, tipo de parte, refacciones vs equipo original, se agrega la segmentación que guía a la cadena de abastecimiento para exportar y que se muestra en el cuadro 5.4.

GRÁFICO 5.1

Competitividad de la Industria Mexicana



Como se ve las maquilas son totalmente competitivas pero solo en unas cuantas piezas y solo utilizaban mano de obra como contenido local.

Las partes de baja tecnología y partes económicamente competitivas (resortes, cristales, pequeños estampados, ciertos fundidos, etc), son competitivas, pero también lo son las producidas por países competidores como Brasil, Taiwan y Corea.

Si los vehículos mexicanos a un nivel del 40% a 50% de contenido local eran relativamente competitivos, reducido este a un 30% y no solo en líneas secundarias, ahora se consideran completamen

te competitivos.

Los motores son completamente competitivos, a pesar de que las partes individuales apenas lo son. El impulso a las exportaciones resulta del incremento en la eficiencia de las operaciones de ensamble y el bajo costo de mano de obra que trae consigo la automatización de este proceso.

Las partes de tecnología moderada hechas en México son por lo general no competitivas. Estas son sistemas de chasis totalmente ensamblados, por ejemplo: dirección, suspensión, frenos, etc.

México no resulta competitivo en los componentes de tren automotriz para los vehículos con nueva tecnología como serían transejes automáticos para tracción delantera.

Logicamente los cambios tecnológicos al interior de la industria automotriz han sido determinantes para el grado de la competitividad de las autopartes nacionales. El cambio a tracción delantera tuvo un efecto muy grande, que no se limitó a los sistemas de trenes motrices (ver cuadro 5.5) .

dial, los nacionales quedaron fuera de la jugada a causa de las limitaciones que en cuanto a integración vertical e inversión extranjera estipula la política nacional. Los autores del mismo llegan a una conclusión realista al respecto. "En el sistema mundial de autos actual y futuro es irreal suponer que la tecnología fluirá a un socio a menos que el propietario de la tecnología tenga el control en la coparticipación del negocio".

Esto es triste para nosotros, pero resulta completamente cierto, sin embargo pienso que el argumento que se esgrime con respecto a la restricción a una participación mayoritariamente extranjera en las empresas del sector, no es válido desde el momento en que como es sabido, el capital transnacional puede ejercer el control de una empresa con mucho menos del 49%.

El estudio considera, que la medida que las grandes firmas automotrices perciben a México como parte de sus operaciones norteamericanas (E.U., Canadá y México), la posición más competitiva y económicamente viable para nuestro país es ser la base de producción de modelos de bajo volumen y de bajo costo.

El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, promulgado a fines de 1989, permite la proliferación de modelos, vino a dar la flexibilidad que en materia de política económica consideran indispensable los autores de estudio.

Los límites en la cantidad de modelos y tipos de vehículos que las empresas podían fabricar, y que se establecieron a partir de 1970 para nacionalizar la industria en atención al número de plantas que resultaba viable para el mercado doméstico, quedaron completamente derogados.

Dichas medidas, en su tiempo, se consideraban necesarias para la obtención de economías de escala; dada que la diversidad de modelos generaba bajas volúmenes de producción, con lo que se agudizaba con las dificultades para producir auto-partes en una escala mínima.

internacionalmente competitiva. Sumando a esto la mayor diferenciación que trae consigo la abundancia de modelos, y las ya de por sí diferencias entre las tecnologías norteamericanas, japonesas y europeas.

Como se mencionó, la incorporación del sistema computarizado al proceso productivo ha permitido tal flexibilidad operativa que aún generando pequeños volúmenes de producción, es posible la obtención de economías de escala. Ahora bien, es obvio que para las empresas terminales, poseedoras de esta tecnología, la obtención de beneficios en función a la tendencia de proliferación de modelos será relativamente fácil.

En cuanto a la IAP nacional, los poseedores de tal tecnología representan un pequeño número, y en general son aquellas que mantienen estrechos lazos con las grandes firmas terminales. De manera que de no enmendarse tal situación, la obtención de economías de escala para el sector se encontrará todavía más lejos aún.

El estudio establece que para alcanzar las múltiples oportunidades en la tecnología cambiante de partes, nuestro país debe establecer políticas que faciliten el flujo de tecnologías hacia los productores de partes de tecnología media para que éstos puedan proveer a la industria terminal.

Hasta ahora lo único que ha hecho el gobierno al respecto es dejar en total libertad a las empresas nacionales para adquirir la tecnología que deseen (mas bien en el mercado). Esto, liberalizando el pago de regalías al exterior y la realización de contratos de transferencia de tecnología, agregando a lo anterior una simplificación en los trámites.

Tal parece que el gobierno considera que elizamiento restricciones y trabas a la transferencia de tecnología bastará para promover la modernización tecnológica en las empresas nacionales, por su-

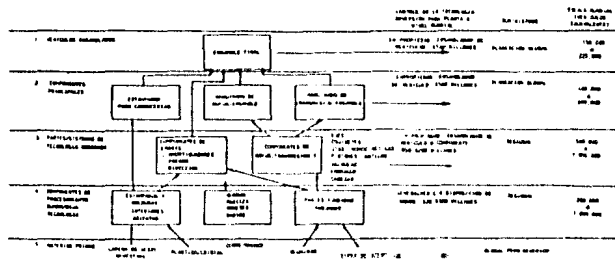
puesto que esta simplificación de toda la parafina burocrática resulta necesaria, pero no suficiente para lograr el acceso a las modernas técnicas.

Al establecer, que a medida que la tecnología evoluciona, una brecha crítica y de mucho tiempo en nuestro país es el área de transmisión, el estudio propone una medida, al parecer bastante interesante, en la que considera necesaria la formulación de "Políticas creativas" que involucren al gobierno, a la industria local y a las empresas terminales que controlan esta tecnología con el fin de obtener beneficios comunes. Y que la demora en la formulación de dicha solución creativa traerá consecuencias irreparables.

El cuadro 5.6 muestra los 5 niveles de la industria para construir un vehículo (desde materias primas hasta ensamble final) quienes controlan la tecnología en cada nivel, y el nivel típico de inversión que requiere una planta de escala mundial. Finalmente, -- muestra como han cambiado los patrones de abastecimiento en cada nivel.

CUADRO 5.6

Patrones de Abastecimiento por Nivel de la Industria



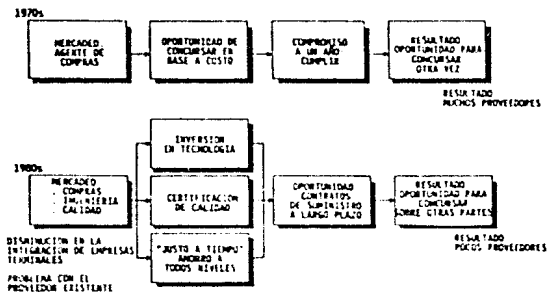
Los autops del estudio establecen como requisito indispensable para que México logre consolidarse como proveedor de equipo original en los vehículos ensamblados en E.U. y Canadá vía exportaciones directas, el que las directrices de la industria terminal tengan un mayor acceso en la IAP nacional.

Respalda tal propuesta en función a la cada vez mayor complejidad del proceso para convertirse en proveedor, en el cual se se lecciona cada vez a menor y a los más grandes.

Las razones de lo anterior se muestran en el cuadro 5.7

CUADRO 5.7

Cambios en el Proceso de Selección de Proveedores



Sin lugar a duda que los altos requerimientos que establece la industria terminal a sus proveedores, resultan excesivos para la mayoría de las empresas nacionales. La propiedad de las tecnologías permite a las empresas terminales imponer las condiciones en cuanto a sus adquisiciones de insumos.

La lucha por adquirir niveles de competitividad por parte de la IAP, se ha vuelto sumamente difícil.

El hecho de allanar el camino de los ejecutivos de la industria terminal al sector autopartes, implicaría la eliminación del último reducto del capital mayoritariamente nacional en la industria automotriz.

En este punto no se ve otra alternativa que no sea utilizar el mecanismo de concertación, en el que intervengan además de los dos sectores (autopartes y terminal) el gobierno en calidad de mediador y de regulador.

Este deberá asumir valientemente su papel de defensor de los intereses nacionales y exigir una justa correspondencia a todas las medidas adoptadas para apoyar la industria terminal.

Es conocido el poder de las grandes firmas automotrices, y por ende la dificultad de ponerles condiciones; en este caso lo menos que podría hacer el Estado, es otorgar todas las facilidades que permitan a los industriales mexicanos competir por el objetivo del mercado norteamericano.

Las grandes firmas norteamericanas no son los únicos objetivos para ventas a la industria terminal, las poderosas empresas japonesas se han instalado en territorio de E.U. y Canadá por temor a medidas proteccionistas de estos países. Estas nuevas inversiones añadirán, según el informe una capacidad de 1.5 a 2 millones de unidades, lo cual atraerá también inversiones de productores de autopar-

tes japoneses que no se limitarán a vender a sus connacionales, sino que tratarán también de vender a Ford, General Motors y Chrysler. Es to incrementará aún más la competencia que por el mercado norteamericano deberán de enfrentar los productores mexicanos.

Estos cambios en el mercado y la pérdida de empleos en los E. U., está generando una creciente opinión popular en favor de medidas proteccionistas. A la fecha en el renglón de autopartes estas medidas han sido dirigidas principalmente contra Japón.

En el informe se recomienda que cualquier cambio en la política que regula a la industria automotriz mexicana debiera orientarse a la liberalización del comercio evitando cualquier traza de subsidio en las exportaciones hacia E.U. Así mismo se agrega, que en el caso que el proteccionismo de los E.U. se aplicara a México conjuntamente con el Japón y Corea, las recomendaciones del multicitado estudio podrían ser invalidadas.

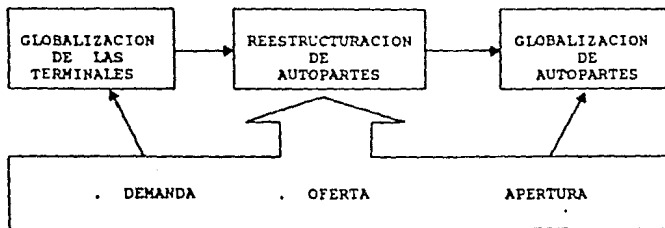
Evidentemente que con el último reglamento se da inicio a este proceso de liberalización del comercio automotriz que recomienda el estudio. Con respecto a evitar cualquier traza de subsidio a las exportaciones, hay ejemplos tales como el caso del cemento, en que las acusaciones de prácticas desleales en materia comercial, son prácticamente formuladas sin ningún fundamento por parte de los productores norteamericanos.

Como el caso del cemento hay varios, en que productos mexicanos netamente competitivos, y que han logrado adiestrarse de cierta porción del mercado norteamericano se ven afectados por decisiones arbitrarias de los tribunales americanos. Si hasta hora las autopartes nacionales se han visto afectadas en una mínima porción (cristales), no es descartable que de darse un incremento en su penetración al vecino mercado, se convierte en un blanco más usual de este tipo de medidas.

En cuanto a las recomendaciones emanadas del estudio llevado a cabo por BOOZ-ALLEN se propone la implementación de una estrategia a largo plazo con el fin de que la IAF sea capaz de aprovechar las oportunidades que el mercado le ofrece (ver cuadro 5.8)

CUADRO 5.8

Asuntos Estratégicos



La estrategia se concibe como un proceso de 3 etapas:

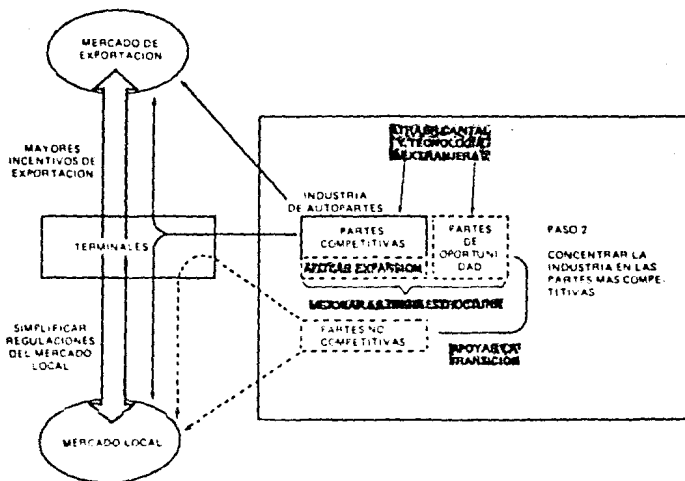
- 1.- Globalización de las operaciones de la industria terminal.
- 2.- Reestructuración del subsector autopartes.
- 3.- Globalización del sector autopartes.

Para la realización de la primera etapa se considera indispensable la integración de el mercado doméstico con el internacional y la creación de incentivos adicionales a la industria terminal para aumentar la exportación de autopartes. Conociendo el contenido del decreto de fines de 1980, podemos afirmar que los requerimientos para iniciar esta etapa, están dados.

Con respecto a la etapa 2 se menciona que habiendose creado una demanda adicional de la industria terminal en la etapa I, es necesario reestructurar la industria de autopartes para concentrar sus recursos y esfuerzos en aquellas partes donde pueda ser más competitiva (ver cuadro 5.9)

CUADRO 5.9

**ESTRATEGIA DE REESTRUCTURACION - PASO 2
CONCENTRAR LA INDUSTRIA EN LAS PARTES MAS COMPETITIVAS**



Para ésto, se menciona en el informe, que es necesario apoyar el desarrollo y la expansión de las partes competitivas y facilitar la transición de las partes no competitivas, lo que implicará mejorar la infraestructura y atraer tecnología e inversión extranjera. Lo que precisamente es la propuesta básica del Programa de Modernización Industrial y de Comercio Exterior 1990-1994 con el cual en adelante la planta nacional "ya no se dedicará a producirlo todo, sino aquello en lo que verdaderamente sea competitiva, conforme a los niveles internacionales".

Aunque no se ha dado a conocer las medidas concretas que se adoptarán para alcanzar tal objetivo, con excepción de la desregulación en la adquisición de tecnología, pudiéramos decir, que en el papel, se ha hecho lo necesario también para dar inicio a la etapa dos

Dentro de la etapa tres se menciona, que al haber creado la demanda y oferta adicionales en las anteriores etapas, es necesario globalizar la industria de autopartes.

Esto implica un apoyo decidido a la exportación directa de autopartes que abrirá canales adicionales de venta en el exterior, se requiere además una apertura gradual en el mercado a la competencia internacional, para motivar la concentración de los escasos recursos financieros, en las áreas más productivas.

Con respecto al impacto final que tendría la plena aplicación de tal estrategia una vez cubierto su período de duración de 3 años, el informe menciona que la IAP habrá sido reestructurada y muy probablemente alcanzado niveles competitivos a escala mundial. El resultado neto de este proceso a largo plazo, será que las ventajas inherentes de México (costo de mano de obra, manufactura flexible a bajos volúmenes, cercanía con los E.U., y ventajas en algunos materiales) resultarán en precios más bajos de los vehículos y autopartes

58. - "Sin el viejo modelo de sustitución de importaciones: ECE XXI" el financiero 17 de Enero de 1990

mexicanas.

Como conclusión al presente apartado podemos mencionar lo siguiente:

A diferencia de la industria terminal que por sus características tiene acceso a la tecnología y recursos necesarios (además de la protección y estímulos oficiales), la IAP con excepción de algunos tipos de productos genera artículos de baja competitividad internacional.

Este hecho a raíz del inicio de apertura comercial, al igual que en muchos sectores más de nuestra economía, se ha vuelto cada vez más evidente.

Los últimos decretos han otorgado a la industria terminal, cada vez mayor facultad de elección de las autopartes nacionales que habrá de adquirir, ésto aunado a un incremento en el número de modelos, imposibilita cada vez más la obtención de economías de escala por parte de la IAP nacional que en su mayoría no posee la tecnología que hace posible la generación de pequeños volúmenes de producción y reducción de costos.

Ante este panorama, la IAP no tiene otra alternativa que lograr la competitividad requerida, para lo cual lleva a cabo esfuerzos desesperados. Según información aparecida en el financiero el 12 de enero de 1990, la exportación de divisas por concepto de exportaciones de componentes automotrices, aumento de 13.1 millones de dólares en 1987, a 1453 millones en 1989. Éste es un signo sumamente alentador que indica que el grado de competitividad en unas pocas empresas del sector es aceptable, pues como hemos visto del total de las empresas de la IAP solo unas cuantas llevan a cabo exportaciones en volúmenes considerables, y **sin** que esta situación haya cambiado a la fecha.

De tal manera que para la mayor parte de los productores mexicanos, la problemática actual es realmente difícil, por lo que para su solución se requiere **realizar** una reestructuración a fondo de la industria automotriz en su conjunto y no sólo de la terminal.

Esta reestructuración debe ser integral y de magnitud suficiente como para invertir las actuales tendencias del ~~crisis~~ de las empresas de la IAP nacional o que por lo menos represente un punto de apoyo para éstas en su lucha por alcanzar niveles de competitividad internacional, sin lo cual las perspectivas, sobre decirlo, serían negras.

CONCLUSIONES

- 1.- El camino seguido por las actividades económicas a nivel internacional desde hace ya varios años es el de la conformación de regiones geográficas a cuyo interior los países comprendidos mantengan estrechas relaciones principalmente de tipo comercial de manera tal que se asegure la competitividad de cada región o bloque económico frente al resto de los que se crean a nivel mundial.
- 2.- Las actuales tendencias abogan a que en nuestro país se lleve a cabo una auténtica reconversión industrial. México se ha abierto precipitadamente al comercio internacional y ya no hay manera de retroceder, de manera que se requieran cuantiosos ré cursos para que el país logre el éxito en esta transición y el problema es de donde se obtendrán. La inversión extranjera tras la apertura comercial no ha llegado en los montos necesarios, los préstamos de organismos internacionales se emplean, a pesar de la renegociación de la deuda, en su mayor parte en el pago de intereses; el sistema bancario es incapaz para captar recursos y emplearlos en actividades productivas y la bolsa mexicana de valores es sumamente pequeña y especulativa.
- 3.- Es evidente que en la implantación de este nuevo esquema, el papel de las empresas transnacionales es primordial al transferir cada vez una mayor proporción de sus actividades de manufactura a sus subsidiarias, hecho claramente observable en la industria automotriz.
- 4.- Tanto el establecimiento como la expansión de la industria automotriz en nuestro país, difícilmente se hubieran concretado de no haberse aplicado políticas económicas propicias a esta industria.
- 5.- Las políticas de sustitución de importaciones primero, y de estímulo de exportaciones después distan mucho de haber cumplido con sus objetivos.

- 6.- El proceso de internacionalización de las actividades de la IA, ha obligado a modificar los lineamientos de política económica que rigen dichas actividades en nuestro país.
- 7.- Al ser considerada como estratégica y de esta manera fuertemente estimulada, la industria automotriz ha sido pieza clave de la expansión de las actividades industriales en nuestro país. La proliferación de plantas ensambladoras de vehículos por sus efectos no solo hacia atrás sino también hacia adelante ha dado origen al crecimiento de una gran variedad de industrias que a su influjo se expandieron.
- 8.- En un sector en que las economías de escala basadas en el volumen de producción son aún importantes (sobre todo en la IAP) es posible determinar el elevado costo de oportunidad que en términos sociales ha representado la reducida dimensión de las plantas en comparación con la de los países centrales.
- 9.- Apesar de lo anterior desde un principio la capacidad de producción del sector ha superado la capacidad adquisitiva del mercado interno permaneciendo esta situación hasta nuestros días, sólo que agudizada a causa de la crisis económica que implica un enorme deterioro en el poder de compra de la población, por lo que si bien, durante los últimos años las ventas internas han contribuido a la expansión de la industria, no podemos afirmar que éstas han sido determinadas por incremento en el ingreso de la población en general.
- 10.- Los objetivos en cuanto a los grados de integración nacional deseada casi nunca se lograron. Históricamente México ha sido entre los principales productores de vehículos del tercer mundo, quien ha obtenido los menores niveles de integración nacional, esto después de haber observado una tendencia a incrementarse durante la década de los sesenta (en que alcanzó un

poco más del 60% de integración nacional) durante la siguiente década observaren un proceso regresivo, en el que ha influido más que nada el hecho de que la promoción de exportaciones se encuentra en un primer plano, tanto es así que el último decreto con el fin de estimularlas concede a la industria automotriz una reducción en los requerimientos de contenido nacional en los vehículos y autopartes.

11.- La importancia del sector en su conjunto en nuestro país es grande si tomamos en cuenta que en los últimos años según datos obtenidos, contribuye con al rededor del 8% del PIB manufacturero. Es de resaltar que en nuestro país al igual que en otros subdesarrollados el peso e importancia de este sector es mayor que en los países desarrollados.

12.- La industria automotriz en su conjunto ha contribuido, por lo menos en los últimos 10 años con una generación mínima de empleos, la creciente automatización sobre todo en la industria terminal ha ocasionado incluso despidos de obreros, y la atomización del proceso de producción ha regenerado en una descalificación de la mano de obra que a su vez ha propiciado junto con la crisis económica, una drástica reducción en los ingresos reales de los trabajadores de la IA, tal como se expresó en el capítulo cuarto de este trabajo.

13.- El sector automotriz históricamente ha afectado negativamente el saldo en balanza comercial de nuestro país, pese a los desmedidos apoyos recibidos por parte del gobierno. No es sino hasta bien entrada la década de los ochenta en que tras largo tiempo y esfuerzo por parte del país se revierte tal situación, con lo que hasta hace solo algunos años (1983) las actividades del sector empezaran a ser generadoras de divisas, objetivo que fue planteado hace casi 30

años. Consideramos que si en gran medida ésto se ha logrado al incrementar el contenido local en las exportaciones resulta contradictorio que en estos momentos se pretenda continuar con esta tendencia reduciendo tal contenido.

- 14.- Las expectativas forjadas en torno a la expansión de la industria automotriz por parte del gobierno han fracasado rotundamente, aún con el hecho de que en los últimos años se haya constituido como el máximo sector exportador de manufacturas, la característica de empresas 100% transnacional en el sector terminal reducen considerablemente los beneficios que el país obtiene de este superávit comercial del sector. Por otro lado el capital nacional corre el peligro de verse desplazado completamente en esta rama.
- 15.- El capital nacional tiene una participación marginal en el sector terminal es en el renglón de autopartes en que aún man tienen una participación significativa, por desgracia las empresas mayoritariamente nacionales se enfrentan a gravísimos problemas, en contrapartida las empresas transnacionales pasan por un período de auge, la adaptación a la nueva división internacional del trabajo ha sido muy buena por parte de este tipo de empresas establecidas en nuestro país y que lo utilizan como plataforma de abastecimiento al mercado de los Estados Unidos, en éste sentido las perspectivas les son sumamente favorables.
- 16.- Las utilidades obtenidas por las empresas transnacionales es cada vez mayor, estas se han incrementado de una manera inversamente proporcional a como se ha reducido la participación del pago de salarios en el valor agregado.
- 17.- Se puede decir, que desde su origen la industria de autopartes (IAP), ha enfrentado situaciones distintas a las que

prevalecen en la industria automotriz terminal, lo que ha dado como resultado que actualmente el contexto en que opera cada una de estas ramas, sea por lo general diametralmente opuesto.

18.- Las empresas automotrices de capital nacional, que a diferencia de las transnacionales no cuentan con los elementos financieros y tecnológicos que les permite a sus productores ser competitivos y generar una rentabilidad aceptable, están obligados a llevar a cabo una reestructuración a fondo, si es que no quieren a un mediano plazo desaparecer del mapa.

RECOMENDACIONES

- 1.- Debería instrumentarse un programa que obligara a las empresas terminales, a brindar apoyo a sus proveedores sin ningún tipo de distinción. En función del hecho de que México es considerado como plataforma de exportación a los Estados Unidos, se sugiere condicionar los permisos de exportación para cada empresa en función del apoyo que brinde a sus proveedores, sobre todo en el aspecto tecnológico.

- 2.- Con el objeto de reducir la transferencia de recursos se debería implantar un sistema de auditoría que permitiera detectar cuando las empresas incurren en exageraciones a la hora de realizar sus pagos al exterior, la liberalización de los pagos al exterior por adquisición de tecnología no debiera de ser usado como pretexto para una mayor transferencia de recursos. Para ésto, si no se logra convencer a las empresas de invertir en el país una mayor porción del excedente de explotación, debe recurrirse a instrumentos fiscales cuya captación se emplee en actividades de fomento al desarrollo.

- 3.- Es bien sabido que la producción de una industria importante, aun que su principal destino sea la exportación, necesita estar sustentada en un mercado local con suficiente poder de absorción. En este sentido si bien es cierto, que como ya dijimos el poder adquisitivo de la población depende de su ingreso real, también es cierto que actualmente el precio de los coches en el mercado interno es superior al del externo; si uno de los pretextos a los altos precios por parte de la industria terminal, era el hecho de que la legislación la obligaba a hacer adquisiciones con altos costos para satisfacer los requerimientos de contenido local, ahora al haberse reducido éste, ya no debería existir tal pretexto, la SECOFI debería encargarse de verificar la veracidad de los montos que las empresas declararan como costos, y de esta manera fijar un rango dentro del cual las empresas fijaran sus precios.

- 4.- Es un hecho de que nuestro país por su vecindad con el mercado más grande del mundo principalmente, por contar con mano de obra y materia prima baratas, por asegurar la repatriación de capitales, por el futuro acuerdo comercial, etc. presenta ventajas considerables con respecto a otros países para que las grandes empresas automotrices lleven a cabo sus actividades aquí, de tal manera que el Estado debe estar preparado para no dejarse sobornar ante la amenaza de una emigración masiva por parte de las grandes firmas.
- 5.- Hace falta una modernización en cuanto a la totalidad de las actividades que realizan las empresas mayoritariamente nacionales de la IAP. Que vaya desde la forma de abastecerse de insumos y medios de producción hasta la forma en que llevan a cabo la realización de sus productos pasando por el proceso de producción.
- 6.- Es indispensable la agrupación y organización de los empresarios de la IAP en un organismo cúpula, que verdaderamente vele por sus intereses y que sea el mecanismo a través del cual se usen esfuerzos para llevar a cabo tareas de beneficio común.
- 7.- La unión hace la fuerza y si entre las empresas de la IAP existe desunión el impacto de problemas comunes será mucho más grave. Actualmente existe una Asociación de Industriales de Autopartes, pero tal parece que hasta ahora este organismo no cumple con las funciones requeridas. El organismo cúpula no debe conformarse con desempeñar un papel pasivo ya sea de análisis o de información, sino que debe poseer la capacidad de llevar a cabo acciones concretas y efectivas que repercutan en beneficio para sus agremiados.
- 8.- Se requiere el apoyo por parte del Estado a las acciones que esta organización empresarial emprenda con el fin de lograr la modernización de la IAI; entre las distintas clases de apoyo se debe contar con el respaldo del Gobierno a la hora que resulte necesario llevar a cabo negociaciones con la industria terminal.

- 9.- Estas tres entidades: Gobierno, IAP y IAI deben comprometerse en una alianza para la modernización de esta última, las acciones a emprender deberían estar comprendidas dentro del Plan Nacional de Modernización Industrial, o en uno alternativo.
- 10.- La principal línea sobre la cual se basaría este plan debería ser una estrategia que permita la dotación de tecnologías de robótica a la IAP. Con esto no se resolvería toda la problemática ni se trata de que el Estado vuelva a asumir un papel paternalista, pero sí que considere el objetivo de modernización de la IAP como primordial dentro de su política industrial y contribuya decididamente con la IAP y la IAI para la adquisición de tecnología avanzada por parte de esta última. Dentro de esta contribución obviamente el aspecto financiero cobra gran importancia.
- 11.- Una vez obtenidos los niveles requeridos de productividad y calidad, lo que procede es el diseño de una estrategia entre el organismo cúpula del sector automotriz y el Estado, con el fin de avanzar a la conquista del mercado externo, es este aspecto nuestro país debe exigir una mutua correspondencia a las concesiones que en materia de comercio internacional ha otorgado.
- 12.- Si bien el enorme rezago tecnológico de nuestro país obliga a la adquisición de pasta en el exterior, es necesario promover el establecimiento de centros de investigación y propiciar el trabajo coordinado entre éstos y los sectores productores de nuestra sociedad.
- 13.- El empleo de los recursos captados en el exterior en actividades improductivas, principalmente en el pago del servicio de la deuda así como en el financiamiento del déficit comercial y la especulación en la bolsa, debería ser reservado hacia usos verdaderamente productivos.
- 14.- En este trabajo se plantea como una alternativa el que nuestro país acordara con sus acreedores la suspensión del pago de la deuda por un período suficiente para consolidar una tendencia al cre-

cimiento económico.

- 15.- Si no se lograra contar con el acuerdo de los acreedores, es obvio que el país vería drásticamente el ingreso de capital, pero esto solo sería temporalmente, y si tomamos en cuenta que es mucho mayor la transferencia de recursos que el ingreso, las posibles sanciones económicas serían un precio módico a pagar.
- 16.- Con la inminente firma del tratado de libre comercio suponemos que a nuestros socios les convendría más el que nuestro mercado adquiriera un mayor poder de compra, que conformarse únicamente con hacer de nuestro país la gran maquiladora norteamericana.
- 17.- Por último, en caso de que el actual modelo de desarrollo tuviera éxito dándose altas tasas de crecimiento es obvio que esto no bastara para lograr para mejorar sustancialmente el nivel de vida de la población. Tenemos la experiencia del llamado "milagro Mexicano" (1940-1970) en que tasas de crecimiento del 6% en promedio no implicaron una mejoría en el bienestar social. El problema de México no es tanto de producción de riqueza sino de distribución de la misma. En nuestro país la polarización del ingreso es cada vez mayor y por parte del Estado parece no haber voluntad política para la corrección de este desequilibrio.

La gran tarea de los actuales economistas es proponer medidas para una justa distribución de las riquezas y para su aplicación es necesario contar con la voluntad del poder político. De tal forma que la solución a la pobreza general implica una dualidad política-económica.

INDICE DE CUADROS.

<u>No. de cuadro</u>	<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
2.1	Balanza Comercial del Sector Automovilístico 1950-1981.....	34
2.2	Valor de las Exportaciones de la IA 1970-81.	42
2.3	Presupuesto de Divisas de la Industria Terminal	43
2.4	Participación del Sector Automovilístico en el Saldo de la Balanza Comercial de México 1950-1981	46
3.1	Iniciación de Actividades de Empresas Ensambladoras 1925-1958	61
3.2	Evolución del Empleo y Producción correspondientes a la etapa terminal 1940-1960	70
4.1	PIB Total Manufacturero y Automotriz	96
4.2	Participación de la IA en el PIB Nacional y Manufacturero 1980-1989	96
4.3	Estructura Factorial del PIB en la IA 1960-79	98
4.4	Estructura Factorial del PIB en la IAP 1960-89	98
4.5	Personal Ocupado a Nivel Nacional, del Sector Manufacturero de la IA 1960-89	100
4.6	Participación Porcentual de la IA en el Mercado Ocupado	100
4.7	PIB por Hombre Ocupado a Nivel Nacional, del Sector Manufacturero y de la IA 1960-1989....	102
4.8	Remuneración de Asalariados a Nivel Nacional, del Sector Manufacturero y de la IA 1960-1989	103
4.9	Participación de la IA en la remuneración de asalariados a nivel nacional y del sector manufacturero	103
4.10	Ingresos Netos por Persona Ocupada en el Sector Manufacturero y en la IA 1960-1989 ...	104
4.11	Ingreso Real Neto por Persona Ocupada en el Sector Manufacturero y en la IA 1960-1989 ...	105
4.12	Producción Unitaria de Vehículos por Países Seleccionados 1970-1988	107

<u>No. de Cuadro</u>	<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
4.13	Estructura Porcentual de la Producción Mundial de Vehículos Automotores en Países seleccionados	109
4.14	Producción Nacional de Vehículos por Empresa	110
4.15	Producción Nacional de Automóviles por Empresa	112
4.16	Producción Nacional de Camiones por Empresa	114
4.17	Producción Nacional de Tractocamiones por Empresa	115
4.18	Producción Nacional de Autobuses Integrales por Empresa	115
4.19	Exportación de Vehículos por Empresa 1980-89.	116
4.20	Venta Total de Vehículos por Tipo y por Empresa 1990-1999	119
4.21	Saldo Comercial de la IAT 1961-1989	123
4.22	Participación de las Exportaciones de la IAT en las Exportaciones Totales 1990-1990	124
4.23	Participación de las Importaciones de la IAT en las Importaciones Totales 1990-1990	124
4.24	Participación de la IAT en el Saldo de la Balanza Comercial en México	125
4.25	Precios de Autor Nacionales	126
4.26	Precios de Autor Importados	127
5.1	Tamaño de las Empresas de Autopartes	163
5.2	Concentración en la producción de partes	164
5.3	Principales Exportadores de Autopartes 1996..	165
5.4	Competitividad de la Industria Mexicana	169
5.5	Cambio a Tracción delantera	171
5.6	Patrones de Abastecimiento por Nivel de la Industria	174
5.7	Cambio en el proceso de Selección de prov....	175
5.8	Asuntos Estratégicos	179
5.9	Estrategia de Reestructuración 1990-9	179

INDICES DE GRAPICAS.

<u>No. de Graf.</u>	<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
1	Tasa de Crecimiento del PIB Total V.S Tasa de Crecimiento del PIB de la IA.....	97
2	Estructura Factorial del Producto Bruto en la Industria Automotriz Terminal.....	99
3	Personal Ocupado por la IA 1980-1990	101
4	Comportamiento del Ingreso Real Medio en la Industria Manufacturera, IAT y IAP	106
5	Producción Mundial de Vehículos en 1988...	108
6	Producción Nacional de Vehículos y su variación Anual 1980-1990.....	111
7	Participación Porcentual en la producción de automóviles por Empresa en 1988.....	113
8	Exportación Anual de Vehículos 1980-1989..	117
9	Comportamiento de la exportaciones de Vehículos 1980-1989	118
10	Comportamiento de las Ventas totales de Vehículos 1980-1989	121
11	Balanza Comercial de la IAT 1980-1990	122
12	Ubicación Geográfica de la IA.....	128

ANEXOS

Difusión tecnológica

La industria automotriz desde sus inicios ha sido de de las pioneras en la adopción de tecnologías de punta.

La implementación de la banda sin fin llevada a cabo por FORD en la producción de automóviles, permite a esta compañía pasar de producir miles a millones de unidades y con esto dar inicio a la producción en serie.

Dicha producción en masa permite a la industria automotriz ser pionera en la obtención de altos rendimientos, como consecuencia de que la producción de grandes volúmenes permitan la reducción de costos por unidad.

Este modo de producción y de acumulación de capital adoptado

por la industria automotriz desde los años 20, solo pudo ser de uso generalizado una vez concluida la 2a. Guerra Mundial.

El régimen de acumulación instaurado a partir de la 2a. Guerra mundial está asentado sobre dos pilares fundamentales: un acelerado crecimiento de la productividad del trabajo desarrollado a partir de una producción en masa o en grandes series que permiten una disminución significativa del tiempo de trabajo necesario por mercancía producida y por otro lado, la incorporación de un segmento mayor de la población al consumo de mercancías producidas en masa. ^{46.}

Ahora bien, este régimen de acumulación del capital empieza a mostrar signos de agotamiento en la década de los 60 y se manifiesta plenamente en la siguiente.

Los países industrializados llevan a cabo una serie de cambios económicos y políticos, que les permitan volver a la obtención de altas tasas de ganancia.

La denominada reconversión industrial y las nuevas estrategias de división internacional de trabajo son quizá las expresiones más claras de esta transición. Y aunque son producto de la crisis, no podrían haber sido implementadas de no ser por el desarrollo, a finales de la década de los setenta de la microelectrónica. ^{47.}

En el primer capítulo de nuestro trabajo citamos una concisa definición del concepto Reconversión Industrial aportada por Benito Rey Roman, en ella se menciona entre otras cosas, que este proce

46.- Marta Gloria Morales Garza "El impacto de la robótica en la Industria mexicana"; Economía: la teoría y práctica, Primavera - 1988, UNAM, p.p. 219-232.

47.- Idem, p. 221

so implica la adopción de nuevas tecnologías y modos de producción -- que obliga a la difusión de la automatización y robotización productiva y administrativa.

La profesora Morales Garza, en su trabajo de investigación -- menciona que cuando hablamos de robótica nos referimos no solo a los robots industriales sino también a las denominadas máquinas herramientas de control numérico (MCN) y los sistemas CAD/CAM (Computer Aided Design, Computer Aided Manufacturing) los tres teniendo en común el uso de microcomputadoras como elemento flexibilizador.

Como ejemplo de MCN podemos mencionar tornos, cepillos, fresadoras, centros de maquinados, etc. completamente automáticos.

Hablamos de CAD cuando se usa una computadora como auxiliar en el diseño de un nuevo producto y, de CAM cuando la computadora asiste en la fabricación del producto.

La industria automotriz fue de las primeras en utilizar diseños creados mediante computadora. El concepto de ¿que pasaría si...? aprovecha la capacidad de la computadora de analizar una diversidad de soluciones para cada problema.

Esta revolución tecnológica permite que el aumento de la productividad no se da necesariamente a través de la producción en masa, sino que se obtenga en base a la adopción de un proceso flexible que implica el uso de las computadoras que permite conjugar la obtención de economías derivadas de la adaptación rápida a los frecuentes cambios en la estructura de la demanda.

La manufactura flexible, elemento clave en el cambio tecnológico, representa aumentos en la productividad y derivados de ahorro

del tiempo de máquina en operación, sino de una utilización de tiempo completo de maquinaria a pesar de producir en pequeñas series, por la facilidad de cambiar de una operación a otra a través de los aportes de la microcomputación. 48.

Es evidente que lo anterior permite al sector automotriz la fabricación de una gran diversidad de modelos sin la pérdida de los beneficios de las economías de escala.

De las tres tecnologías que integran lo que conocemos como robótica (MPCON, Sistemas CAD/CAM y Robots industriales) las primeras son las que han alcanzado una mayor difusión, en parte por sus ventajas frente a las máquinas convencionales y en parte por su relativamente reducido costo; Pero los sistemas CAD/CAM y los robots industriales muestran un incremento importante en su difusión mundial, siendo los Estados Unidos y Japon en donde se da un mayor uso de estos tipos de tecnología.

La profesora Morales Garza distingue dos patrones de difusión de la robótica en nuestro país, menciona que el primer patron de difusión se inicia a finales de la década de los setenta y en algunas parastatales como PEMEX y CFS. Según la profesora este primer patron de difusión responde a la estrategia de reconversión industrial donde la industria automotriz es pionera.

La construcción, instalación y operación de plantas de la industria automotriz en la frontera norte, así como la modernización de la planta poblana de Volks Wagen, la instalación de fabricas de motores altamente automatizados, como la de Nissan en Lerma Edo. de México y la de la Renault en Gomez Palacio Durango son muestras palpables de este primer patron de difusión.

Es evidente que este primer patron de difusión casi siempre está asociado a la construcción de plantas nuevas o a proyectos nuevos. Algunas de las plantas de la frontera norte iniciaron operaciones a principios de los ochenta pero la mayoría de ellas iniciaron operaciones de compra de equipo con varios años de anticipación. Pero el inicio de la automatización aunque no total se inició en las plantas antiguas como es el caso de la Ford de México y Monterrey, que realizaron compras de equipo en la segunda mitad de la década de los setenta

Este primer patron de difusión, menciona la profesora, determina las características y el tipo de empresas que abrirían el segundo patron de difusión de la robotica en México.

Este segundo patron de difusión se inicia a principios de los ochenta y los principales usuarios son la industria de autopartes y la de bienes de capital intermedios, (moldes, troqueles, piezas, etc.)

También en nuestro país el tipo de robótica más divulgada son las MHCN y la maquinaria más vendida viene a ser el torno y el centro de maquinado siendo el usuario más importante la industria de autopartes.

En base a lo expuesto en este apartado resulta evidente el importante papel que juega la industria automotriz en la difusión de la tecnología de punta, resultando necesario para la industria de autopartes, en este caso particular, el acceso a este tipo de tecnología que la provea de la competitividad requerida a nivel internacional, y si consideramos que cada vez la ventaja comparativa de nuestra mano de obra es menor y que el crecimiento económico no se puede seguir sustentando en ello, resulta a todas luces necesaria la actual política de una estrategia por parte de todos los sectores a quienes incumbe, encamina-

da a dotar a la planta productiva de este elemento tecnológico sin el cual nuestras desventajas con el resto del mundo se verán ensanchadas irremediablemente.

4.5 Proyectos de Inversión

Después de los años particularmente difíciles (1986-1987) la Industria Automotriz comenzó a registrar una notable expansión que se mantiene hasta la fecha, ante esta aceleración en el sector automotriz se propiciado la realización de nuevos e importantes proyectos de inversión entre los cuales se encuentran los siguientes:

- La Planta mexicana de Volke Wagen es elegida por la matriz como plataforma exportadora de vehículos a E.U. lo que implica una cuantiosa inversión. A lo anterior habría que agregar el hecho de que la Planta en cuestión es la única productora en el mundo del sedan.
- General Motors invertirá \$250 mill. ms. de dólares en una planta productora de minivans, y las plantas ensambladoras que mantiene en la frontera norte han proliferado notablemente.
- Ford Motor Co. invierte 300 millones de dólares en su planta Automotriz de Hermosillo y lanza un nuevo modelo de vehículos para comercializar en E. U.
- Chrysler se asoció con otra firma internacional para construir una Planta de conversiones automotrices en Toluca.
- Mercedes Benz se asoció con Fansa para la producción de camiones con motores de la firma alemana.

- Renault invierte grandes recursos en una planta robotizada productora de motores en la comarca lagunera.

- A principios de 1990 Dina es adquirida por un grupo de empresarios nacionales, los cuales plantean como meta que la compañía productora de camiones, tractocarrones y autobuses, incremente su producción en por lo menos 50%, que aumente su participación en el mercado nacional en 75% y que tenga para 1991, una plataforma exportadora de 20,000 unidades anuales.