

24
2º



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO ANTE EL
TRATADO DE LIBRE COMERCIO.

T E S I S
Que para obtener el Título de
LICENCIADO EN ECONOMÍA
p r e s e n t a
EDGARD CRUZ CRUZ



Director de Tesis:
LIC. JOSE ARANDA IZGUERRA

México, D. F.

1993

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

INDICE

<i>Introducción</i>	<i>1</i>
I. La Economía Mexicana 1980 - 1991	
<i>Antecedentes</i>	<i>4</i>
<i>Producto Interno Bruto</i>	<i>8</i>
<i>Demanda Agregada</i>	<i>9</i>
<i>Inflación</i>	<i>10</i>
<i>Petróleo</i>	<i>11</i>
<i>Empleo</i>	<i>13</i>
<i>Agricultura</i>	<i>14</i>
<i>Manufactura</i>	<i>14</i>
<i>Comercio Exterior</i>	<i>15</i>
<i>Balanza de Pagos</i>	<i>17</i>
<i>Mercado Cambiario</i>	<i>18</i>
II. Reestructuración Internacional de la Industria Automotriz	
<i>Evolución General</i>	<i>20</i>
<i>La Industria Automotriz en Europa</i>	<i>23</i>
<i>La Industria Automotriz en Estados Unidos</i>	<i>26</i>
<i>La Industria Automotriz en Japón</i>	<i>29</i>
<i>La Industria Automotriz en Brasil</i>	<i>32</i>
III. La Industria Automotriz en México	
I. Políticas de Desarrollo Gubernamental	37
<i>Periodo 1972 - 1977</i>	<i>39</i>
<i>Periodo 1977 - 1983</i>	<i>40</i>
<i>Periodo 1983 - 1989</i>	<i>45</i>
<i>Periodo 1989 - 1993</i>	<i>49</i>
<i>Tratado de Libre Comercio</i>	<i>53</i>

2.	<i>Entorno Económico</i>	57
	<i>Producto Interno Bruto</i>	58
	<i>Empleo</i>	59
	<i>Producción</i>	60
	<i>Precios</i>	62
	<i>Balanza Comercial</i>	63
3.	<i>Proyecciones y Expectativas</i>	65
IV.	<i>Conclusiones y Recomendaciones</i>	69
V.	<i>Apéndice Estadístico</i>	74

INTRODUCCION

La industria automotriz en México, es una de las actividades que ha registrado mayor desarrollo en las últimas décadas. Por su importancia en la modernización del aparato industrial del país, así como por su impacto en el comercio exterior y en el resto de la economía mediante la generación de demanda y de bienes de capital, la industria automotriz ha recibido particular atención por parte del Gobierno Federal. Ha constituido uno de los sectores de punta en donde se ha puesto a prueba la política de fomento industrial. Es en este sector en donde se han implementado intensivamente los esfuerzos gubernamentales para substituir importaciones, así como las políticas compensatorias de fomento a la exportación.

La industria automotriz, por otro lado, proporciona a la economía el equipo de transporte, indispensable para el movimiento de personas, materias primas y mercancías que requiere la actividad económica.

Por todas estas razones, es de interés evaluar el comportamiento que ha tenido este sector, ya que su dinámica puede influir de manera importante en el desarrollo económico de México.

Los objetivos que se pretenden demostrar en este trabajo son:

- a) Señalar y establecer la importancia que el desarrollo de la industria automotriz tiene en la actividad económica de México.*
- b) Analizar el papel de esta industria dentro del marco del Tratado de Libre Comercio y su nivel de competitividad.*

- c) *Planear diferentes políticas que deberá adoptar el Gobierno para adecuar o utilizar ese nivel competitivo, como instrumento de desarrollo y ayuda para el desarrollo económico del país.*

- d) *Señalar el papel que corresponde o puede desempeñar la industria automotriz mexicana en el contexto internacional, ante los cambios y reestructuración que experimenta la industria automotriz a nivel mundial.*

Para establecer o demostrar los aspectos anteriores, se analizan algunos indicadores económicos de la industria automotriz y su participación a nivel nacional. También se señalan los cambios que ha adoptado este sector, ante la política oficial establecida en los diferentes decretos emitidos de 1972 a la fecha.

Los indicadores económicos que se analizan son: PIB, balanza comercial, empleo, inflación y producción.

Se analiza la reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial para determinar los cambios que ha experimentado y establecer la influencia que tendrán en la industria nacional; así como los cambios que tendrá que adoptar la industria automotriz mexicana para adaptarse a las circunstancias económicas actuales y alcanzar el papel y función que le corresponde a nivel internacional.

Para efectos cronológicos y de análisis, este trabajo se divide en cuatro partes que son:

1.- La economía mexicana 1980-1991.

II.- Reestructuración internacional de la industria automotriz.

III.- La industria automotriz en México.

- *Políticas Gubernamentales.*
- *Entorno económico.*

IV.- Conclusiones y recomendaciones.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO ANTE
EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO

La Economía Mexicana 1980-1991

1. Antecedentes

Desde fines de la década de los cincuentas hasta 1970, México experimentó un crecimiento continuo, baja inflación y una expansión industrial con énfasis en la sustitución de importaciones. Este período coincide con la política de "Desarrollo Estabilizador", cuyo enfoque principal fue el desarrollo de la inversión privada, mientras que el Estado asumía una posición de rector al controlar los recursos básicos, constituyendo infraestructura e interviniendo directamente en la economía. Durante este período el Producto Interno Bruto (PIB) creció a un promedio de 6.8% anual y la inflación a un promedio de 4.2%.

En 1970, México era - y sigue siendo 22 años después -, un país con grandes desigualdades y con serias barreras estructurales al progreso; por un lado, se puede observar que el 40% de la población (que corresponde a la fuerza de labor rural), generaba escasamente el 11% del ingreso nacional, mientras que un 10% generó el 41.5% del mismo. Estas desigualdades eran muy agudas dentro del mismo sector agrícola; setenta y ocho por ciento de la propiedad agrícola era incapaz de alimentar a sus propios habitantes, mientras que otro 13% que generaba 3/4 partes de toda la producción, proporcionaba trabajo a sólo 20% de los trabajadores del campo. La planta industrial estaba sobreprotegida, era ineficiente y generaba ganancias monopólicas, agravando la distribución de la riqueza, además, los mercados industriales eran demasiado pequeños para permitir altos niveles de producción.

Estas circunstancias hicieron a México más vulnerable y dependiente a los cambios en los mercados internacionales, el estancamiento en el mercado agrícola condujo a México a importar cantidades crecientes de granos en un período en que se aumentaron los precios internacionales. El fracaso en diversificar mercados y productos de exportación, a causa de la debilidad en la estructura industrial ocasionó un bajo nivel de ingreso por exportaciones; además México fue afectado por la recesión de los países industriales, ya que la ruptura del sistema monetario mundial en 1971, el embargo petrolero de 1973 y la recesión de 1975, ocasionaron que el país experimentara presiones en su balanza de pagos que solamente podían ser controladas con el incremento de la deuda externa.

Las medidas que se tomaron para contrarrestar estos desequilibrios, fue incrementar la inversión pública en el sector agrícola de 13.4% en 1970 a 19.1% en 1975 g/; sin embargo, esto no fue suficiente para detener la salida de capitales de ese sector. Cuando los problemas continuos de la balanza de pagos requirieron una devaluación de 80% del peso en 1976, la crisis económica se hace más evidente en México; los depósitos bancarios cayeron, ya que los inversionistas cambiaron su dinero a dólares y la tasa de crecimiento de PIB cayó al 2.1%, muy por debajo del 3.5% de incremento en la población.

En 1976 se llevó a cabo la "Alianza para la Producción", mediante la cual los empresarios se comprometían a invertir y los trabajadores a moderar sus demandas salariales, con el objeto de controlar la inflación y reactivar la economía. Al mismo tiempo, el descubrimiento de nuevos yacimientos petroleros trajo confianza a los inversionistas mexicanos y extranjeros.

g/ Fuente: Banco de México.- Informe Anual

Durante el período 1977 y 1978 se llevó a cabo un programa de ajuste concertado con el Fondo Monetario Internacional.

El Fondo Monetario Internacional (FMI), es un organismo internacional cuya función principal es asesorar a aquellos países miembros que enfrenten un desequilibrio en su balanza de pagos. Por acuerdo de las naciones que integran dicho organismo, la ayuda que éste provee debe condicionarse a la adopción por parte del país con desajustes de medidas tendientes a la eliminación eventual del desequilibrio externo. De ahí surgen las llamadas políticas de condicionalidad del FMI, que usualmente se traducen en la elaboración de un programa de estabilización económica de común acuerdo con las autoridades del país beneficiario. Los programas de estabilización que normalmente propone el FMI para países con problemas de balanza de pagos, tiene dos objetivos centrales: primero, se trata de reducir el déficit en la cuenta corriente a niveles que puedan financiarse con flujos normales de crédito externo; segundo, para lograr estos objetivos centrales, casi siempre se requiere alcanzar otro objetivo: reducir la inflación interna para acercarla a la tasa de inflación externa. Las medidas que propone el FMI se orientan hacia la reducción del crecimiento de la demanda interna, esto implica la aplicación de políticas monetarias y fiscales restrictivas y la adopción de medidas que estimulen el ahorro y desalienten el gasto.

Después de 3 años de recesión, la economía mexicana empezó a recobrase en 1978, las inversiones en el sector petroquímico mostraron el camino a través del cual la economía empezó a crecer; sin embargo, el incremento de precios no se pudo controlar y el poder adquisitivo de los obreros continuó deteriorandose. Los desequilibrios internos se

complicaron con la incertidumbre del panorama internacional. Entre estos desequilibrios, se encuentra el fuerte incremento en el gasto público, el cual aunado a un creciente déficit en la cuenta corriente de la balanza de pagos, ocasionó una fuga de capitales que llevó a una crisis sin precedente en las cuentas externas. El alza en el gasto público y privado originó un fuerte incremento en las importaciones, ya que las fuentes de abastecimiento doméstico fueron incapaces de sostener o apoyar este dinamismo; en el período 1977-1981 las importaciones crecieron a un promedio de 43.5%.

Durante este período de rápido crecimiento económico, varias políticas se implementaron:

- A. Un vigoroso programa de inversión pública, particularmente en petróleo, infraestructura, salud y educación.*
- B. Política de reforma fiscal. Su primer objetivo fue fortalecer la capacidad del gobierno en materia de compilación de impuestos, ya que el incremento de 11.8% a 15.6% en los impuestos sobre ganancias como porcentaje del PIB, se debían en su mayoría a los impuestos de PEMEX. El segundo objetivo de esta reforma fue modernizar el sistema de impuestos, además de distribuirlos más equitativamente.*

El Plan Nacional de Desarrollo Industrial de México en 1979 proyectaba un rápido crecimiento en las exportaciones manufactureras para complementar y balancear las exportaciones petroleras, sin embargo, múltiples factores se presentaron para hacer más incierto el panorama a corto plazo; primero, la economía internacional entra en una nueva recesión en 1980, lo que disminuyó la demanda de los productos mexicanos en el

extranjero; segundo, un rápido crecimiento interno que absorbió varios productos que de otra manera hubieran estado disponibles para su exportación. Además, la aparición de serios cuellos de botella en varios sectores importantes de la economía (transporte, electricidad, textiles), requirieron de recursos adicionales para su funcionamiento. La sobrevaluación del peso es otro factor importante; la inflación en México superó la inflación en Estados Unidos, ocasionando una baja en la competitividad de los productos mexicanos.

México es un país cuya economía se caracteriza por su gran dependencia con los Estados Unidos, esta dependencia ocasiona que cualquier cambio o evento importante en la estructura de ese país, tenga un efecto directo e impactante sobre la economía mexicana.

2. Producto Interno Bruto

En contraste con el crecimiento positivo que registró el PIB en los años anteriores a 1980, en los últimos once años no ha manifestado un comportamiento constante. Esta inconsistencia se acentúa en los años 1982, 1983 y 1986 (ver apéndice, cuadro 1), en donde el crecimiento de este indicador disminuyó en comparación con el nivel registrado el año anterior. Además el nivel de crecimiento ha disminuido en forma considerable.

Si se compara la tasa de crecimiento de la población durante el período 1980-1990, con la registrada en el mismo período por el PIB; podemos observar que mientras la población creció en 2.2%, la tasa del PIB fue solamente de 1.7%. Esto implica que el crecimiento de la economía no cubre los requisitos de bienes y servicios que tiene la población.

Otro factor que se puede analizar es la disminución de la participación del sector primario dentro del PIB, donde podemos observar que ha caído de un 8.4% en 1983 a 7.4% en 1991. Siendo el sector agrícola la actividad con mayor participación dentro de este sector, su deterioro es mayor. Esto origina que la producción agrícola no sea suficiente para cubrir la demanda nacional, y obliga a realizar importaciones de granos básicos que anteriormente se producían en el país.

La disminución en la tasa de crecimiento del PIB, se puede explicar por la caída de los niveles de inversión tanto pública como privada.

3. Demanda Agregada

Si analizamos el comportamiento de los componentes del PIB (ver apéndice, cuadro 8), podemos observar la contracción del consumo total y de la inversión bruta fija en los años de 1983, 1986 y 1987.

La caída en la inversión privada es significativa, pero el mayor deterioro se registró en el sector público, en donde se observa un fuerte decremento en los años 1983, 1986, 1987, 1988 y 1991. Esto significa que el sector público no ha desarrollado una infraestructura que pueda apoyar el desarrollo económico del país.

Referente a la balanza de bienes y servicios, su tasa de crecimiento también ha declinado; esto se debe a que la importación de bienes y servicios ha crecido a un ritmo mayor que la exportación.

4. Inflación

Durante los años 60 y hasta 1971, el circulante (M1) estuvo limitado a un crecimiento medio anual de 10.9% lo cual, aunado a un ritmo sostenido de crecimiento del PIB y a los precios estables de los bienes importados, mantuvo la inflación a un nivel anual promedio de 2.7%. Sin embargo, desde fines de 1972, México registró índices de inflación crecientes.

Esto se ha debido fundamentalmente a sustanciales incrementos en el circulante, al crecimiento rápido y desordenado de los gastos gubernamentales, a la consiguiente expansión de la demanda del sector privado, a los cuellos de botella que surgieron en la distribución de mercancías, a los precios más altos de las importaciones y a metas de crecimiento altas y poco razonables del PIB y del empleo.

Otros factores que contribuyeron, fueron la eliminación del tipo de cambio fijo del peso el 31 de Agosto de 1976, el ajuste de tarifas de transportación y servicios públicos y la reducción o desaparición de diversos subsidios.

Esta situación empeoró en 1982 cuando una serie de devaluaciones del peso, que elevó el costo de las importaciones y de los créditos en dólares; provocó un aumento en los precios. De acuerdo al índice de precios al consumidor, podemos observar que los aumentos han sido superiores al 50% anual a partir del año 1982, alcanzando un pico en 1987 con 159.2%, para descender a partir de 1989.

5. El Petróleo

Una actividad de suma importancia dentro del desarrollo económico de México, la constituye la industria petrolera. La industria del petróleo y del gas natural, incluyendo la exploración, producción, refinación, distribución y venta de primera mano de los petroquímicos básicos y de ciertos derivados la realiza Petróleos Mexicanos.

La naturaleza no renovable de los recursos petroleros, ha planteado la necesidad de una política nacional para la explotación petrolera, con el fin de crear una fuente permanente de ingresos. La plataforma establecida por el gobierno para la producción petrolera es un promedio diario de 2.75 millones de barriles diarios para satisfacer las necesidades del mercado interno y generar ingresos por exportación. A partir de 1988, las ventas de exportación se han reducido en volumen e importe (ver apéndice, cuadro 10).

El petróleo y el gas natural, abastecen la mayor parte de los requerimientos de energía de México, incluyendo los que se necesitan para generar aproximadamente 55% de la producción eléctrica de la nación. México es autosuficiente, tanto en petróleo crudo como en gas natural y Pemex produce actualmente casi lo necesario para hacer frente a los requerimientos totales del país, en lo que a productos refinados se refiere.

En los años previos a 1975, los esfuerzos de exploración de Pemex estaban concentrados en la zona de la planicie costera del Golfo de México, donde prácticamente se habían descubierto todos los campos petroleros y de gas el país. Desde 1975, Pemex incrementó sus exploraciones en otras regiones. El significativo aumento de las reservas probadas

que se registro en 1978 y 1979, fue resultado de las exploraciones y perforaciones realizadas en las zonas de Reforma y Cactus, en el sur de México, mientras que el incremento registrado de 1979 a 1981 resultó de los esfuerzos de exploración en el Golfo de Campeche y en las zonas de Tabasco y Chiapas.

México se convirtió en exportador neto de hidrocarburos, a partir de 1975, con el desarrollo de los nuevos descubrimientos en las zonas de Reforma y Cactus, en el sur de México. En 1981, México exportó un promedio de 1.1 millones de barriles de petróleo con un valor total de \$13,300 millones de dólares, un incremento de 40.8% sobre el valor del año anterior y en 1982, dicho valor aumentó aproximadamente a \$15,600 millones (17.4% más que 1981). En 1986, en plena crisis petrolera, las exportaciones de crudo de Pemex solamente alcanzaron un valor de \$5,580 millones, es decir, 58% menos que en 1985. En 1987, las exportaciones se recuperaron un poco para ascender a U.S.\$7,877 millones (41.2% más que en 1986), todavía 40.8% menos que en 1985. En 1988 el importe de las ventas al exterior sumó U.S.\$5,884 millones para incrementarse en 1989, a U.S.\$7,292 millones y en 1990 a U.S.\$8,921 millones. En 1991, las exportaciones cayeron a U.S.\$7,265 millones, es decir, 18.6% menos que en 1990 (ver apéndice, cuadro 10).

Por lo que respecta al precio promedio anual de exportación, éste cayó de 25.33 dólares por barril en 1985 a 11.84 dólares en 1986. En 1987, aumentó a \$16.06 dólares por barril para descender nuevamente en 1988 a \$12.22; aún cuando en los años siguientes se registraron precios incrementales, en 1991 el precio bajó a \$14.56 dólares, o sea, 24.1% menos que en 1990 (ver apéndice, cuadro 10.).

El volumen anual de exportación registró una tendencia similar, ya que en 1985 se exportaron 523.41 MMBD y en 1986 solamente 470.85 MMBD. En 1991, a pesar de que la exportación anual registró un incremento de 7.2% en comparación a 1990, la caída del precio promedio anual, ocasionó que se registraran menos ingresos por este concepto.

En 1989 la industria petrolera, contribuyó con 19.5% a los ingresos totales del Gobierno Federal y proporcionó el 34% del valor total de las exportaciones.

6. Empleo

En 1983, el nivel de empleo descendió 2.3% respecto al año anterior. Este decremento se debió, en gran parte, a la caída en la producción de sectores que utilizan mucha mano de obra, como la agricultura, el comercio y la construcción. Tales actividades emplean aproximadamente 48% de la fuerza laboral nacional. Las reducciones en el volumen de producción de los sectores industrial y de comunicaciones y transportes, contribuyeron adicionalmente a esa declinación. En el sector de las industrias extractivas y en los de electricidad y servicios, el empleo se incrementó pero no fue lo suficiente para contrarrestar los descensos registrados en otras áreas de la economía.

El desempleo abierto con respecto a la población económicamente activa fue de 9.2% en 1983, de 11.7% en 1986 y en 1988. De 1989 a 1991 ha disminuido para llegar a un nivel de 8.3% en 1991. El sector informal se ha incrementado notoriamente a partir de 1987 (11.8% con respecto a la PEA), para alcanzar un nivel de 22.2% en 1991 (ver apéndice, cuadro 15).

7. Agricultura

La combinación de la topografía y las condiciones climatológicas de México, limita la tierra disponible para el cultivo a unos 23 millones de hectáreas, o sea 11.7% de la superficie total del país. La agricultura, la silvicultura y la pesca emplean aproximadamente una cuarta parte de la población económicamente activa.

En 1987, las exportaciones agropecuarias representaron 7.5% de las exportaciones totales. Ese mismo año, México fue un importante exportador de jitomate, miel, café y vegetales. El principal mercado de exportación sigue siendo Estados Unidos y, aunque en épocas pasadas México había sido autosuficiente en buena parte de los productos alimenticios que requiere, durante toda la década pasada y lo que va de ésta ha tenido que importar grandes volúmenes de granos y otros alimentos básicos para satisfacer su demanda interna.

8. Manufactura

El desarrollo industrial de México durante el período 1977-1981, se caracterizó por un crecimiento rápido en el sector manufacturero, esto se manifestó en el incremento de la producción y la mayor integración y diversificación de la misma. El crecimiento en las manufacturas estuvo estimulado por las políticas gubernamentales que dieron énfasis al desarrollo de la infraestructura económica, a la utilización de materias primas y recursos nacionales, a la sustitución de importaciones y a la exportación de productos industrializados. Un ejemplo de esta industrialización es el fuerte apoyo que se ofrece a

las maquiladoras, según este programa, los productores procesan artículos semiterminados enviados desde Estados Unidos para luego ser reexportados a ese país.

9. Comercio Exterior

Durante la década de los setentas y parte de los ochentas, las exportaciones de México dependían principalmente del sector petróleo, ya que en 1980 el monto por la exportación de mercancías fue de \$15.5 millones de dólares, de los cuales casi el 61% (ver apéndice, cuadro 16) correspondió a la exportación de petróleo. A partir de 1986, esta dependencia disminuyó, al representar solamente el 35% del total de la exportación de mercancías; esta tendencia ha permanecido hasta la fecha, pues en 1991 la exportación de petróleo significó solamente el 27%.

Además del importante incremento de las exportaciones no petroleras, otro cambio que se ha registrado en el sector externo es la creciente participación del sector privado en la balanza de pagos, debido principalmente a que el sector público ha disminuido su intervención directa en las actividades productivas.

El socio más importante de México es Estados Unidos, las exportaciones hacia ese país alcanzan el 65% del total de exportaciones y recibimos el 62% del total de importaciones. El Gobierno ha desempeñado un papel importante en la promoción de exportaciones, particularmente a través de una política de comercio exterior basada en incentivos fiscales, financieros y promoción directa.

En el período 1980-1984, las importaciones ascendieron al 8.8% del PIB, en tanto que las exportaciones representaron el 11.9%. Durante 1984, las importaciones de bienes de capital, necesarios para el desarrollo económico, aumentaron a U.S.\$2,573 millones, o sea U.S.\$376 millones más que en 1983 (ver apéndice, cuadro 16).

Las exportaciones por su parte, consistentes principalmente en petróleo y productos manufacturados, se elevaron a U.S.\$24,196 millones, lo que representó un incremento de 8.4% respecto a 1983. El superávit comercial en 1984 fue de U.S.\$12,942 millones.

En 1985, debido al repunte de las importaciones y al descenso de las exportaciones, el saldo de la balanza comercial descendió a U.S.\$8,452 millones, es decir, U.S.\$4,490 millones menos que en 1984.

Los componentes más importantes de las mercancías de exportación son los materiales de extracción mineral, los productos manufacturados y los productos agrícolas. En 1985 ascendieron, respectivamente a 64%, 25% y 6.5% de la exportación total.

En 1986, debido a la caída de los precios del petróleo, las exportaciones totales sufrieron un descenso de U.S.\$5,633 millones respecto a 1985, situándose en U.S.\$16,031 millones, es decir, solo U.S.\$900 millones más que en 1980. En 1987 se logró aumentar el monto de las exportaciones a U.S.\$20,656 millones y en 1988 casi no hubo variación, ya que las ventas al exterior sumaron U.S.\$20,565 millones. En 1989 las exportaciones totalizaron U.S.\$22,842 millones y en 1991, U.S.\$27,120 millones.

10. Balanza de Pagos

De 1956 a 1982, México había registrado déficits en la cuenta corriente de su balanza de pagos, principalmente por la importación de productos necesarios para promover la industrialización de la economía y también en los últimos años como consecuencia de los importantes y crecientes pagos de intereses por concepto de deuda externa.

El déficit de cuenta corriente en 1981, fue de U.S.\$16,052 millones, lo que representó un incremento de 49.4% sobre el déficit de 1980, que fue de U.S.\$10,740 millones. Los principales factores que contribuyeron a ese déficit fueron: a) un deterioro en la balanza comercial como consecuencia del acelerado crecimiento de la economía; b) un incremento substancial en los pagos por concepto de transacciones fronterizas; c) tasas de intereses más elevadas sobre los préstamos obtenidos en el extranjero y d) menos ingresos por concepto de exportaciones petroleras. En 1982, el déficit de cuenta corriente se redujo a U.S.\$6,221 millones, como consecuencia de una reducción en las importaciones causada por la recesión interna y las alteraciones en el mercado de cambios.

En 1983, la cuenta corriente registró un superávit de U.S.\$5,418 millones, debido primordialmente a la devaluación del peso que hizo más competitivas las exportaciones mexicanas y limitó las importaciones.

El déficit de la cuenta corriente en 1981 y 1982, fue financiado mediante una combinación de flujo de capital a corto y mediano plazo. En 1981, la cuenta de capital a largo plazo registró un excedente de U.S.\$18,943 millones, consistente principalmente, en

financiamientos del exterior obtenidos por el sector público, la inversión extranjera directa y el financiamiento privado. La cuenta de capital a corto plazo mostró un excedente de U.S.\$7,415 millones.

En 1982, la cuenta de capital a largo plazo registró un excedente de U.S.\$16,640 millones, en tanto que la de corto plazo tuvo un déficit de U.S.\$6,887 millones. En 1989 la cuenta de capital a largo plazo registró un excedente de U.S.\$3,974 millones y la de corto plazo tuvo un déficit de U.S.\$936 millones.

11. Mercado Cambiario

De Abril de 1954 al 31 de Agosto de 1976, existió un tipo de cambio fijo de \$12.50 por dólar. En esta fecha, el Gobierno anunció que el Banco de México dejaría de mantener dicho tipo de cambio fijo. Tal medida se tomó en vista del deterioro de la posición externa de México reflejada en el incremento del déficit de su cuenta corriente y en la declinación de la competitividad en precios de las exportaciones mexicanas en los mercados internacionales. Luego siguió un período de estabilidad relativa de 1977 a principios de 1982, en la cual el peso se depreció gradualmente. En Febrero de 1982, el Banco de México decidió retirarse temporalmente del mercado de cambio de divisas. Esto fue consecuencia de condiciones externas adversas, tales como el estancamiento económico internacional, la reducción de precios de importantes productos de exportación y de presiones sobre la balanza de pagos.

En Agosto de 1982, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público anunció la introducción

de un sistema dual de cambios. Se estableció una tasa preferencial y una tasa de mercado libre. En ese mismo mes, se estableció un tercer tipo de cambio aplicado a las obligaciones de pago de financiamiento contraído en divisas extranjeras que debieran liquidarse en México, como cuenta de cheques o depósitos a plazo en moneda extranjera.

En Septiembre de 1982, se emitió el decreto presidencial que estableció el control generalizado de cambios. Esto significó el control completo del Gobierno sobre la compra y venta de divisas extranjeras. A partir de entonces, el peso ha sufrido constantes devaluaciones que van de un tipo de cambio de \$161.35 en Diciembre de 1983 a \$3,074 en Diciembre de 1991 (ver apéndice, cuadro 5).

Después de que México experimentó fuertes tasas de inflación y del servicio de la deuda externa, durante el período 1983-1988 se buscó minimizar y abatir estos efectos; el resultado de esta política fue un sexenio sin crecimiento, el empleo se estancó y la distribución del ingreso se deterioró substancialmente. En contraste con los inicios de las administraciones pasadas, la política económica actual se caracteriza por la continuidad que tiene con la de la administración anterior. La intención central es concluir los objetivos de estabilización y lograr un crecimiento sostenido.

CAPITULO II

Reestructuración Internacional de la Industria Automotriz.

La industria automotriz a nivel mundial se ha convertido en uno de los más fieles indicadores de la actividad económica general, tanto por su peso relativo en el sector industrial como por sus múltiples efectos con otros sectores de las economías industrializadas.

La industria automotriz en México debido a su configuración y estructura, deberá adecuar sus planes de desarrollo y funcionamiento a los requerimientos que sean establecidos por la industria automotriz a nivel mundial y principalmente de Estados Unidos. Por lo tanto los cambios y reestructuraciones que se den a nivel internacional determinarán el papel y la importancia que tendrá la industria automotriz mexicana a nivel internacional.

1. Evolución General

Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, la producción de vehículos fue prácticamente paralizada, orientándose las plantas hacia la producción de material bélico. A partir de 1946 la industria entra en una etapa de acelerado crecimiento, paralelo al esfuerzo de reconstrucción de las economías occidentales. De ese año hasta 1950, la producción mundial de automóviles y camiones se eleva de 3.9 a 10.6 millones de

unidades, lo que representa un incremento aproximado de 28% anual, llegando a superar los niveles de producción anteriores a la guerra. Entre 1950 y 1959 la producción de vehículos se incremento de 10.6 a 16.4 millones de unidades, lo que representa una tasa de crecimiento anual más moderada (3.1%). Durante la década 1959-1969 se registra un período de expansión económica sostenida en el mundo industrializado, mismo que se refleja en un crecimiento de la producción de automóviles y camiones de un 8.0% anual en promedio, llegándose a producir un total de 30 millones de unidades en 1969.

Paralelamente a estas tendencias expansionistas de la industria automotriz se fue presentando una diversificación en la producción, al adquirir mayor importancia algunos países industrializados y al iniciarse la producción de vehículos, incluso en algunos países del tercer mundo como México y Brasil.

En el año de 1950, Estados Unidos y el Reino Unido aportaron el 83% de la producción mundial de automóviles y camiones. Durante ese año la producción de Japón fue de tan sólo 32 mil unidades, la de México apenas se iniciaba con 22 mil vehículos y en Brasil aún no había producción.

Para el año de 1969, esta situación se había transformado considerablemente. En ese año se produjeron 30 millones de unidades, correspondiendo el 34% a Estados Unidos, el 16% a Japón, el 12% a Alemania Occidental, el 8.2% a Francia y el 7.2% al Reino Unido. El resto se distribuyó entre un gran número de países, principalmente del bloque occidental como Canadá, Italia, España, Australia, Brasil y México, que en ese año produjo 165 mil unidades, o sea 0.5% del total.

Durante la década de los setentas la industria automotriz experimentó cambios más profundos, en gran parte debidos a las crisis petroleras de 1973 y 1979 y por transformaciones tecnológicas que de ellas se derivaron. Entre 1969 y 1978 la producción mundial de vehículos creció a una tasa promedio de 3.9% anual, para alcanzar un total de 42.6 millones de unidades. Durante los cuatro años siguientes la producción mundial de vehículos descendió en términos absolutos, debido a la recesión que afecto a las economías occidentales y que provocó en el sector automotriz la crisis más grave y prolongada desde la Gran Depresión. En el año de 1980 se produjeron 38.8 millones de vehículos, 9% menos que en 1978.

A partir de 1985, la producción automotriz creció en forma constante para alcanzar en el año de 1990 la cantidad de 50.4 millones de unidades, que representa la producción histórica récord hasta la fecha.

Entre los principales países productores, la década de los ochentas marca el surgimiento y supremacía de la industria automotriz japonesa, desplazando a segundo término a los Estados Unidos que era el líder tradicional. En el año de 1978, los Estados Unidos alcanzaron una producción de 12.8 millones de unidades, la cual disminuyó a 11.4 en 1979 y a 6.9 en 1982. Esta fue la producción más baja que se registró en ese país desde 1961. Por otra parte la producción japonesa que alcanzó 9.3 millones de unidades en 1978, se incrementó a 9.6 millones en 1979 y a 11.0 millones en 1980, lo que significa que su participación a nivel mundial fue de 28%.

Desde esta fecha, Japón ha mantenido el liderazgo en la producción mundial de vehículos, en 1990 su participación fué de 26.8% y en 1991 de 27.3%.

2. La Industria Automotriz en Europa

Los países de Europa Occidental, produjeron en el año de 1960 un total de 6.1 millones de vehículos entre automóviles y camiones, lo que representó un 37% del total de producción mundial. De ese año hasta 1970 la participación de los países europeos en la producción automotriz mundial osciló entre 35% y 38%. A partir de ese año, su participación ha disminuido progresivamente hasta llegar al 30% en los últimos años. Esta pérdida de mercado, se debe al igual que en el caso de Estados Unidos al gran dinamismo de la industria automotriz japonesa, que a partir de los años 60 comenzó a penetrar con sus exportaciones en casi todos los mercados importantes a nivel mundial.

Sin embargo, al interior de la propia comunidad europea se observan grandes diferencias a nivel de países. Inglaterra es indudablemente la economía que ha resentido en mayor grado el impacto de la crisis automotriz en Europa. En el año de 1960 el Reino Unido produjo en total 1.8 millones de vehículos que representaron en ese año el 11.1% de la producción mundial. En 1970 esa participación había disminuido al 7.1% para llegar a solamente 3.4% en el año de 1980. En los años de 1990 y 1991 su participación ha sido de solamente el 3.0%.

Los problemas de la industria automotriz en la Gran Bretaña se debieron principalmente a una pérdida de competitividad en sus productos, que fueron desplazados tanto del mercado interno, como de los de exportación. Es especialmente significativo el hecho de que en 1960 las importaciones representaron menos del 10% del mercado automotriz, mientras que en 1979, representaron casi el 60%. La mayor parte de esas importaciones provinieron de otros países de la propia comunidad, lo cual se explica por el hecho de que

el Reino Unido se integró, en el año de 1973 al mercado común europeo, lo cual implicó la liberalización progresiva del comercio al interior de la comunidad y el establecimiento de una política arancelaria común hacia el resto del mundo.

Un ejemplo claro de lo que sucede en Inglaterra, es el de la empresa Ford U.K., subsidiaria inglesa de la empresa norteamericana, misma que ha venido ampliando su participación en el mercado británico. Además, el resto de sus ventas consiste de autos importados de otras subsidiarias de la propia empresa en Alemania, Bélgica y España.

La fabricación de automotores por parte de la industria francesa e italiana cuenta con una amplia experiencia, producto de su larga historia como diseñadores y constructores de automóviles y camiones, sin embargo, al igual que la industria automotriz británica, su participación a nivel mundial se ha visto seriamente afectada por la creciente competencia que significa la industria automotriz japonesa.

La producción de automóviles en Francia apenas logró un crecimiento promedio anual de 2.1% entre 1970 y 1980, mientras que en la década de los cincuenta la tasa fue de 16.9% y en la década de los sesenta de 7.2%.

Por su parte la industria automotriz italiana que entre 1960 y 1970 mantuvo tasas de crecimiento del 11% (muy por encima del promedio de la Industria Europea y mundial), vio disminuir su producción de 1.8 millones de automóviles en 1970 a 1.6 millones en 1980. A partir de 1987, la producción de automóviles se incrementó para alcanzar en el año de 1989 la cantidad de 2.2 millones de vehículos y descender a 1.9 en 1991 (ver apéndice, cuadro 18).

En 1980 la producción de automóviles por parte de la industria francesa se ubicó en segundo lugar dentro del Continente Europeo, detrás de R.F.A., en tanto que en el mercado mundial su participación en la producción descendió a 8.7%, cuando a principios de 1970 su participación fué de 9.3%. En los años de 1990 y 1991 la participación de la industria francesa se mantuvo en 7.5% (ver apéndice, cuadro 19).

A nivel de empresas, las firmas Renault y Peugeot, ambas francesas, produjeron en 1980 mas de tres millones de automóviles, lo que les significó ocupar el 6o. y 7o. lugar dentro de las empresas mas grandes del mundo. En cuanto a las empresas italianas, el grupo Fiat con 1.2 millones de automotores se ubicó en el 8o. lugar.

La industria automotriz alemana, ha tenido un crecimiento muy importante y contrastante con las otras industrias europeas. En el año de 1950, la R.F.A. produjo solamente 306 mil unidades que representaron menos del 3.0% de la producción mundial de ese año. Sin embargo, a partir de entonces la industria alemana ha mostrado una de las expansiones más aceleradas. Entre 1950 y 1970 la producción de unidades se incrementó a una tasa anual promedio de 13.5% para ubicarse a nivel mundial en tercer lugar en importancia, solamente superada por Japón y Estados Unidos.

En 1980, en el ambiente de la recesión internacional y de la crisis de la industria automotriz en particular, la industria alemana se vio afectada, reduciendo sus niveles de producción. Sin embargo, en el contexto europeo la industria alemana continúa siendo la más fuerte, no solo porque supera al resto de los países en número de unidades, sino porque se ha consolidado en un segmento del mercado de autos relativamente caros y con altos niveles de calidad.

La producción automotriz en España, comenzó a desarrollarse en la década de los sesenta, llegando a producir 536 mil unidades en 1970.

Entre 1970 y 1980, la industria automotriz hispana mantuvo un ritmo de crecimiento en su producción de 8.2% en promedio. Sin embargo, el crecimiento de la base industrial productiva se encuentra constituida principalmente por empresas extranjeras, que como Ford, Citroen y Renault, han instalado plantas productivas en ese país, produciendo básicamente para el mercado doméstico.

3. La Industria Automotriz en Estados Unidos

La industria automotriz norteamericana fue durante muchos años el líder mundial, tanto por lo que se refiere a sus volúmenes de producción, como por las innovaciones y desarrollo tecnológico. En 1950 los Estados Unidos produjeron aproximadamente 8 millones de unidades, lo que representó tres cuartas partes de la producción total a nivel mundial. A partir de entonces, a medida que la producción y ensamble de automóviles se desarrollaron en otros países, la importancia relativa de los Estados Unidos tendió a disminuir, reduciéndose al 48% en 1960 y a solo 21% en 1980. No obstante lo anterior, la producción de vehículos en términos absolutos había presentado una tendencia ascendente, misma que alcanzó su punto máximo en el año de 1978 con una producción total de 12.9 millones de unidades.

Sin embargo, a partir de 1980 la producción de vehículos en los Estados Unidos ha decrecido substancialmente. A esta situación han contribuido dos factores: la contracción

tanto del mercado doméstico como de exportación, resultante de la recesión que afecta a las economías occidentales desde 1979, y además a la pérdida relativa de competitividad de los productos norteamericanos en relación a otros productores, principalmente los japoneses.

La penetración de la importación de automóviles en el mercado doméstico se ha incrementado de apenas 1% en 1955 a 15% en 1970 y 31% en 1987, para descender en 1991 al 26%. Dentro de este mercado, los autos japoneses, representaron más del 70% de la importación total de unidades (ver Apéndice, cuadro 21).

Como resultado de lo anterior, la industria automotriz norteamericana se encuentra actualmente en una grave crisis que ha afectado a los principales productores de la industria: General Motors ha recortado sustancialmente sus proyectos de inversión. Ford Motor Company tuvo por su parte pérdidas por más de mil millones de dólares en el año de 1981. Los problemas de Chrysler obligaron al Gobierno estadounidense a otorgarle un préstamo para evitar la quiebra.

Todo esto indica un marcado contraste con los años de prosperidad que la industria disfrutó durante la post-guerra. Durante más de tres décadas el dominio de las empresas norteamericanas en el mercado automotriz doméstico fue absoluto y jamás se vio amenazado, principalmente porque el consumidor norteamericano siempre se inclinó por un tipo de vehículo que ningún otro país producía.

Sin embargo, la crisis petrolera de los sesenta y las consiguientes alzas de la gasolina cambiaron las reglas del juego, principalmente en el ramo de los automóviles, los autos

compactos y semicompactos crecieron en popularidad y las empresas japonesas estaban listas para vender, mientras que las empresas norteamericanas tendrían que pasar por un largo período de ajuste.

En el año de 1980, la industria automotriz norteamericana en su conjunto tuvo pérdidas por \$4,200 millones de dólares y por \$1,300 millones en 1981; inclusive los sindicatos de la industria automotriz que durante décadas fueron a la vanguardia de las conquistas salariales y de prestaciones, tuvieron que sacrificar muchas de esas ventajas a fin de reducir la pérdida de empleos que entre 1978 y 1981 ascendió a 304.6 mil despidos; mientras que en 1978 el número de trabajadores ocupados fue de 1.2 millones de personas, en 1981, la cifra de empleos solo fue de 901.8 miles.

Durante el período mencionado, los mayores ajustes de personal se han llevado a cabo en la industria terminal, de la cual han sido cesados el 55% de los despidos totales. Por lo que la participación del empleo de este segmento dentro de la estructura total de la industria automotriz ha disminuido de 43% a 38%. Las razones que explican este fenómeno son, además de la contracción mencionada, el proceso de mecanización y automatización que se ha estado llevando a cabo en el proceso de producción de automóviles.

En la actualidad, a pesar de las inversiones que se han destinado para adaptar la industria a la producción de unidades más pequeñas y eficientes en combustible, las empresas norteamericanas continúan en desventaja con respecto a los competidores extranjeros, principalmente los japoneses.

Estimaciones realizadas indican que las ventajas de costo que tiene Japón sobre los productores de Estados Unidos, varían entre \$1,500 y \$2,000 dólares por vehículo, debido principalmente a tasas de salario más reducidas y a mayor productividad. Esta desventaja en competitividad y la consiguiente pérdida de mercado no afecta solamente a la industria automotriz, sino también a otras industrias como la siderúrgica, ferrocarriles, empresas transportistas y miles de proveedores grandes y pequeños que dependen de esta industria para seguir produciendo.

4. La Industria Automotriz en Japón

La industria automotriz japonesa constituye el más interesante fenómeno de expansión industrial registrado desde la Segunda Guerra Mundial. En el año de 1950, Japón produjo apenas poco más de 31 mil unidades, que significaron el 0.3% de la producción mundial total. Durante los veinte años siguientes la industria automotriz Japonesa creció en promedio a una tasa de 29% anual para llegar a producir, en el año de 1970 un total de 5,289,000 unidades que para ese año representaron casi el 18% del total producido en el mundo. De esta manera, Japón ya se colocaba como el segundo productor automotriz en importancia, después de los Estados Unidos. Entre 1970 y 1980 la producción de vehículos se incremento de 5.3 a 11.0 millones de unidades, lo que representó un incremento anual promedio del 7.5%, en este último año Japón se había colocado ya en primer lugar mundial en cuanto a unidades producidas, con casi 30% del total, muy por encima de Estados Unidos, que en ese año aportó el 21% de la producción mundial.

La industria automotriz es con mucho la más importante del Japón; y es considerada

como la pieza central del desarrollo industrial que ha caracterizado a ese país durante las últimas décadas.

A diferencia de otros países, en los que la producción de vehículos se mueve, con cierto rezago, en la misma dirección que el ciclo económico, la industria automotriz japonesa ha aumentado consistentemente sus volúmenes de producción. Aún en los años 1974 y 1975 en los que se registró una recesión de la industria automotriz a nivel mundial, el número de unidades producidas en Japón se incrementó en 6%. Esto se debe sin duda a que la industria japonesa ha venido exportando una proporción creciente de su producción, hasta convertirse en el principal exportador de vehículos a nivel mundial.

En el año de 1975 las exportaciones ascendieron a poco más de 2 millones de unidades, entre automóviles y vehículos comerciales, para 1980 la cifra se había incrementado a 5.2 millones de unidades. La participación de estas exportaciones con respecto a la producción total de Japón fue de 53%. Ello significa una creciente dependencia de la industria japonesa con respecto a lo que sucede en el mercado mundial. El destino de las exportaciones japonesas fue, en el año de 1981 de 44% a los Estados Unidos, 21% a Europa Occidental; 10% al Sureste Asiático, 9% a Asia, etc.

La gran eficiencia de los productos japoneses y su creciente penetración en los mercados mundiales ha venido encontrando cada vez más obstáculos por parte de los países importadores, cuyas industrias atraviesan por una situación difícil. Durante los últimos años casi todos los países de Europa Occidental, así como los Estados Unidos han implementado restricciones y barreras a la exportación de automóviles japoneses. En los Estados Unidos existe en la actualidad un acuerdo voluntario para restringir las ventas de

automóviles japoneses en el mercado norteamericano. Acuerdos similares se han establecido en Alemania Occidental, Bélgica, el Reino Unido y Francia. En este último país se ha obligado a los japoneses a mantener una penetración de mercado menor al 3% del total.

Esta situación ha forzado a las empresas japonesas a un cambio de estrategia que implica, principalmente, un mayor énfasis en la exportación de partes de ensamble (CKD) por un lado, y una actitud más agresiva hacia inversiones y establecimiento de plantas en otros países. A nivel de las principales empresas japonesas la situación es la siguiente:

- Toyota, el mayor productor automotriz de Japón, ha concentrado hasta la fecha el ensamble de vehículos en Japón y solo ha establecido plantas en el exterior cuando se ha visto forzado a ello.
- Nissan, el segundo productor japonés, ha sido bastante más agresivo en su política de inversiones en el extranjero. Como ejemplo está la planta que existe en México, también ha establecido plantas de ensamble en Estados Unidos, Australia, España, Australia y Gran Bretaña.

Esto explica la relación cada vez más estrecha que existe entre la industria japonesa y la norteamericana. Tres de los principales productores japoneses han establecido sociedades con los fabricantes americanos. General Motors tiene participación en la empresa Isuzu; Ford posee acciones de la empresa Toyo Kogyo, fabricante de carros Mazda y Chrysler a pesar de sus dificultades financieras tiene acciones de Mitsubishi Motors. Estas coinversiones han sido particularmente benéficas para los japoneses ya que les ha

proporcionado una amplia red de distribución en Estados Unidos para sus unidades ensambladas, así como un mercado para componentes, tales como motores de tracción delantera y cajas de velocidades entre otros.

En suma, la industria japonesa se ha enfrentado a problemas derivados de la eficiencia de su industria automotriz y del éxito en la penetración en los mercados internacionales. En el futuro, la industria japonesa deberá continuar su expansión aunque sea a tasas inferiores a las registradas hasta la fecha; asegurándole un lugar preponderante en la industria automotriz a nivel mundial.

5. La Industria Automotriz en Brasil

La industria automotriz en Brasil es el ejemplo más exitoso de esta actividad en los países en vías de desarrollo, observando uno de los crecimientos más dinámicos a nivel mundial. A partir de finales de la década de los cincuenta, período en el cual se empiezan a producir autos en ese país hasta 1980, su plataforma de producción se incrementó en 9 veces. Durante la década de los setenta, la industria Brasileña mantuvo una tasa promedio de crecimiento de 11% anual.

La producción de automóviles y camiones en Brasil incrementó su participación a nivel mundial de 0.8% en 1960 a 3.0% en 1980. Este rápido desarrollo se debe en gran medida a que la legislación en este país otorga amplias facilidades e incentivos para la instalación de plantas de ensamble. También ha influido su amplio mercado interno y su base industrial relativamente desarrollada.

El auge registrado por la industria automotriz en este país, así como sus bajos costos ha permitido la exportación de unidades y componentes a niveles significativos.

A nivel mundial las expectativas para la industria automotriz durante los próximos años indican un crecimiento moderado. A mediano plazo las empresas esperan una recuperación económica del mundo industrializado, ya que esto significará un incremento en la demanda de vehículos. Sin embargo, es difícil que el nivel de ventas registrado en el pasado, pueda alcanzarse.

Actualmente las empresas japonesas han estado operando bajo restricciones voluntarias en el nivel de exportaciones que realizan al mercado norteamericano, esto ha sido consecuencia de las presiones que han ejercido tanto los sindicatos como los principales productores de automóviles en Estados Unidos. Estas presiones de tipo político, han beneficiado más a los japoneses que a los consumidores norteamericanos, ya que el bajo volumen de unidades ha permitido un precio de venta mayor y si bien es cierto que la producción interna se ha incrementado, ha sido con altos niveles de ineficiencia.

Se puede afirmar que si no existieran las restricciones a la importación en el mercado norteamericano, la penetración de vehículos japoneses se incrementaría en forma sustancial, debido principalmente a una mayor calidad, precios más bajos e ingeniería más avanzada. Los problemas con que se enfrentan la industria automotriz norteamericana y europea, son la calidad y los costos de producción. Entre los factores que explican las ventajas de la industria automotriz japonesa, podemos mencionar los siguientes:

- *La industria japonesa normalmente concentra todo el proceso de*

fabricación de vehículos en complejos centralizados, a diferencia de los norteamericanos que tienen plantas en distintos estados de la Unión.

- *Los componentes japoneses solo tienen que moverse distancias cortas para alcanzar la línea de ensamble, lo cual permite mantener niveles mínimos de inventarios. Esto significa grandes ahorros en costos financieros, especialmente en épocas de elevadas tasas de interés.*
- *En lugar de tener un cuerpo directivo para cada planta, la industria japonesa se caracteriza por una sola dirección responsable por todo el complejo.*
- *En las líneas de ensamble de las empresas japonesas, la responsabilidad del control de calidad se delega en los propios trabajadores, de manera que cada uno de ellos debe supervisar la calidad de las partes recibidas en la etapa que le precede. Ello permite un mejor control de calidad.*
- *Las empresas japonesas han sido capaces de conseguir colaboración y participación por parte de los trabajadores, los cuales intervienen en el diseño e implementación de mejoras en todo el proceso.*
- *La experiencia en la producción de autos compactos y subcompactos con alta eficiencia en combustible.*

En resumen, se espera una cada vez mayor competencia, en el terreno de la calidad y precios, lo que necesariamente traerá una mayor innovación en el diseño y una reducción de costos.

CAPITULO III

La Industria Automotriz en México

Durante las dos últimas décadas, la industria automotriz ha sido una de las actividades económicas que ha registrado mayor crecimiento en México, a la vez que ha constituido uno de los sectores de punta en donde se ha puesto a prueba la política de fomento industrial. La influencia de la industria automotriz en la actividad económica de México está comprobada por su importancia en la modernización del aparato industrial del país; así como en su impacto en el comercio exterior y en el crecimiento en el resto de la economía mediante la generación de demandas a la industria de autopartes y conexas y de bienes de capital.

Entre los productos y actividades que la industria automotriz ha entrelazado a través de su consumo, podemos mencionar el acero, hule, petróleo, vidrio, hierro, aluminio, plomo, cobre, plástico, textiles, etc. Además su influencia también se ha reflejado en la construcción de carreteras, creación de servicios de mantenimiento y reparación de vehículos entre otros.

Debido a su capacidad para generar empleos y a su uso intensivo de capital, esta actividad ha recibido especial atención por parte del Gobierno mexicano. El desarrollo y crecimiento de esta actividad ha sido regulado por una serie de políticas o Decretos encaminadas a fomentar y adecuar la influencia económica de este sector al desarrollo económico de México.

La industria automotriz (en su totalidad), se encuentra conformada por tres sectores que son: autopartes, terminal y de distribución.

El Decreto para el fomento de la industria automotriz de 1977, define como industria automotriz terminal a 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.

La industria automotriz de autopartes es la encargada de fabricar las partes integrantes de un vehículo. La industria automotriz terminal, adicionalmente a las actividades industriales que le son propias, da origen a un conjunto de operaciones comerciales y de servicios, entre las cuales destaca la red de distribuidores.

Con el objeto de ofrecer una mejor perspectiva de la importancia que tiene esta actividad, el capítulo se divide en tres partes; en la primera se expondrán las políticas de desarrollo gubernamental que han sido implementadas para reglamentar y hacer más eficiente la actividad automotriz.

En la segunda parte se analizarán los principales indicadores económicos de esta actividad y su peso o impacto en la actividad económica del país.

En la tercera parte se expondrán alguna proyecciones y expectativas que podrá enfrentar la industria automotriz, bajo el esquema del Tratado de Libre Comercio.

I.- Políticas de Desarrollo Gubernamental

El primer antecedente de intervención gubernamental destinado al fomento de la industria ensambladora de vehículos automotores es el Decreto del 14 de octubre de 1925, mismo que fue emitido con el fin de dar un tratamiento fiscal especial a la empresa Ford Motor Company, primera firma automotriz establecida en el país en ese año. Mediante este Decreto se reducía el 50% de los impuestos de importación de los componentes para ensamble de vehículos.

Durante la Segunda Guerra Mundial la industria automotriz estadounidense sufrió una reestructuración parcial de su producción de civil a militar, lo que motivó que se interrumpiera el suministro de componentes importados para el ensamble de vehículos en México. Esta escasez tuvo como consecuencia directa la necesidad de fabricar internamente algunos componentes, sentándose las bases para el posterior desarrollo de la industria automotriz auxiliar.

Hasta 1948 se permitió la importación de vehículos, gozando estos de mayor preferencia en el mercado que los ensamblados nacionalmente. En este año el Estado sujetó al régimen de permiso previo de importación a los automóviles y, al mismo tiempo, introdujo el control de unidades ensambladas e importadas a través del mecanismo de cuotas.

A fines de la década de los cincuenta, el país tenía una amplia gama de vehículos armados internamente, cuyos beneficios económicos eran reducidos, ya que este sector ofrecía una escasa contribución en lo que respecta a la generación de empleos, incorporación de partes nacionales, uso de materiales auxiliares y avances tecnológicos en el proceso de

elaboración. Por otra parte, el ahorro de divisas se limitó a la diferencia entre el valor de la importación de vehículos armados y en el de la adquisición del material de ensamble en el exterior.

Una nueva política de cuotas de ensamble, establecida en 1960, tuvo el efecto favorable de que varias de las empresas se retiraron del mercado, reduciéndose así el número de marcas existentes.

La industria automotriz que se conoce actualmente, tuvo sus orígenes fundamentales en el Decreto presidencial publicado en agosto de 1962, que tenía como objetivos principales:

- a) Elevar el contenido nacional en autopartes de los vehículos fabricados.*
- b) Estimular el establecimiento de una nueva industria de autopartes.*
- c) Aprovechar al máximo las instalaciones existentes en el país, en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y otras auxiliares.*
- d) Crear empleos.*
- e) Reducir el déficit comercial externo.*
- f) Estimular, vía efecto multiplicador, el crecimiento económico del país.*

Iniciada la fabricación de vehículos en los términos del Decreto, ocurrió un sustancial crecimiento de la producción de automóviles y de autopartes, un fuerte ahorro de divisas y una acelerada generación de empleos.

En el año de 1969, se estableció una modalidad respecto al otorgamiento de la cuota básica de producción, en este acuerdo se condicionaban las importaciones de partes

automotrices de dicha cuota, a ser compensadas con exportaciones de partes automotrices fabricadas en el país. Es decir, se complementaba el esquema básico de sustitución de importaciones con la obligación de realizar exportaciones.

A partir de esa fecha, las políticas de desarrollo automotriz se pueden dividir por períodos que van de acuerdo a los decretos automotrices que se han emitido durante los sexenios gubernamentales y que son los siguientes:

Período 1972-1977

El 24 de octubre de 1972, se publicó un Decreto que fijaba las bases para el desarrollo automotriz.

En este período se gesta un cambio importante en la concepción de la política de la industria automotriz, consistente en combinar la preocupación por sustituir importaciones con el fomento a la exportación de componentes, sobre todo a mediano plazo.

Las reglas y disposiciones más importantes que contenía este Decreto son las siguientes:

- 1.- Se exigía como grado mínimo de integración nacional el 60% respecto al costo directo de producción y se limitaba la integración vertical de las empresas.
- 2.- Las empresas deberían compensar con divisas netas, generadas por exportaciones de productos automotrices, el valor de las importaciones de su cuota básica.

- 3.- *Se restringió el número de tipos y modelos que podrían ensamblarse, para evitar su proliferación y lograr de esta manera una producción más eficiente.*

- 4.- *La Secretaría de Hacienda y Crédito Público quedó facultada para conceder a la industria automotriz terminal los siguientes estímulos fiscales:*
 - a) *Reducción hasta del 100% del impuesto general de importación del material de ensamble complementario para la fabricación de vehículos.*
 - b) *Reducción hasta del 100% de la participación neta federal del impuesto federal de ensamble.*
 - c) *Reducción del impuesto general de importación sobre maquinaria y equipo no producidos en el país.*
 - d) *Autorización para depreciar en forma acelerada las inversiones de maquinaria y equipo para efectos del impuesto sobre la renta.*

Período 1977-1983

En junio de 1977 entra en vigor un Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz. Entre los aspectos más importantes de éste podemos mencionar las medidas tendientes a fomentar la exportación, ya que las empresas automotrices no compensaban el monto de sus importaciones, y ésto daba como resultado que la industria automotriz mostrara una balanza comercial deficitaria. También se puede mencionar el interés gubernamental en apoyar una industria nacional de autopartes, ya que se reafirmaba la prohibición a la industria terminal de formar una integración vertical.

Se ponía un mayor énfasis en la reducción de líneas y modelos automotrices, buscando con ello una mayor productividad y maximización de la capacidad instalada existente.

Otro aspecto importante es la clasificación de los componentes automotrices, ya que se estableció claramente que partes nacionales deberían de ser de incorporación obligatoria, lo cual significaba que su importación estaba sujeta a riguroso control. Entre las principales disposiciones de este Decreto tenemos:

1.- A partir del año modelo 1978 la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial asignó un presupuesto de divisas para cada empresa terminal; para efectos de este presupuesto se consideraron como exportaciones los siguientes conceptos: las exportaciones de vehículos, partes y componentes, así como las ventas de autos nuevos en las franjas fronterizas y zonas libres del norte del país.

Por otra parte, se consideró como salida de divisas la importación de partes para ensamble y repuesto de vehículos nuevos, así como el pago de regalías y otros gastos en el exterior necesarios para la operación de la empresa.

2.- Las empresas de la industria terminal deberían generar el 100% de las divisas necesarias para su presupuesto. El 50% por exportación de autopartes de empresas registradas en la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, y el 50% restante por la exportación de vehículos terminados y/o componentes fabricados por la propia empresa terminal o por empresas no registradas.

Nota: El año modelo en la industria automotriz comprende el período Septiembre-Agosto.

- 3.- *Se fijó un grado de integración nacional mínimo para los vehículos, basado en la fórmula costo-partes:*

<i>Automóviles</i>	50%
<i>Camiones</i>	65%
<i>Tractocamiones</i>	70%
<i>Autobuses integrales</i>	70%

- 4.- *También se estableció un grado de integración recomendado que aumentaría progresivamente hasta el año modelo 1981:*

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

- 5.- *Los componentes automotrices se clasificaron en tres categorías:*
- Nacionales de incorporación obligatoria*
 - De fabricación nacional*
 - Complementarios de importación*
- 6.- *Las empresas que quisieran producir más de un tipo de motor deberían exportar al menos el 60% del volumen de producción nacional.*
- 7.- *Se liberaron los precios al distribuidor y al público de los automóviles.*
- 8.- *Se estableció que únicamente las empresas con mayoría de capital nacional podrían incorporar motores a diesel en camiones, tractocamiones y autobuses integrales.*

Otras disposiciones tendientes a complementar el Decreto de 1977, fueron las siguientes:

- a) *Resolución sobre Planeación Concertada de la Industria Automotriz. Esta resolución planteaba los compromisos del Gobierno Federal, la industria terminal y la industria de autopartes a corto, mediano y largo plazo.*
- b) *Decreto que establece los rendimientos mínimos de combustible para automóviles. Con el fin de racionalizar el consumo de combustible y reducir la contaminación ambiental, se emitió un Decreto publicado el 21 de diciembre de 1981, que estipulaba los promedios de rendimiento mínimo de combustible por empresa, a partir de 1982. Estos valores se incrementarían cada año modelo desde 7.5 km. , por litro en 1982 hasta 11 km en 1990.*

A partir del año de 1985 se producirían solamente automóviles con motores de 6 y 4 cilindros.

- c) *Resolución para Racionalizar el Déficit de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz en el año modelo 1982. Entre los principales puntos de esta resolución publicada en julio de 1981, figuran los siguientes:*
 - *Se fijó un tope para el volumen de producción de automóviles para el mercado interno en el año modelo 1982, igual a la del año modelo 1981, con excepción de las empresas cuyos presupuestos fueron positivos durante ese año.*
 - *El valor de las importaciones de componentes en el año modelo 1982, no sería superior al del año modelo 1981.*
 - *En el año modelo 1982 no se producirían vehículos que no alcanzaran el grado mínimo de integración.*
 - *Se prohibió la importación de componentes de lujo.*

- *Se prohibió la importación de vehículos equivalentes a los producidos en el país.*
- d) *En el año de 1981 se publicó la resolución para racionalizar el déficit de la balanza de cuenta corriente del sector automotriz en el año modelo 1983.*
- Entre los puntos sobresalientes de esta resolución podemos mencionar los siguientes.*
- *Para 1983 se autorizó a las empresas de la industria terminal sólo el volumen de producción que les permitiera obtener un saldo de divisas equilibrado o positivo.*
 - *Para efectos del presupuesto de divisas, las empresas de la industria terminal podrían considerar como generación de divisas únicamente los siguientes conceptos:*
 - . *El valor neto de las exportaciones realizadas.*
 - . *Las ventas de autos nuevos en la franja fronteriza y zonas libres del norte del país.*
 - . *Las exportaciones de materias primas para uso automotriz al 20% de su valor total.*
 - . *Las exportaciones de materias primas para uso no automotriz, al 10% de su valor.*
 - *Se establecieron restricciones para la incorporación de transmisiones y transejes automáticos en automóviles y camiones.*
- e) *Se estableció la incorporación obligatoria de dispositivos de seguridad para vehículos de autotransporte.*
- f) *Se estableció el control de velocidad para vehículos propulsados por motor a diesel, destinados al servicio de autotransporte de personas y bienes.*

Período 1983-1989

En septiembre de 1983, se publicó el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, el cual buscaba consolidar los logros alcanzados con las políticas anteriores.

Entre los objetivos principales de este Decreto tenemos:

1.- Establecer un esquema de planeación en la industria automotriz.

Este punto al igual que en el Decreto anterior, planteaba la participación de la industria automotriz en un sistema de planeación concertada, con objeto de evitar las importaciones innecesarias y los paros en las líneas de producción por falta de abastecimiento.

También con objeto de satisfacer adecuadamente la demanda nacional de vehículos y racionalizar el uso de divisas, se fijó en función de la demanda nacional y el presupuesto de divisas de cada empresa, un mínimo de producción de camiones, tractocamiones y autobuses integrales.

2.- Lograr una autosuficiencia de divisas en la industria automotriz.

Para este efecto, se estableció que las empresas terminales fabricantes de automóviles y camiones a gasolina, deberían de mantener un presupuesto de divisas superavtario; también se estableció que las empresas fabricantes de camiones con motor a diesel, tractocamiones y autobuses integrales, compensarían sus importaciones y pagos al exterior en la proporción que estableciera la Comisión g/.

g/ Comisión intersecretarial de la industria automotriz.

Con estas medidas, se buscaba que la industria automotriz tuviera una balanza de pagos equilibrada.

3.- Racionalizar la producción de vehículos y sus componentes, mejorando la eficiencia y competitividad de la rama.

Entre las medidas tendientes a lograr este objetivo, podemos mencionar la que limita para el año modelo 1984 la fabricación de solamente tres líneas de automóviles y hasta siete modelos para cada empresa terminal; también se señalaba que para los años modelos 1985 y 1986, la producción sería de dos líneas de automóviles y cinco modelos.

En el año de 1987 se permitiría solamente la producción de una línea y tres modelos a cada empresa terminal; la autorización de mayor número de líneas y modelos estaría en función del presupuesto de divisas, volúmenes mínimos de exportación, precios y avances tecnológicos.

Los resultados esperados con estos lineamientos era la estandarización de partes y componentes, así como la reducción de costos de producción de los vehículos y sus componentes, con el fin de lograr un nivel de competitividad internacional y reducir importaciones.

4.- Racionalizar el consumo de combustible en los vehículos de producción nacional.

Además de establecer que se aplicaría estrictamente el Decreto referente a los rendimientos mínimos de combustible para automóviles, se prohibió a partir del 1° de noviembre de

1984, la incorporación de motores de gasolina de 8 cilindros en automóviles y del 1° de diciembre de 1985 en los camiones comerciales b/, destinados al mercado nacional. A través de estos reglamentos, se buscaba fomentar la fabricación de motores, componentes y vehículos más eficientes que permitieran incrementar el rendimiento de combustible.

5.- Reducir el sacrificio fiscal de la federación.

Para lograr este objetivo, se eliminó el subsidio al impuesto general de importación a la industria terminal y de autopartes y se establecieron sanciones a las empresas de la industria automotriz. Con este reglamento, también se buscaba estimular el consumo nacional de partes y componentes automotrices, así como maquinaria y equipo de fabricación nacional.

6.- Racionalizar la importación de componentes automotrices.

Para alcanzar estos objetivos se establecieron siguientes grados mínimos de integración:

Automóviles	60%
Camiones comerciales	70%
Camiones ligeros	70%
Camiones medianos	80%

- b/ El Decreto de 1983, define como automóvil, el vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas; camión comercial, el vehículo automotor con o sin chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta 3,000 kilogramos; camión ligero, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de 3,001 a 5,000 kilogramos; camión mediano, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de 5,001 a 9,000 kilogramos; camión pesado, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas con peso bruto vehicular de más de 9,001 kilogramos; tractocamión, el vehículo automotor de 2 ó 3 ejes, destinados al transporte de efectos, ya sea mediante el arrastre de remolques, semiremolques o con equipo integrado; autobús integral, el vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada destinado al transporte de más de 10 personas.

<i>Camiones pesados</i>	80%
<i>Tractocamiones</i>	90%
<i>Autobuses integrales</i>	90%

Se autorizaría excepcionalmente a las empresas terminales programas de fabricación con grados de integración diferentes a los señalados, cuando cumplan con los requisitos establecidos por la comisión en lo referente a presupuesto de divisas, volúmenes mínimos de producción, exportación, precios y avances tecnológicos.

Por lo que respecta a las empresas de autopartes, deberán alcanzar una integración nacional mínima promedio del 80%, según la formula costo-directo en la que se incluíra el monto de sus exportaciones directas, las cuales no podrían ser registradas en el presupuesto de divisas de la industria terminal. Se exigía para cada línea de producto una integración mínima del 60%, los efectos que se buscaba obtener con estas disposiciones era la disminución en la importación de componentes y estimular las compras nacionales.

- 7.- Fomentar la descentralización industrial hacia nuevas zonas de desarrollo.*
- 8.- Coordinar a las dependencias del Gobierno Federal en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos.*

Para este efecto, se creó la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz con representantes en cada una de las siguientes secretarías: Hacienda y Crédito Público; Energía, Minas e Industria Paraestatal y Comercio y Fomento Industrial.

Con esta medida se buscó contar con un organismo de carácter técnico y consultivo del Ejecutivo Federal para todo lo relacionado al sector automotriz.

Período 1989-1993

En diciembre de 1989, se publican dos Decretos que reglamentan por separado a la industria automotriz y a la industria del autotransporte.

Dentro del primero, quedan comprendidos los automóviles y los camiones comerciales, ligeros y medianos. En el del autotransporte, los autobuses integrales, los camiones pesados y los tractocamiones.

El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz entró en vigor en noviembre de 1990, a excepción de algunas disposiciones que se derogaron inmediatamente, entre las cuales están:

- a) Acuerdo por el que se da a conocer la lista de partes y componentes que deben ser considerados como equipos opcionales para la industria automotriz.*
- b) Acuerdo que establece la lista de componentes que deben ser considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional por la industria automotriz terminal.*
- c) Acuerdo que prohíbe la importación de vehículos automotores considerados como de lujo y los deportivos.*

Este Decreto contempla la globalización de la industria y la inserción de este sector en los mercados internacionales, mediante políticas de desregulación económica que garanticen su competitividad y eficiencia.

Otro punto que sobresale es la necesidad de producir a escalas eficientes para que los vehículos y componentes de fabricación nacional, sean competitivos tanto en calidad como en precio y susceptibles de exportación.

Entre las disposiciones más importantes, se encuentran:

- *La autorización a las empresas de la industria terminal a complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional con la importación de vehículos nuevos, siempre y cuando dispongan de saldos positivos en su balanza comercial.*
- *Las empresas de la industria terminal que promuevan exportaciones de maquiladoras, o sean accionistas mayoritarios de éstas, podrán contabilizar en su balanza comercial hasta el 20% del valor necesario para compensar importaciones para el mercado nacional con la diferencia entre las exportaciones de productos automotrices realizados por dichas maquiladoras y el valor del contenido importado de esas exportaciones.*
- *Las empresas de la industria automotriz podrán enajenar saldos en balanza comercial entre sí.*

- *Las empresas de la industria terminal con saldos positivos en balanza comercial, podrán utilizar dichos saldos hasta que se agoten, para importar vehículos nuevos de acuerdo a las siguientes reglas:*
 - 1.- *Por cada peso o unidad monetaria de importación de vehículos nuevos, las empresas deberán de restar de su saldo las siguientes cantidades:*
 - a) *Durante el año modelo 1991, 2.5 pesos o unidades monetarias;*
 - b) *Durante los años modelos 1992 y 1993, 2.0 pesos o unidades monetarias y,*
 - c) *A partir del año 1994, 1.75 pesos o unidades monetarias.*
 - 2.- *El número de vehículos a importarse por cada empresa durante los años modelos 1991 y 1992 no podrá exceder del 15% del número total de vehículos vendidos en México por dicha empresa durante cada año modelo. Este porcentaje será de 20% a partir del año modelo 1993.*

- *Prevía autorización de la Secretaría de Comercio, hasta el 30% de las inversiones que se realicen en la adquisición de activos fijos de origen nacional y que se destinen en forma permanente a la producción en el país, podrán registrarse en el saldo de la balanza comercial.*

- *Con el propósito de fomentar la utilización de partes y componentes producidos por proveedores nacionales y por la industria de autopartes, el valor agregado nacional de las partes y componentes producidos por éstas, que las empresas de la industria terminal incorporen en la fabricación en el país de partes y componentes y de vehículos, no podrá ser inferior al 36% del valor agregado nacional de sus productos.*

- *Cuando los precios al público fijados por alguna empresa de la industria terminal, antes de impuestos internos, rebasen los correspondientes precios internacionales al público para vehículos equivalentes, la Secretaría de Comercio podrá autorizar la importación de éstos.*
- *La incorporación de motores de gasolina en camiones medianos destinados al mercado nacional a partir del 31 de diciembre de 1991.*

El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte entró en vigor el 1° de enero de 1990.

Este Decreto, al igual que el de la industria automotriz busca elevar la competitividad y eficiencia de la industria; aquí se define como industria terminal, al conjunto de las empresas registradas ante la Secretaría de Comercio que operan en el país a la fecha de publicación de este Decreto y que incorporen en sus ventas al menos el 40% del valor agregado nacional.

El valor agregado nacional es aquel que resulta de restar a las ventas totales de cada empresa de la industria terminal, las importaciones que realicen las propias empresas, así como el valor del contenido importado de los componentes que adquieran de sus proveedores.

Entre los puntos más importantes de este Decreto tenemos:

- *A partir del 1° de enero de 1992, se autoriza la incorporación de motores que utilicen gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.*

- *Las empresas de la industria terminal podrán realizar importaciones de vehículos de autotransporte de la clase de los que se produzcan siempre y cuando el valor de sus importaciones anuales de vehículos no exceda el valor agregado nacional de los vehículos de autotransporte producidos por cada empresa en el mismo año.*

Estos Decretos serán derogados por el Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá; cuya fecha de implementación se estima en Enero de 1994.

Tratado de Libre Comercio

El Tratado trilateral de Libre Comercio será efectivo a partir de 1994, tomando en consideración la diferencia existente entre las partes involucradas en cuanto a desarrollo tecnológico y económico, se tendrá un período de transición de 10 años en ciertos rubros en el caso del Decreto automotriz y de 5 años para el Decreto del autotransporte, antes de la aplicación total del Tratado.

Entre los puntos principales de este acuerdo, y que afectan al Decreto de la industria automotriz tenemos:

- *México podrá mantener hasta el 1° de enero de 2004 las disposiciones del Decreto Automotriz de 1989, así como de sus Reglas de Aplicación, que sean incompatibles con el tratado. A más tardar el 1° de enero de 2004, México hará consistente con las disposiciones cualquier disposición del Decreto Automotriz y de sus Reglas de Aplicación, que sean incompatibles con el Tratado.*

- *Por lo que respecta a la industria de autopartes, se establece que con efectividad inmediata, México no exigirá que una empresa obtenga un nivel de valor agregado nacional superior a 20% de sus ventas totales, como condicionante para obtener el registro de proveedor nacional; tal y como ocurre actualmente.*
- *En el Decreto actual, las maquiladoras que no tienen una participación mayoritaria o pertenecen a empresas de la industria terminal, no pueden ser consideradas para el cálculo de valor agregado o compensación de divisas y las maquiladoras que si tienen participación de la industria terminal, solo pueden contribuir con el 20% de su valor agregado. Con el Tratado de Libre Comercio, México considerará como proveedor nacional a las maquiladoras independientes que lo soliciten y cumplan con un mínimo de 20% de valor agregado nacional, además se podrá considerar en el cálculo de divisas y de valor agregado el 100% de valor nacional generado, siempre y cuando sean exportaciones promovidas por la industria terminal. Las Maquiladoras con participación, continuarán contribuyendo al valor agregado de la industria terminal solamente con el 20%.*
- *El valor agregado nacional de proveedores de 36% mínimo que se exige en la actualidad a las empresas de la industria terminal, se reducirá durante el período de transición, para llegar a 29% en el año 2003 y desaparecerá después de este período.*
- *El requerimiento de una balanza comercial positiva o igual a cero será eliminado después del período de transición, y durante éste, los requerimientos de compensación de divisas se reducirán gradualmente, partiendo del 80% en 1994 a*

55% en el año 2003. Actualmente, el Decreto automotriz señala la obligación de compensar en uno a uno el valor de la importación del material de ensamble y dos a uno el de los vehículos terminados.

- Otra restricción que se elimina inmediatamente, es el número de vehículos automotrices que una empresa de la industria terminal puede importar a México en relación con el número total de vehículos automotores que dicha empresa vende en México y que bajo el actual Decreto es del 20%.
- Para determinar el contenido regional (reglas de origen) y poder obtener los beneficios que otorga este Tratado (exención de impuestos, etc.), se acordó utilizar la fórmula de costo neto (costo total del producto menos: gastos de promoción, intereses, pago de concesión de marca y gastos de mercadeo).
- El contenido regional mínimo que se debe alcanzar, para recibir los beneficios del Tratado son los siguientes: 50% para los primeros cuatro años (1994-1997), 56% para los siguientes cuatro años (1998-2001) y 62.5% a partir del noveno año (2002).
- Todas las tarifas arancelarias automotrices desaparecerán al término del periodo de transición, actualmente éstas son del 20% para vehículos terminados; bajo el Tratado de Libre Comercio las tarifas se reducirán a 10% en el año 1994 y desaparecerán gradualmente hasta quedar eliminadas en el décimo año.
- Las Tarifas arancelarias para el material de ensamble, se reducirán a 9.5% en el año 1994 y desaparecerán gradualmente dentro del periodo de transición. Actualmente la tarifa es de 12%.

En referencia al Decreto del autotransporte, los principales cambios son:

- *El Decreto para el autotransporte será eliminado inmediatamente y se tendrá un acuerdo por un período de transición de cinco años y se restringirá la importación de camiones pesados.*
- *Los fabricantes de camiones pesados que alcancen un mínimo de valor agregado nacional del 40%, podrán importar una cantidad de vehículos de autotransporte originarios no menor a 50% del número de vehículos de autotransporte de cada tipo fabricado en México en el mismo año por el fabricante.*
- *Las personas y empresas que no fabriquen vehículos de autotransporte, podrán importar vehículos originarios de cada tipo, de acuerdo a las siguientes cuotas:*
 - *Una cantidad no menor a 15% del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México, en el período 1994-1995.*
 - *En 1996, una cantidad no menor a 20% del número total de vehículos producidos en México.*
 - *Una cantidad no menor a 30% del total de los vehículos producidos en los años 1997-1998.*
 - *A partir de 1999 no existirán restricciones a la importación.*
- *La compensación de divisas no se requiere en el presente Decreto y se continúa con ese lineamiento.*
- *El requerimiento de alcanzar un valor agregado mínimo del 40%, continuará durante el período de transición.*

- *Las tarifas arancelarias para camiones pesados se eliminarán gradualmente en un período de transición de 10 años.*

Bajo estas nuevas reglas, se espera que la industria terminal tenga mayores facilidades para cumplir con los requerimientos del Decreto durante el período de transición y pueda optimizar la base de proveedores nacionales para sus programas de exportación.

II.- Entorno Económico

La industria automotriz es una de las actividades más dinámicas del país, tanto por el crecimiento de la inversión, como por los aumentos en el valor de su producción y por el total de personal que ocupa.

La importancia de las funciones económicas que cumple la industria estriba en que, por un lado, su estrecho contacto con la demanda final la hace extremadamente sensible a las variaciones que registra en cualquiera de sus componentes: inversión, consumo y en menor grado las exportaciones. Por otro lado, su fuerte dependencia respecto a la producción intermedia de otras ramas le confiere un papel promotor directo e indirecto de cierto bloque de actividades cuando la demanda final se expande; o bien, cuando esta se contrae, la rama opera como transmisora del mismo efecto sobre sus abastecedoras directas e indirectas.

En sentido inverso, el grado de eficiencia con que operan las ramas abastecedoras determina, vía precios, buena parte del nivel de costos de la industria automotriz terminal, el cual, obviamente, repercute sobre el precio final.

Entre sus principales indicadores económicos de esta industria tenemos:

Producto Interno Bruto

Durante el período 1980-1990, la tasa de crecimiento medio anual del PIB de la industria automotriz fue 6.5%, el cual es elevado al compararse con el crecimiento del PIB manufacturero y del Sector Secundario, los cuales registraron durante el mismo período un crecimiento de 2.1% y 1.8% respectivamente.

Por su parte, la industria automotriz terminal mostró un crecimiento de 8.3% en ese período y la industria de autopartes un 3.9%. Debido a ese dinamismo, la participación del PIB de la industria automotriz en el conjunto de manufacturas pasó de 6.4% en 1980 a 8.7% en 1990. A su vez su participación en el PIB global se elevó de 1.4% en el primer año a 2% en el segundo (ver apéndice, cuadro 27).

Cabe señalar que durante la década de los ochenta, el ritmo de crecimiento de la industria fue más intenso que durante el período 1980-1990. Por otra parte el dinamismo del segmento terminal fue superior al de autopartes. Además, el menor dinamismo de la industria de autopartes ha ocasionado escasez de componentes y la necesidad de efectuar importaciones para abastecer el mercado interno.

Lo anterior dio como resultado que la contribución de la industria de autopartes al PIB total de la rama automotriz descendiera de 42% en 1980 a 35% en 1990. Por su parte, la industria terminal aumentó su participación de 58% a 65%.

También, debe mencionarse que la industria automotriz tiene un componente sustancialmente más elevado de consumo intermedio que la industria manufacturera en su conjunto. En el período 1980-1990, la distribución de producción bruta en consumo intermedio y PIB osciló entre 60% y 30% respectivamente (ver apéndice, cuadro 24).

En el año de 1991, el PIB de la industria automotriz tuvo un crecimiento de 21.6% con respecto al año anterior, mientras que el Sector Secundario y el de manufacturas mostraron un crecimiento de solamente 3.1% y 3.7% respectivamente. Este crecimiento ocasionó que la participación de PIB automotriz en el PIB nacional se incrementara a 2.3% y a 7.1% respecto al Sector Secundario (ver apéndice, cuadro 27).

Dentro del incremento del PIB automotriz, la industria de autopartes fue la que mostró una mayor recuperación, ya que su crecimiento fue de 16.5% en comparación con 1990. Por lo que respecta a la industria terminal, aunque tuvo un crecimiento de 24.4%, éste fue inferior al registrado en 1990.

Empleo

Entre 1980 y 1990 el personal ocupado por el sector automotriz, considerando los segmentos terminal y de autopartes se incrementó de 121 mil a 148 mil plazas. De ello resulta un incremento medio anual de 2.2%, tasa superior al incremento de la ocupación a nivel nacional y en otras actividades industriales.

Siendo la industria de autopartes una actividad relativamente más intensiva en mano de

obra que la industria terminal, la participación de aquella en la generación de empleos ha sido mayoritaria. Así, en 1980 la industria de autopartes aportó el 61% de los empleos totales del sector automotriz, participación que se ha mantenido hasta 1990 (ver apéndice, cuadro 22).

Para el año de 1991, la industria automotriz tuvo un crecimiento de 9.8% con respecto al año anterior, para llegar a 162 mil plazas.

La participación del sector automotriz con respecto al total de personal ocupado en México se incrementó de 0.6% en 1980 a 0.7% en 1990 y en 1991 (ver apéndice, cuadro 27).

Por lo que respecta al salario medio automotriz, éste se ha incrementado en los últimos cinco años, sin embargo no ha podido recuperar los niveles alcanzados en 1980 (ver apéndice, cuadro 22).

Producción

Durante el período 1980-1991, la producción automotriz casi se duplicó, ya que la producción total en 1991 ascendió a 971 mil unidades, en comparación con 490 mil en 1980.

A principios de la década de los sesenta, el mercado de automotores se encontraba en plena expansión, prueba de lo cual es el ya para entonces considerable crecimiento del parque automotriz nacional. En efecto, de 1950 a 1960 el número de vehículos en

circulación había aumentado de 300 mil a 800 mil unidades, lo que significa un crecimiento medio anual de 10%. Entre 1961 y 1965 aumentó a una tasa ligeramente inferior, aunque muy elevada (8.2% alcanzando 1.2 millones de unidades en el último año mencionado). Una alta proporción de estos vehículos en circulación habían sido importados. Sin embargo, el dinamismo de la demanda automotriz se acentuó en los años posteriores, lo cual, aunado a la prohibición de importaciones permitió un rápido aumento en la producción de vehículos.

No obstante, la tendencia a largo plazo en la producción de automotores no ha sido uniforme en los distintos períodos. En el decenio 1966-1975, la producción de vehículos pasó de 103 mil unidades a 359 mil, para registrar una tasa media anual de 13.3%.

Posteriormente, en los años 1976 y 1977 ocurrieron disminuciones de 9.5% y 13.6% respectivamente, mismas que se debieron principalmente a la contracción generalizada en la demanda de consumo e inversión, así como a los fuertes incrementos de precios que sucedieron a la devaluación del peso. No obstante, en los siguientes cuatro años, la industria terminal repuntó con un crecimiento de 20.7% anual en promedio.

En este cuatrienio se registró un crecimiento sin precedentes, ya que en 1981 se produjo más del doble del número de unidades que en 1977 (281 mil y 596 mil respectivamente). El auge respondió al acelerado crecimiento de la demanda agregada interna ocurrido a partir de 1978; en el caso de los automóviles influyó muy especialmente el consumo de los sectores de medianos y altos ingresos.

En 1982 y 1983 la producción automotriz se vio afectada por la recesión económica en que se encontraba el país, por lo que en éste último año, su producción descendió en más del

50% (a 285 mil unidades). En 1984 y 1985, la producción se incrementó nuevamente, para volver a registrar una contracción en 1986; a partir de 1987, la producción automotriz ha registrado incrementos constantes y en 1991 se produjeron las 971 mil unidades mencionadas anteriormente (ver apéndice, cuadro 26).

El aumento de la producción nacional se explica principalmente por el incremento que registró la producción de vehículos de exportación, la cual pasó de 18 mil unidades en 1980 a 359 mil unidades en 1991. Dentro de estas exportaciones, los automóviles participaron con el 93% en el año de 1991.

Precios

Entre 1970 y 1980, el índice de precios implícito del PIB se incrementó en un 17.6% anual en promedio, mientras que el correspondiente a la rama de vehículos automóviles creció al 16.4% anual durante el mismo período. Sin embargo, se aprecian cambios significativos durante el período 1970-1977, cuando los precios estuvieron sujetos a control oficial, por un lado, y el período 1977-1980, cuando hubo liberación de los mismos. Así durante el primer período el índice del PIB creció al 13.7% anual, y el correspondiente a la rama automotriz lo hizo al 1.5%, situación que se explica en alguna medida, por el hecho de que durante los años 1970-1976 se mantuvo una política de paridad fija contra el dólar, con lo que los costos de material importado de los vehículos no se incrementaron sustancialmente. En contraste, durante 1977-1981, las tasas fueron del 21.8% anual para el PIB y del 34.5% anual para la rama automotriz.

En 1983 se vuelve al control de precios y se observa que en el período 1980-1991, el índice nacional de precios al consumidor se incrementó a 184.7, mientras que el índice de precios al consumidor de automóviles llegó a 198.4, y el índice de precios de camiones llegó a 170.3 (ver apéndice, cuadro 26). Este comportamiento se explica porque antes de 1989, el Gobierno otorgaba aumentos para compensar la inflación nacional y la devaluación de la moneda, a partir del Decreto de 1989, se tomó como base el incremento de los precios internacionales, por lo que durante los últimos años los incrementos de precios tanto en camiones como en automóviles han sido inferiores al índice nacional de precios al consumidor.

Balanza Comercial

La problemática del comercio exterior del sector automotriz, en particular por el lado de las importaciones, ha sido siempre una de las preocupaciones fundamentales que subyacen a las medidas de regulación y fomento que ha adoptado el Gobierno Federal.

A raíz del Decreto de 1977 se observó un repunte significativo en las exportaciones de la industria automotriz, que se elevaron de 415 millones de dólares en 1980 a 5,642 millones en 1991. Dentro de las exportaciones, los conceptos más significativos fueron la exportación de automóviles y la de motores. Las primeras se incrementaron de 129 millones de dólares en 1980 a 3,778 millones en 1991, lo que significa una cantidad veintinueve veces superior en un lapso de sólo 11 años.

Por su parte la exportación de motores aumentó en 36 veces su nivel de exportación, ya

que pasó de 33 millones de dólares en 1980 a 1,196 millones en 1991. Los dos rubros mencionados participaron en conjunto con aproximadamente el 80% de las exportaciones totales. Aunque la participación de motores fue mayoritaria hasta el año de 1986, a partir del año de 1987, la exportación de vehículos se incrementó para participar aproximadamente con el 40% del total de exportaciones. Si bien, en 1991 la exportación de motores se redujo significativamente, se debe principalmente a que varias empresas han cerrado sus plantas para adecuarlas a los nuevos diseños (ver apéndice, cuadro 23).

Por lo que se refiere a las importaciones, también han crecido sustancialmente, ya que pasaron de 1,902 millones de dólares en 1980 a 6,568 millones en 1991. Al interior de éstas, los conceptos más importantes son el de material de ensamble y el de partes y refacciones, que representaron hasta 1986, el 50% del total de las importaciones registradas; esta participación se elevó hasta el 84% en el año de 1991.

El saldo deficitario de la balanza comercial del sector automotriz, se incrementó de 526 millones de dólares en 1976 a casi 1,500 millones en 1980. Asimismo, su participación en el déficit comercial total del país se elevó de 20% en 1976 a 44% en 1980. Si bien, el déficit automotriz en 1980 representó casi la mitad del déficit comercial del país, en 1991 solamente representó el 8%.

El déficit tan elevado que se alcanzó en el año de 1980 se explica principalmente porque las empresas de la industria terminal tuvieron un retraso considerable en el inicio de sus proyectos orientados a la exportación, además en los años inmediatamente posteriores a la aparición del Decreto de 1977, se produjo en el país una expansión sin precedente de la demanda de vehículos que absorbió prácticamente la capacidad instalada, tanto de la

industria terminal como de la de autopartes; ello no sólo imposibilitó la generación de excedentes exportables, sino que hizo necesario recurrir a importaciones adicionales de emergencia, dada la incapacidad de la industria nacional para abastecer al mercado.

La explicación del déficit que se ha registrado en la balanza comercial automotriz desde 1989, se explica también por el fuerte incremento que han registrado las ventas en estos años, ya que la venta de vehículos nacionales casi se duplicó al venderse un total de 634 mil unidades en 1991, mientras que en 1988 se vendieron 342 mil. Además, debe considerarse el cierre de algunas plantas que dedican la mayor parte de su producción al mercado de exportación.

Se espera que cuando estas plantas estén listas para ofrecer los nuevos diseños, el déficit comercial se reduzca.

III.- Proyecciones y Expectativas

El crecimiento económico ha sido factor clave en el desarrollo de la industria automotriz durante el año de 1992. A pesar de que la tasa de crecimiento del PIB redujo su crecimiento a finales de 1991, esto no impidió que la industria automotriz mostrara fuertes ventas y elevadas tasas de crecimiento en este período.

Otros elementos importantes en este desarrollo son la amplia disponibilidad de planes de autofinanciamiento, facilidad para la obtención de créditos y las tasas de interés relativamente bajas.

Las ventas totales de vehículos mostraron un nivel de ventas mensual cercano a las 60 mil unidades durante los primeros meses del año, debido a ésta dinámica, el volumen acumulado en el período enero-noviembre fue de 641,409 unidades q/. Por lo que respecta a las ventas totales (incluyendo exportación), éstas rebasaron el millón de unidades al finalizar el mes de noviembre (1,003,453). La producción, también superó ese nivel, al producirse al mes de noviembre la cantidad de 1,003,189 unidades, el mercado interno participó con el 63% y el de exportación con el 37%.

La participación por segmentos de las ventas se presentó de la siguiente manera: automóviles 63.6%, camiones 35.9%, tractocamiones 1.0% y autobuses integrales el 0.5%.

A pesar de que las exportaciones totales han aumentado con respecto al año anterior en aproximadamente 16%, este crecimiento no ha sido suficiente para cubrir el creciente monto de las importaciones, que han sostenido una tasa de crecimiento aproximado de 29%. Debido a la diferencia en el ritmo de crecimiento de las importaciones, el déficit de la balanza comercial debe aumentar y se estima que el déficit llegue a \$1,600 millones de dólares.

Para el período 1993-1994, el comportamiento de la industria automotriz será determinado por el entorno económico que afronta el país y se prevee que su crecimiento, aunque es significativo tendrá un ritmo muy por abajo de los niveles mostrados a partir de 1989. La desaceleración en el crecimiento de la actividad económica, la política de disciplina de gasto público y el objetivo de abatir la inflación a un dígito, serán factores que deprimirán la tasa de crecimiento de la industria automotriz.

q/ Boletín Informativo de AMIA.

Otros factores que determinarán el desarrollo de la industria automotriz son: la política de atraer inversiones mediante altas tasas de interés, la cual tendrá un efecto desfavorable en la disponibilidad de financiamientos, y el menor crecimiento del ingreso personal disponible, ya que históricamente la demanda de automóviles ha respondido al incremento de éste, el cual sigue a su vez al incremento en el producto interno bruto.

Por lo que respecta a las exportaciones, su tasa de crecimiento descenderá debido principalmente a la lenta recuperación del mercado estadounidense y a los problemas sindicales que han tenido algunas plantas, en los Estados Unidos.

Además de los elementos mencionados, existen otros elementos propios de la industria que influirán en el desarrollo de producción y ventas del sector automotriz. Entre estos tenemos:

- Capacidad de producción limitada. Desde 1991, la utilización de la capacidad instalada de algunas de las empresas terminales alcanzó niveles cercanos al 100%, ocasionando restricciones a la oferta y provocando largas listas de espera para la adquisición de unidades. Esta limitante será menor a partir de 1993 como resultado de las inversiones realizada por Volkswagen y Nissan para incrementar su capacidad productiva. Estos planes están programados para el periodo 1993-1994, aunque la mayor parte de esta capacidad será destinada a los mercados de exportación.*
- La autorización para importar automóviles de menor cilindrada a 1.8 centímetros cúbicos, lo cual podrá incrementar la oferta de automóviles; la única restricción será la escasez de divisas que siempre ha mostrado la industria terminal.*

Para el período 1995-1997, ya con el Tratado de Libre Comercio en vigor, se esperan que las variables mencionadas anteriormente mejoren y muestren mayores tasas de crecimiento, ayudando a que la industria automotriz aumente su dinamismo.

Las proyecciones de producción y venta de vehículos (miles de unidades) para el período 1993-1997 son:

	<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>
<i>Venta</i>	740.0	825.0	900.0	1,003.0	1,115.0
<i>Producción</i>	1,228.0	1,406.0	1,545.0	1,701.0	1,870.0
<i>Exportación</i>	487.0	581.0	648.0	705.0	765.0

Nota: Las ventas incluyen vehículos importados.

Por lo que respecta a los precios, estos estarán determinados por los incrementos que registren los mercados internacionales, principalmente el mercado automotriz norteamericano.

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- 1.- Desde mitad de los años 20 hasta principios de los 60, la industria automotriz mexicana estuvo constituida exclusivamente por operaciones de ensamble de vehículos a partir de sus componentes, mismos que eran importados de los Estados Unidos y de Europa. A raíz de la publicación del primer Decreto automotriz en el año de 1962, la industria automotriz mexicana experimentó grandes cambios, caracterizados en términos generales por un acelerado desarrollo.
- 2.- Si bien existen modificaciones importantes en las diversas medidas adoptadas por el Gobierno Federal en relación a la industria automotriz, puede afirmarse que los objetivos básicos de su intervención han permanecido prácticamente inalterados. Entre estos objetivos destacan:
 - El fomento de la industria automotriz nacional.
 - La reducción en el déficit comercial resultante de altos niveles de importaciones.
 - Generación de empleos.
- 3.- De estos tres objetivos, el que ha adquirido mayor peso relativo es el que se refiere a la reducción del déficit comercial. Por lo que el Gobierno Mexicano ha adoptado dos tipos de medidas cuya importancia relativa ha variado en el transcurso del tiempo. En una primera etapa el énfasis se concretó en la posibilidad de substituir importaciones, a partir del año de 1972, se pretende convertir a la industria automotriz en una industria exportadora.

- 4.- *Una evaluación a largo plazo de los avances obtenidos por la política de la industria automotriz arroja resultados controvertidos. Sin embargo, no cabe duda en el sentido de que este sector estratégico, ha sido muy importante y que los resultados alcanzados son de consideración.*
- 5.- *La generación de empleos en el sector automotriz se incrementó de 121 mil empleos en 1980 a 162 mil plazas en el año de 1991, considerando tanto a la industria terminal como a la de autopartes. A ello habría que añadir la ocupación generada en toda una serie de actividades que dependen para su desarrollo de la industria automotriz tanto por el lado de los insumos, como por el de servicios y mantenimiento. Si bien es cierto que este incremento fue inferior a las tasas de crecimiento mostradas en la década anterior, la generación de empleos fue superior al incremento registrado a nivel nacional y al de otras actividades industriales.*
- 6.- *Si bien es cierto que el grado de integración nacional de 36% ha sido alcanzado por la industria terminal, ese porcentaje difícilmente podrá mejorarse de manera significativa sin incurrir en costos inaceptablemente elevados, de acuerdo a la estructura actual del mercado.*
- 7.- *No obstante lo anterior, el desarrollo de esta industria ha implicado algunos costos para el país. El más importante es sin duda el déficit comercial que ha registrado la industria, a pesar de los esfuerzos realizados en este sentido por el Gobierno.*
- 8.- *El desarrollo de la industria automotriz nacional se ha logrado con relativamente bajos niveles de producción y, en consecuencia altos costos. Los precios de los*

vehículos producidos en el país, son superiores a los del mercado internacional sin considerar impuestos.

- 9.- *La estrategia de desarrollo de la industria automotriz deberá enfocarse a su globalización, es decir, utilizar una sola fuente de abastecimiento para toda la producción a nivel mundial. Esta política se está llevando a cabo actualmente con algunos proveedores de Estados Unidos y Europa. La industria automotriz terminal debe presionar y negociar con su casa matriz para que los proveedores nacionales que han alcanzado un nivel de calidad internacional competitivo, sean considerados dentro de esos planes.*

- 10.- *Lo anterior permitirá desarrollar una industria de autopartes nacional y no convertirse en una actividad maquiladora.*

Esto implica que una gran parte de empresas de autopartes deberán desaparecer, pero es un ajuste que tendrá que darse si se quiere competir internacionalmente. Por otro lado, se debe buscar la eficiencia y producir a economías de escala, lo cual no sucede en las condiciones actuales.

Como parte de esa eficiencia, la industria automotriz en conjunto (terminal y autopartes) deberá planear sobre bases de especialización, es decir, enfocar la producción para la exportación en una sola clase de vehículos; lo mejor para la industria automotriz sería enfocar sus planes de desarrollo a la producción y exportación de material de ensamble para camiones.

Esto permitirá a la industria de autopartes tener un período de producción más amplio, ya que los cambios de diseño y tecnología no son tan frecuentes como en el caso de los automóviles. A esto, habrá que añadir que los volúmenes de producción en México son significativos.

- 11.- Otra alternativa que debe considerar la industria automotriz nacional, es enfocar sus planes de exportación a Estados Unidos hacia los segmentos del mercado en los que no existe una participación importante de las principales armadoras en ese país.*

La falta de participación se debe principalmente a que la demanda de vehículos no es de grandes volúmenes, es decir, la demanda anual es menor a las 100,000 unidades, por lo que invertir en una planta de esas dimensiones no es atractivo para las armadoras americanas.

Es en estos segmentos donde la industria automotriz mexicana, debe enfocar sus planes de desarrollo e implementar acciones que le permitan tener nuevas plantas y dedicar su capacidad de producción a satisfacer primordialmente esos mercados y a la vez atender el mercado nacional.

- 12.- Uno de los problemas que tendrá que enfrentar la industria automotriz al implementar los planes de exportación antes mencionados, es la falta de capacidad que se tiene actualmente. Por lo tanto deberá considerar la expansión de sus instalaciones, o bien, la construcción de nuevas áreas. Otro punto a considerar es reducir la producción de modelos, esto le permitirá enfocarse a los mercados de mayor demanda y solucionar en parte las restricciones de oferta actuales.*

Los segmentos en que no se tuviera producción podrían complementarse con la importación de unidades, lo cual no representará ninguna dificultad a partir de 1994, bajo las reglas del Tratado de Libre Comercio. Además la importación de unidades generará empleos en Estados Unidos, lo cual podrá utilizarse como argumento ante los sindicatos de ese país.

Cuadro 1

PRODUCTO INTERNO BRUTO
Miles de Millones de pesos de 1980

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
PIB Real	4470.1	4628.94	4796.05	4920.43	4735.72	4817.73	4875.99	5034.65	5255.78	5445.56
Tasa (%)	8.3	(4.2)	3.6	2.6	(3.8)	1.7	1.2	3.3	4.4	3.6
Sector Primario	368.05	390.61	401.12	416.16	407.76	412.25	394.91	379.68	402.96	405.01
Tasa (%)	7.1	2.0	2.7	3.7	(2.0)	1.1	(4.2)	(3.9)	6.1	9.5
Sector Secundario	1464.4	1423.03	1490.18	1562.19	1474.17	1522.80	1559.34	1644.04	1734.73	1789.01
Tasa (%)	9.2	(8.9)	4.7	4.8	(5.6)	3.3	2.4	5.4	5.5	3.1
Sector Terciario	2637.65	2815.30	2904.75	2942.08	2853.80	2882.68	2921.74	3010.93	3118.09	3251.54
Tasa (%)	8.0	(2.5)	3.2	1.3	(3.0)	1.0	1.4	3.1	3.6	4.3

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 2

COMPOSICION PORCENTUAL DEL PIB
1980-1991

Año	PIB	Sector Primario	Sector Secundario	Sector Terciario
1980	100	8.2	32.8	59.0
1983	100	8.4	30.7	60.8
1985	100	8.5	31.7	59.8
1987	100	8.6	31.6	59.8
1989	100	7.5	32.7	59.8
1991	100	7.4	32.9	59.7

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 3

OFERTA MONETARIA
Miles de Millones de pesos

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Oferta Monetaria										
M1	492	1430	2321	3570	6145	14116	22312	31392	51048	111588
Tasa (%)	33.4	41.4	62.3	53.6	72.1	129.7	58.1	40.7	62.6	118.6
M4	N/A	6095	10390	15789	32638	84529	134317	202539	296419	384735
Tasa (%)		67.0	70.5	52.0	106.7	159.0	56.9	50.8	46.4	29.8

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 4

.75.

INDICES DE PRECIOS

(1980 = 1)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Deflactor del PIB	1.0	3.9	6.1	9.5	16.8	40.0	79.8	100.0	129.2	156.6
Tasa (%)	28.7	90.5	59.1	56.7	74.4	138.3	99.5	25.3	29.1	21.2
IPC	1.0	4.1	6.8	10.7	20.0	48.3	89.1	118.9	150.6	184.7
Promedio Tasa (%)	26.3	101.9	65.5	57.7	86.4	131.8	114.2	20.0	26.7	22.7
Fin de Periodo Tasa (%)	29.5	80.8	59.2	63.7	105.7	159.2	51.7	19.7	29.9	18.8

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 5

MERCADO CAMBIARIO

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Tipo Libre:										
Valor Promedio Anual	22.95	150.29	185.19	310.28	637.88	1405.81	2289.58	2483.38	2838.36	3016.16
Tasa (%)	0.6	162.9	23.2	67.5	105.6	120.4	62.9	8.5	14.3	6.3
Valor Fin de Periodo	23.26	161.35	209.97	447.50	915.00	2227.50	2297.50	2680.75	2943.15	3074.95
Tasa (%)	2.0	101.9	30.1	113.1	104.5	143.4	3.1	16.7	9.8	4.5

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 6

SECTOR EXTERNO

Miles de Millones de Dólares

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Balanza de Cuenta Corriente	(10.740)	5.418	4.239	1.237	(1.673)	3.967	(2.443)	(6.051)	(7.114)	(13.283)
Deuda Externa Total	54.426	93.799	96.651	96.567	100.991	107.470	100.384	95.266	96.924	103.281
Deuda Pública	37.526	66.559	69.378	72.081	75.351	81.407	81.003	76.059	77.770	79.988
Deuda Privada	16.900	27.240	27.273	24.486	25.640	26.063	19.381	19.207	19.154	23.293

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 7

SECTOR PUBLICO

Miles de Millones de pesos de 1980

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Gasto Público	925.13	821.60	869.20	878.01	838.96	798.69	785.75	792.06	835.23	832.61
Tasa (%)	13.1	(18.0)	5.7	0.9	(4.2)	(4.8)	(1.8)	0.8	5.5	(0.3)
Como % del PIB										
Deficit Financiero	7.5	8.6	8.5	9.6	15.9	16.1	12.5	5.8	4.0	(1.8)
Balace Económico Primario	(3.3)	3.9	4.6	3.2	1.5	4.8	5.9	7.8	6.7	8.5

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 8

DEMANDA AGREGADA

Miles de Millones de pesos de 1980

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Producto Interno Bruto	4470.08	4629.93	4796.04	4920.43	4735.72	4817.72	4075.98	5034.66	5255.77	5445.57
Tasa (%)	8.3	(4.2)	3.6	2.6	(3.8)	1.7	1.2	3.3	4.4	3.8
Consumo Total	3357.50	3401.38	3529.43	3640.44	3561.34	3543.45	3602.17	3792.98	3991.81	4179.38
Tasa (%)	(4.2)	3.8	3.1	(2.2)	(0.5)	1.7	5.3	5.2	4.7	
Privado	2908.76	2882.75	2976.64	3082.64	2995.28	2984.22	3045.76	3238.50	3424.60	3596.74
Tasa (%)	7.5	5.5	3.3	3.6	(2.8)	(0.4)	2.1	6.3	5.7	5.0
Público	448.74	518.63	552.79	557.80	566.06	559.23	556.41	554.48	567.21	582.64
Tasa (%)	9.5	2.7	6.6	0.9	1.5	(1.2)	(0.5)	(0.3)	2.3	2.7
Inversión Bruta Total	1213.99	769.95	816.93	901.41	710.71	742.90	949.66	698.65	999.40	1068.86
Tasa (%)	21.3	(27.0)	6.1	10.3	(21.2)	4.5	14.4	5.8	11.2	7.0
Inversión Bruta Fija	1106.76	767.67	817.01	881.16	777.20	776.24	821.11	673.09	988.57	1072.46
Tasa (%)	14.7	(28.3)	6.4	7.8	(11.8)	(0.1)	5.8	6.3	13.2	8.5
Privada Total	630.37	464.70	501.60	562.95	504.30	536.79	591.77	635.51	720.55	822.49
Tasa (%)	13.2	(22.1)	7.9	12.2	(10.4)	6.4	10.2	7.4	13.4	14.1
Pública Fija	478.39	302.97	315.41	318.21	272.90	239.45	229.34	237.58	268.02	249.97
Tasa (%)	16.7	(36.0)	4.1	0.9	(14.2)	(12.3)	(4.2)	3.6	12.8	(6.7)
Var. de Existencias	107.23	2.29	(0.08)	20.25	(66.49)	(33.34)	28.55	25.56	10.83	(3.60)
Balanza de Bienes y Servicios	(101.41)	457.59	449.68	378.58	463.67	531.37	424.15	343.03	264.56	197.33
Tasa (%)	(1,001.3)	102.5	(1.7)	(15.6)	22.5	14.6	(20.2)	(19.1)	(22.9)	(25.4)
Exportación Bienes y Servicios	478.55	738.50	780.63	745.88	785.40	869.31	912.10	934.70	967.51	1017.22
Tasa (%)	6.1	13.6	5.7	(4.5)	5.3	10.7	4.9	2.5	3.5	5.1
Importación Bienes y Servicios	579.96	280.91	330.95	367.30	321.73	337.94	487.05	591.67	702.05	819.89
Tasa (%)	31.9	(33.8)	17.8	11.0	(12.4)	5.0	44.4	21.3	18.8	16.6

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 9

DEMANDA AGREGADA
(Estructura Porcentual)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Producto Interno Bruto	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Consumo Total	75.1	73.5	73.8	74.0	75.2	73.6	73.9	75.3	78.0	78.7
Consumo Privado	65.1	62.3	62.1	62.6	63.2	61.9	62.5	64.3	65.2	66.0
Consumo Público	10.0	11.2	11.5	11.3	12.0	11.6	11.4	11.0	10.8	10.7
Inversión Bruta Total	27.2	16.6	17.0	18.3	15.0	15.4	17.4	17.8	10.0	19.6
Inversión Privada	14.1	10.0	10.5	11.4	10.6	11.1	12.1	12.6	13.7	15.1
Inversión Pública	10.7	6.5	6.6	6.5	5.6	5.0	4.7	4.7	5.1	4.6
Var. de Existencias	2.4	0.0	(0.0)	0.4	(1.4)	(0.7)	0.6	0.5	0.2	(0.1)
Balanza de Bienes y Servicios	(2.3)	9.9	9.4	7.7	9.8	11.0	8.7	6.8	5.0	3.6
Exportaciones	10.7	16.0	16.3	15.2	16.6	16.0	16.7	16.6	18.4	16.7
Importaciones	13.0	6.1	6.9	7.5	6.8	7.0	10.0	11.8	13.4	15.1

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 10

SECTOR PETROLERO
(Volumen, Precio y Valor)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Volumen										
Petróleo Crudo (MMBD)										
Prod. total diaria	1.936	2.688	2.799	2.703	2.500	2.616	2.583	2.513	2.548	2.676
Tasa (%)	31.6	(2.2)	4.1	(3.4)	(7.5)	4.6	(1.3)	(2.7)	1.4	5.0
Consumo Interno	1.108	1.151	1.270	1.269	1.210	1.271	1.276	1.236	1.271	1.307
Tasa (%)	18.1	3.0	10.3	(9.1)	(4.6)	5.0	0.4	(3.1)	2.8	2.8
Exportación Diaria	0.828	1.537	1.529	1.434	1.29	1.345	1.307	1.277	1.277	1.369
Tasa (%)	55.3	3.0	(0.5)	(6.2)	(10.0)	4.3	(2.8)	(2.3)	(0.0)	7.2
Exportación Anual	302.94	561.01	559.61	523.41	470.85	490.93	478.36	466.36	466.21	499.60
Precio de Exportación (Dólares por barril)										
Promedio Anual	31.21	26.39	26.89	25.33	11.84	16.06	12.22	15.61	19.19	14.56
Tasa (%)	61.2	(8.0)	1.9	(5.8)	(53.3)	35.6	(23.9)	27.7	22.9	(24.1)
Valor										
Export. de Petróleo Crudo										
Miles de Millones de Dólares	9.449	14.793	14.967	13.309	5.58	7.677	5.884	7.292	6.921	7.265
Tasa (%)	150.9	(5.3)	1.2	(11.1)	(58.1)	41.2	(25.3)	23.9	22.3	(18.6)

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Miles de Millones de pesos de 1980

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Ingresos Totales	883.8	823.6	809.8	829.6	754.4	824	820.6	901.7	911.2	1134.2
Tasa (%)		9.0	(1.7)	2.5	(9.1)	9.2	(0.4)	9.9	1.1	24.5
Ingresos por Pymes	163.7	303.1	277.9	294.6	177.4	254.0	168.5	170.6	202.0	196.0
Tasa (%)	160.6	34.2	(6.3)	2.4	(37.7)	43.2	(33.7)	6.7	12.3	(2.0)
Ingresos Tributarios	465.1	473.1	494.1	502.2	531.3	518.0	592.0	606.0	612.4	651.6
Tasa (%)	8.6	(0.8)	4.4	1.6	3.8	(2.0)	14.4	2.7	0.8	6.4
Ing. no-tributarios	35.0	47.4	37.8	42.6	45.7	52.0	59.5	113.3	86.8	284.6
Tasa (%)	34.1	(10.2)	(20.7)	13.8	6.6	13.8	14.4	90.4	(14.6)	194.0
Gastos Totales	817.5	1201.2	1156.2	1201.5	1370.2	1510.3	1294.5	1157.5	1061.7	947.7
Tasa (%)	22.5	(9.7)	(3.7)	3.9	14.0	10.2	(14.3)	(10.6)	(9.3)	(10.7)
Corrientes	615.1	1024.9	1001.5	1015.4	1202.6	1355.4	1200.2	1058.2	920.3	823.4
Tasa (%)	24.8	(8.5)	(2.3)	1.4	16.4	12.7	(11.5)	(11.8)	(13.0)	(10.5)
De Capital	202.4	176.3	154.7	186.1	167.6	154.9	94.3	99.3	141.4	124.3
Tasa (%)	19.8	(24.8)	(12.3)	20.3	(9.9)	(7.8)	(39.1)	5.3	42.4	(12.1)
Déficit de Caja	133.7	377.6	346.6	371.9	615.8	686.3	473.9	255.8	150.5	(166.5)

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

SECTOR PÚBLICO

Miles de Millones de pesos de 1980

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Ingresos Totales										
Sector Público	1159.2	1466.5	1501.1	1493.7	1384.0	1427.1	1421.1	1407.3	1462.0	1628.4
Presupuestal	15.5	9.3	2.4	(0.5)	(7.3)	3.1	(0.4)	(1.0)	3.9	11.4
Tasa (%)										
Gastos Totales										
Sector Público	1369.9	1806.2	1808.3	1842.8	2019.5	2110.2	1871.8	1671.3	1596.9	1452.2
Presupuestal	13.7	(10.5)	9.1	1.9	9.6	4.5	(11.2)	(10.7)	(4.9)	(6.7)
Tasa (%)										
Superañal/(Déficit)										
Financiero	(335.9)	(399.2)	(407.8)	(470.8)	(755.3)	(774.6)	(610.5)	(284.5)	(206.4)	98.7
Tasa (%)	(11.8)	51.0	(2.1)	(15.5)	(60.4)	(2.6)	21.2	53.4	26.7	147.4
Intermediación	(43.3)	(22.2)	(64.9)	(75.4)	(52.4)	(48.5)	(78.4)	(31.9)	(59.2)	(51.9)
Financiera	19.1	65.0	(192.3)	(16.2)	30.5	7.4	(61.6)	59.3	(65.6)	(4.6)
Tasa (%)										
Económico	(292.6)	(377.0)	(342.7)	(395.4)	(702.9)	(726.1)	(532.1)	(252.6)	(149.2)	160.6
Tasa (%)	(18.5)	49.8	9.1	(15.4)	(77.8)	(3.3)	26.7	52.5	40.9	207.6
Sector fuera de	(41.8)	(27.3)	(35.5)	(48.3)	(67.4)	(43.0)	(81.4)	114.0	(21.3)	(15.8)
Presupuestal	(31.2)	49.4	4.8	(30.4)	(45.6)	36.2	(89.3)	114.0	(286.6)	26.8
Tasa (%)										
Sector Presupuestal	(250.7)	(339.7)	(307.2)	(349.1)	(635.5)	(683.1)	(450.7)	(264.0)	(127.9)	176.2
Tasa (%)	(16.6)	49.9	9.0	(13.6)	(82.0)	(7.5)	34.0	41.4	51.6	237.8

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

DEUDA EXTERNA
Miles de Millones de Dólares

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Deuda Externa Total	54 428	63 770	66 651	96 587	100 001	107 430	100 324	95 268	96 924	103 281
Tasa (%)	28.3	1.3	3.1	(0.1)	4.6	6.4	(6.6)	(5.1)	1.7	6.6
Del Sector Público	37 528	66 550	89 378	72 081	75 351	81 407	81 003	76 059	77 770	79 886
Tasa (%)	18.3	11.4	4.2	3.9	4.5	4.5	(0.3)	(6.1)	2.2	2.9
Directo	33 813	59 850	63 038	67 257	69 800	75 570	73 522	67 099	70 896	71 302
Tasa (%)	13.6	16.5	5.7	6.7	3.8	8.3	(2.7)	(8.7)	5.8	0.8
de la Banca Comercial	3 713	8 909	6 340	4 824	5 551	5 837	7 481	8 960	6 884	8 888
Tasa (%)	87.8	(19.0)	(8.2)	(23.9)	15.1	5.2	28.2	19.8	(23.2)	26.2
Con el FMI	0 000	1 204	2 433	2 943	4 028	5 119	4 788	5 278	6 135	5 915
Tasa (%)	(100.0)	401.7	102.1	21.0	36.9	27.1	(6.5)	10.3	18.2	(3.8)
Del Sector Privado	16.8	26 018	24 840	21 543	21 612	20 944	14 595	13 929	13 019	17 378
Tasa (%)	81.0	(19.8)	(4.5)	(13.3)	0.3	(2.1)	(20.3)	(4.8)	(6.5)	33.5

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

EMPLEO
Millones de Personas

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Empleo										
Población Total	69.39	70.98	72.39	73.60	75.23	76.87	78.13	79.62	81.14	82.69
Tasa (%)	2.8	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
Población Económicamente Activa	22.07	24.5	25.4	26.32	27.28	28.28	29.21	30.28	31.49	32.64
Tasa (%)	3.7	3.7	3.7	3.6	3.6	3.7	3.8	3.7	3.7	3.7
Personal Ocupado en el Sector Formal	20.28	21.00	21.48	21.95	21.64	21.87	22.05	22.33	22.58	22.70
Tasa (%)	6.3	(2.3)	2.3	2.2	(1.4)	1.1	0.8	1.3	1.1	0.5
Personas con empleo en el Sector Informal	0.29	1.25	1.85	2.02	2.45	3.33	3.81	5.02	6.29	7.23
Tasa (%)	11.7	383.4	32.0	22.4	21.3	39.9	14.4	31.8	25.3	14.9
Población en Desocupación Abierta	1.50	2.25	2.26	2.24	3.19	3.08	3.44	3.03	2.62	2.72
Tasa (%)	(2.4)	19.2	0.4	3.5	38.3	(2.4)	11.7	(11.9)	(13.5)	3.8

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

EMPLEO
(Estructura Porcentual)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Respecto a la PEA										
Sector Formal	91.9	85.7	84.6	83.4	79.3	77.3	75.2	73.5	71.7	69.3
Sector Informal	1.3	5.1	6.5	7.7	9.0	11.8	13.0	16.5	20.0	22.2
Desempleo Abierto	6.8	9.2	8.9	8.9	11.7	10.9	11.7	10.0	8.3	8.3

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

Cuadro 16

COMERCIO EXTERIOR

Miles de Millones de Dólares

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Export. de Mercancías y Servicios										
Mercancías (FOB)	15.511	22.312	24.195	21.664	16.031	20.656	20.566	22.842	26.839	27.120
Tasa (%)	75.9	5.1	8.4	(10.5)	(26.0)	28.9	(0.4)	11.1	17.5	1.0
Petróleo Crudo	9.449	14.793	14.967	13.309	5.58	7.877	5.884	7.292	8.921	7.265
Tasa (%)	150.9	(5.3)	1.2	(11.1)	(58.1)	41.2	(25.3)	23.9	22.3	(18.6)
Otras Mercancías	6.062	7.519	9.228	8.355	10.451	12.779	14.682	15.55	17.918	19.855
Tasa (%)	373.5	34.1	22.7	(9.5)	25.1	22.3	14.9	5.9	15.2	10.8
Serv. no factoriales	5.332	4.851	5.937	5.945	5.844	6.958	8.489	10.054	11.513	12.888
Tasa (%)	(11.2)	(1.4)	22.4	0.1	(1.7)	19.1	22.0	18.4	14.5	11.9
Serv. factoriales	1.244	1.448	2.335	2.136	1.815	2.288	2.953	3.104	3.237	3.529
Tasa (%)	79.0	(5.2)	61.3	(8.5)	(15.0)	26.1	29.1	5.1	4.3	9.0
Import. de Mercancías y Servicios										
Mercancías (FOB)	18.898	8.551	11.254	13.213	11.432	12.224	18.899	25.439	31.272	38.184
Tasa (%)	57.7	(40.8)	31.6	17.4	(13.5)	6.9	54.6	34.6	22.9	22.1
Bienes de Consumo	2.449	0.614	0.848	1.082	0.846	0.768	1.922	3.499	5.098	5.639
Tasa (%)	144.4	(59.5)	38.1	27.6	(21.8)	(9.2)	150.3	82.0	45.7	18.6
Materias Primas	11.275	5.74	7.833	8.966	7.632	8.825	12.95	17.171	19.384	24.074
Tasa (%)	52.3	(31.8)	36.5	14.5	(14.9)	15.6	46.7	32.6	12.9	24.2
Bienes de Capital	5.174	2.197	2.573	3.165	2.954	2.631	4.027	4.769	6.79	8.471
Tasa (%)	44.8	(51.2)	17.1	23.0	(6.7)	(10.9)	53.1	18.4	42.4	24.8
Serv. no factoriales	6.292	4.230	4.987	5.263	4.880	5.011	6.050	7.783	9.942	10.482
Tasa (%)	28.3	(26.7)	17.9	5.5	(7.3)	2.7	20.7	28.6	27.7	5.4
Serv. factoriales	7.913	10.714	12.399	11.034	9.516	9.350	10.070	10.905	10.953	10.395
Tasa (%)	94.6	(23.4)	15.7	(11.0)	(13.8)	(1.7)	7.7	8.3	0.4	(5.1)

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 17

CUENTA CORRIENTE

Miles de Millones de Dólares

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Balanza de Cuenta Corriente	(10.741)	5.418	4.238	1.237	(1.673)	3.966	(2.443)	(6.052)	(7.113)	(13.282)
Balanza de Mercancías	(3.387)	13.761	12.941	8.451	4.599	8.432	1.667	(2.597)	(4.433)	(11.064)
Balanza Serv. no Fact.	(0.960)	0.621	0.950	0.682	0.964	1.947	2.439	2.271	1.571	2.406
Balanza Serv. Fact.	(6.669)	(9.266)	(10.064)	(8.898)	(7.701)	(7.062)	(7.117)	(7.801)	(7.716)	(6.866)
Balanza Transferencias	0.275	0.302	0.411	1.002	0.466	0.649	0.568	2.075	3.465	2.242
Exposiciones										
Bienes, Serv. y Fact.	22.406	28.944	32.901	30.775	24.170	30.569	32.591	38.091	45.068	45.798
Tasa (%)	37.8	3.4	13.7	(6.5)	(21.5)	26.5	6.6	16.9	18.3	1.6
Mercancías (FOB)	15.511	22.312	24.195	21.664	16.031	20.656	20.566	22.842	26.839	27.120
Tasa (%)	75.9	5.1	8.4	(10.5)	(26.0)	28.9	(0.4)	11.1	17.5	1.0
Serv. no Factoriales	5.332	4.851	5.937	5.945	5.844	6.958	8.489	10.054	11.513	12.888
Tasa (%)	(11.2)	(1.4)	22.4	0.1	(1.7)	19.1	22.0	18.4	14.5	11.9
Serv. Factoriales	1.244	1.448	2.335	2.136	1.815	2.288	2.953	3.104	3.237	3.529
Tasa (%)	79.0	(5.2)	61.3	(8.5)	(15.0)	26.1	29.1	5.1	4.3	9.0
Transferencias	0.319	0.333	0.434	1.030	0.480	0.667	0.583	2.091	3.479	2.261
Tasa (%)	24.3	2.3	30.3	137.3	(53.4)	39.0	(12.6)	258.7	66.4	(35.0)
Importaciones										
Bienes, Serv. y Fact.	33.147	23.526	28.663	29.538	25.843	26.603	35.034	44.143	52.181	59.080
Tasa (%)	56.8	(31.3)	21.8	3.1	(12.5)	2.9	31.7	26.0	18.2	13.2
Mercancías (FOB)	18.898	8.551	11.254	13.213	11.432	12.224	18.899	25.439	31.272	38.184
Tasa (%)	57.7	(40.8)	31.6	17.4	(13.5)	6.9	54.6	34.6	22.9	22.1
Serv. no Factoriales	6.202	4.230	4.987	5.263	4.880	5.011	6.050	7.783	9.042	10.482
Tasa (%)	28.3	(26.7)	17.9	5.5	(7.3)	2.7	20.7	28.6	27.7	5.4
Serv. Factoriales	7.913	10.714	12.399	11.034	9.516	9.350	10.070	10.905	10.953	10.395
Tasa (%)	94.6	(23.4)	15.7	(11.0)	(13.8)	(1.7)	7.7	8.3	0.4	(5.1)
Transferencias	0.044	0.031	0.023	0.028	0.015	0.018	0.015	0.016	0.014	0.019
Tasa (%)	35.7	8.3	(26.3)	22.5	(48.2)	23.4	(17.9)	6.1	(11.5)	34.8

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

Cuadro 18

Producción Mundial de Automóviles Y Camiones

(Miles de Unidades)

1950-1980

Países	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1991
Australia	126.7	218.0	326.3	407.6	473.8	456.2	364.1	411.3	383.1	293.3
Brasil			133.1	185.2	416.0	929.8	1165.2	966.6	914.8	960.1
Canadá	387.7	452.1	397.7	852.3	1157.5	1446.3	1373.1	1936.5	1904.7	1911.4
Francia	357.5	725.1	1369.2	1641.7	2750.1	2861.3	3378.4	3016.1	3789.0	3610.8
Italia	127.8	268.6	644.6	1175.5	1854.3	1458.6	1611.9	1572.9	2120.6	1877.3
Japón	31.6	69.9	481.6	1875.6	5282.2	6741.6	11042.0	12271.1	13486.8	13245.4
México	21.6	32.3	49.8	96.7	192.8	360.7	490.0	398.2	820.6	989.4
España	0.3	4.0	58.2	228.9	538.0	814.2	1181.7	1417.6	2053.4	2081.7
Suecia	17.6	50.3	126.5	205.7	310.9	368.8	298.4	461.1	410.3	344.7
Reino Unido	783.7	1237.1	1810.7	2177.3	2028.5	1648.4	1312.9	1311.3	1566.0	1454.0
Estados Unidos	8005.9	9204.0	7901.5	11118.0	8266.7	8991.1	8010.4	11671.5	9888.0	8883.7
URSS	363.0	445.3	523.6	634.3	916.1	1964.0	2199.2	2200.0	2020.0	1845.0
R.F.A.	306.0	908.7	2055.1	2876.5	3842.2	3188.2	3878.6	4445.9	4975.5	5015.0
Otros	49.8		503.0	992.6	1603.6	1897.2	2530.7	2610.0	6061.3	5938.1
Total	10579.2	13614.6	16362.9	24567.9	29707.7	33322.4	36837.5	44690.1	50375.1	46449.9

Fuente: Elaborado en base a información de la Revista Automotiva News

Cuadro 19

Distribución de la Producción Mundial
de Automóviles y Camiones 1950 - 1990

[%]

Países	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1991
Australia	1.2	1.8	2.0	1.7	1.6	1.4	0.9	0.9	0.8	0.8
Brasil	0.0	0.0	0.8	0.8	1.4	2.8	3.0	2.2	1.8	2.0
Canadá	3.7	3.3	2.4	3.5	3.9	4.3	3.5	4.3	3.8	3.9
Francia	3.4	5.3	8.4	8.7	9.3	8.6	8.7	6.7	7.5	7.5
Italia	1.2	2.0	3.9	4.8	6.2	4.4	4.2	3.5	4.2	3.9
Japón	0.3	0.5	2.9	7.6	17.8	20.8	26.4	27.5	28.8	27.3
México	0.2	0.2	0.3	0.4	0.6	1.1	1.3	0.9	1.6	2.0
España	0.0	0.0	0.4	0.9	1.8	2.4	3.0	3.2	4.1	4.3
Suecia	0.2	0.4	0.8	0.8	1.0	1.1	0.8	1.0	0.8	0.7
Reino Unido	7.4	9.1	11.1	8.9	7.1	4.9	3.4	2.9	3.1	3.0
Estados Unidos	75.7	87.6	48.2	45.3	27.8	27.0	20.6	26.1	19.6	18.3
URSS	3.4	3.3	3.2	2.6	3.1	5.9	5.7	4.9	4.0	3.8
R.F.A.	2.9	8.7	12.5	12.1	12.9	9.8	10.0	9.9	9.9	10.4
Otros	0.5	0.0	3.1	4.0	5.4	5.7	6.5	5.8	12.0	12.3
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaborado en base a información de la Revista Automotive News

Cuadro 20**Producción de Automóviles y Camiones en Europa Occidental**

(Miles de Unidades)

1960 - 1991

Año	Producción	Participación en el total mundial (%)
1960	6066,3	37,03
1965	8405,6	34,21
1970	11392,0	38,35
1975	10335,5	31,02
1976	11807,0	30,57
1977	12325,8	29,89
1978	12407,2	29,12
1979	12451,7	29,66
1980	11661,9	30,03
1981	10835,5	28,99
1982	11239,6	30,85
1983	12057,8	30,13
1984	11583,2	27,47
1985	12224,9	27,35
1986	12682,0	28,08
1987	13635,0	29,40
1988	14311,6	30,02
1989	15129,4	35,45
1990	14896,0	29,57
1991	14383,5	29,69

Fuente: Elaborado en base a información de la Revista Automotive News

Cuadro 21

Distribución del Mercado de Automóviles en Norteamérica
(Miles de Unidades)

	Venta de Autos		Total	Importaciones (%)
	Locales	Import.		
1980	6578.3	2398.9	8977.2	26.7
1981	8206.3	2326.4	10532.7	27.3
1982	5750.7	2221.5	7972.2	27.8
1983	8705.3	2385.7	11091.0	26.0
1984	7951.5	2441.7	10393.2	23.5
1985	8204.7	2841.1	11045.8	25.7
1986	8214.7	3248.6	11463.3	28.3
1987	7081.3	3144.1	10225.4	30.7
1988	7501.1	3068.7	10569.8	29.0
1989	7014.8	2757.1	9771.9	28.2
1990	6842.7	2453.0	9295.7	26.4
1991	6072.3	2103.8	8176.1	25.7

Fuente: Elaborado en base a información de la Revista Automotive News

Cuadro 21A

Participación del Mercado de Automóviles en Norteamérica
(Miles de Unidades)

Locales	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Chrysler Corp.	1246.3	962.1	1062.8	917.5	795.1	637.0
Ford Motor Co.	2066.5	2018.8	2205.3	2041.8	1845.9	1527.2
General Motors	4532.8	3555.5	3641.5	3276.9	3141.2	2783.7
Honda	235.2	316.6	375.6	389.5	464.1	462.1
Mazda		1.7	31.3	41.6	72.6	77.4
Mitsubishi				32.0	49.9	69.5
Nissan	52.6	119.7	112.1	103.1	109.6	112.8
Subaru					15.8	49.3
Toyota	7.4	44.8	72.5	212.4	348.5	332.8
Volkswagen/Suzuki	73.9	61.1				0.7
Total	6214.7	7081.3	7501.1	7014.8	6842.7	6072.3
Importaciones						
Japonesas	2388.3	2172.8	2102.7	1911.8	1720.7	1503.9
Europeas	693.4	645.4	568.5	548.1	503.3	405.5
Coreanas	168.9	325.9	397.5	297.2	220.0	194.4
Total	3248.6	3144.1	3068.7	2757.1	2453.0	2103.8
Total ventas	11463.3	10225.4	10569.8	9771.9	9295.7	8176.1

Fuente: Elaborado en base a información de la Revista Automotive News

SECTOR LABORAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(Empleo y Salarios)

	1980	1982	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Empleo Automotriz (Miles de personas)										
Empleo Total Automotriz	121.20	84.31	108.51	132.30	117.78	114.70	124.89	137.30	147.65	182.08
Tasa (%)	12.3	(20.8)	15.1	21.9	(11.0)	(2.6)	8.7	10.1	7.5	9.8
Automóviles	47.7	35.84	39.1	45.72	41.83	41.87	44.4	50.18	59.64	65.82
Tasa (%)	11.8	(25.8)	9.1	16.9	(9.5)	(0.4)	6.6	13.0	18.9	10.4
Autopartes	73.50	58.47	69.41	86.58	75.93	73.03	80.29	87.14	88.01	94.26
Tasa (%)	12.5	(17.0)	18.7	24.7	(12.3)	(3.8)	9.9	8.5	1.0	8.4
Salarios Nominales (Miles de pesos)										
Salario Medio automotriz	198	876	957	1403	2491	6322	13782	17342	23671	30123
Tasa (%)	16.0	65.3	41.5	40.5	77.8	153.8	118.2	25.7	38.5	27.3
Automóviles	260	837	1182	1877	3265	8055	17034	21933	30078	36343
Tasa (%)	12.3	62.7	41.2	58.8	73.9	146.7	122.6	22.3	37.1	27.5
Autopartes	158	578	831	1152	2064	5333	11502	14700	19331	24503
Tasa (%)	19.3	71.5	43.8	38.6	79.2	158.4	115.7	27.8	31.5	28.8
Salarios Reales (Miles de pesos 1980)										
Salario Medio Automotriz	197.78	164.72	140.88	130.88	124.82	136.66	130.22	145.86	137.20	183.09
Tasa (%)	(8.7)	(18.1)	(14.4)	(7.7)	(4.6)	9.5	1.8	4.8	7.8	3.7
Automóviles	259.80	203.98	174.06	175.19	163.61	174.12	161.02	184.47	199.73	207.59
Tasa (%)	(10.3)	(19.4)	(14.6)	0.6	(8.6)	8.4	4.0	1.9	8.3	3.9
Autopartes	137.50	140.69	122.33	107.48	103.45	115.28	116.10	123.64	128.38	132.66
Tasa (%)	(5.6)	(15.1)	(13.0)	(12.1)	(3.7)	11.4	0.7	6.5	3.8	3.3
Composición Porcentual del empleo automotriz										
Empleo Total Automotriz	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Automóviles	39.4	38.0	36.5	34.6	35.5	38.3	35.6	36.5	40.4	40.8
Autopartes	60.6	62.0	64.0	65.4	64.5	63.7	64.4	63.5	59.6	59.4

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(Miles de Millones de Dolares)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Dolares Corrientes										
Export. Total Automotriz	0 415	1 043	1 559	1 549	2 269	3 296	3 514	3 585	4 866	5 642
Tasa (%)	8.2	104.0	44.0	(0.6)	46.5	45.3	8.6	2.0	30.2	20.8
Vehículos	0 129	0 124	0 146	0 141	0 516	1 325	1 493	1 674	2 691	3 778
Tasa (%)	10.2	32.9	17.7	(3.4)	267.2	142.7	12.7	12.1	60.8	40.4
Autopartes	0 286	0 959	1 413	1 408	1 753	1 971	2 021	1 911	1 878	1 864
Tasa (%)	7.3	113.2	47.3	(0.4)	22.4	14.4	2.5	(5.4)	3.5	(5.8)
Motores	0 033	0 603	0 963	1 038	1 153	1 291	1 367	1 336	1 478	1 196
Tasa (%)	(36.6)	181.4	63.0	8.7	11.0	12.0	5.9	(2.3)	10.6	(19.1)
Otros	0 253	0 356	0 430	0 360	0 570	0 640	0 654	0 575	0 500	0 668
Import. Total Automotriz	1 902	0 426	0 717	0 961	0 787	1 285	2 058	3 952	4 936	6 568
Tasa (%)	38.8	(65.6)	67.5	34.0	(19.1)	63.3	63.3	86.4	24.9	33.1
Vehículos y Mal Ensambl.	1 291	0 233	0 362	0 465	0 377	0 875	1 205	3 140	4 236	5 485
Tasa (%)	32.3	(70.8)	53.4	28.5	(18.9)	132.1	37.7	160.6	34.9	29.7
Autopartes	0 611	0 195	0 355	0 436	0 410	0 410	0 823	0 812	0 700	1 073
Tasa (%)	54.7	(56.3)	82.1	39.7	(17.3)	0.0	117.8	(9.1)	(13.8)	53.3
Balanza Comercial	(1 487)	0 655	0 842	0 588	1 482	2 011	1 416	(0 367)	(5 267)	(0 926)
Composición porcentual de las exportaciones										
Export. Total Automotriz	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Vehículos	31.1	11.4	9.4	9.1	24.1	40.2	42.5	46.7	57.6	67.0
Autopartes	68.9	88.6	90.6	90.9	75.9	59.8	57.5	53.3	42.4	33.0
Motores	8.0	55.7	63.1	67.1	50.8	39.2	38.9	37.3	31.7	21.2
Otros	6.10	32.9	27.6	23.8	25.1	20.8	18.6	16.0	10.7	11.8
Composición porcentual de las importaciones										
Import. Total Automotriz	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Vehículos y Mal Ensambl.	67.9	54.4	50.5	48.4	47.9	68.1	57.4	79.5	85.8	83.7
Autopartes	32.1	45.6	49.5	51.6	52.1	31.9	42.6	20.5	14.2	16.3

Fuente: Elaborado en base a información del IMCI

PRODUCTO INTERNO BRUTO AUTOMOTRIZ

(Miles de M6nes de Pesos)

	1960	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1990	1991
Precios Constantes (1980)										
Producci6n Bruta	175.60	113.92	143.2	162.5	136.44	157.65	201.67	241.06	291.33	356.41
Tasa (%)	12.9	(30.9)	27.5	25.7	(25.2)	15.5	27.9	19.5	20.9	22.3
Consumo Intermedio	112.30	71.19	91.05	114.92	85.63	99.43	127.58	153.12	187.13	229.73
Tasa (%)	13.2	(32.2)	27.9	26.2	(25.5)	16.1	28.5	20.0	22.2	22.8
Producto Interno Bruto	63.30	42.73	54.15	67.58	50.81	58.22	74.09	87.94	104.2	126.68
Tasa (%)	12.4	(28.6)	26.7	24.8	(24.8)	14.6	27.3	18.7	18.5	21.6
PIB Autom6viles	36.80	20.43	26.79	34.93	25.43	31.69	42.08	51.70	67.43	83.86
Tasa (%)	14.2	(40.2)	31.0	30.4	(27.2)	24.6	32.8	22.9	30.4	24.4
PIB Autopartes	26.50	22.28	27.36	32.65	25.38	26.53	32.01	36.24	36.77	42.82
Tasa (%)	10.1	(13.2)	22.8	19.3	(22.3)	4.5	20.7	13.2	1.5	18.5
Precios Corrientes										
Producci6n Bruta	176	478	1051	2046	2048	8846	20089	28220	36464	50688
Tasa (%)	40.8	43.5	119.8	94.8	49.0	190.2	127.1	30.5	39.1	39.0
Consumo Intermedio	112	297	634	1233	1812	5928	13738	18143	25432	32040
Tasa (%)	37.2	40.5	113.5	94.5	47.0	221.6	135.7	32.1	40.2	26.0
Producto Interno Bruto	64	181	417	813	1236	3016	6351	8677	11032	18648
Tasa (%)	47.1	48.7	130.1	95.2	52.0	144.2	110.4	27.2	36.6	69.0
Remuneraci6n Asalariados	24	64	104	186	293	725	1720	2381	3495	5597
Tasa (%)	30.3	31.3	62.5	78.6	57.5	147.4	137.2	38.4	48.8	60.1
Impuestos Ind. Netos	8	20	44	83	113	225	610	782	1007	1336
Tasa (%)	362.6	72.2	117.5	113.6	21.5	99.1	171.1	29.2	26.8	32.9
Ingreso no Salarial	32	97	269	534	830	2066	4021	4914	6530	11713
Tasa (%)	39.0	58.0	177.3	96.3	55.4	149.2	94.4	22.2	32.9	79.4
Composici6n Porcentual										
Producci6n Bruta	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Consumo Intermedio	63.6	62.1	60.4	60.3	59.4	65.9	68.4	69.2	69.7	63.2
Producto Interno Bruto	36.4	37.9	39.6	39.7	40.6	34.1	31.6	30.8	30.3	36.8
Composici6n Porcentual PIB										
Remuneraci6n Asalariados	37.5	35.4	25.0	22.9	23.7	24.0	27.1	29.5	31.7	30.0
Impuestos Ind. Netos	12.5	11.0	10.4	11.4	9.1	7.5	9.8	9.7	9.1	7.2
Ingreso no Salarial	50.0	53.6	64.6	65.7	67.2	68.5	63.3	60.8	59.2	62.8

Fuente: Elaborado en base a informaci6n del INEGI

VENTAS INTERNAS DE VEHICULOS POR CATEGORIA
(Millones de Unidades)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Ventas de Automóviles por Clase										
Ventas internas totales	286 05	182 05	217 85	242 18	190 87	154 18	210 07	274 51	348 8	366 22
Tasa (%)	7,2	(13,0)	13,3	11,3	(33,7)	(4,1)	36,3	30,7	27,1	10,8
Subcompactas	152 48	124 74	132 87	135 49	93 45	82 84	110 05	148 88	213 59	226 29
Tasa (%)	14,0	(30,7)	8,6	1,8	(31,0)	(7,5)	18,4	33,2	45,7	5,9
Compactas	82 94	38 56	57 46	74 03	51 20	45 24	78 92	104 32	110 21	132 48
Tasa (%)	(2,2)	(50,9)	48,0	28,9	(30,6)	(11,9)	74,4	32,2	5,8	20,2
De lujo	26 72	19 74	16 73	23 50	11 56	13 23	17 21	19 84	19 57	24 21
Tasa (%)	1,3	(1,7)	(5,1)	25,7	(50,9)	14,4	30,1	15,8	(1,8)	24,2
Deportivos	11 90	6 98	6 47	8 12	4 46	2 75	3 86	3 86	5 43	3 86
Tasa (%)	22,2	11,2	(5,7)	7,7	(51,1)	(36,3)	41,5	(5,9)	48,4	(26,8)
Composición Percentual de las Ventas										
Total Ventas	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Subcompactas	53,3	65,0	61,1	55,9	56,2	60,3	52,4	53,4	61,2	56,5
Compactas	32,5	20,1	26,4	30,6	31,6	29,3	37,6	38,0	31,6	36,3
De lujo	10,0	10,3	8,6	8,7	7,2	8,6	8,2	7,3	5,8	6,3
Deportivos	4,2	4,7	3,9	3,8	2,8	1,8	1,9	1,3	1,6	1,0
Ventas de Camiones y Autobuses										
Ventas internas totales	178 27	80 78	112 65	140 46	98 16	83 78	121 85	171 37	198 12	246 70
Tasa (%)	12,7	1,2	30,5	32,7	(34,3)	(4,5)	40,8	30,0	14,4	25,8
Camiones	170 33	80 03	110 20	144 04	95 64	82 07	129 10	167 42	190 47	236 08
Tasa (%)	12,1	(54,2)	37,7	30,7	(33,8)	(7,7)	40,2	29,7	13,8	23,8
Tractocamiones	8 87	0 45	1 38	3 80	1 30	1 50	2 14	3 27	4 14	8 29
Tasa (%)	52,5	(87,5)	208,7	180,9	(83,9)	15,4	42,7	52,8	26,8	89,5
Autobuses Integrales	1 37	0 28	1 07	1 62	1 22	0 22	0 81	0 86	1 51	2 36
Tasa (%)	30,0	(80,6)	282,1	70,1	(53,0)	(82,0)	177,3	11,2	122,1	56,3
Ventas de Camiones por Clase										
Ventas internas totales	170 33	80 03	110 20	144 04	95 64	82 07	129 10	167 42	190 47	236 08
Tasa (%)	12,1	(54,2)	37,7	30,7	(33,8)	(7,7)	40,2	29,7	13,8	23,8
Comerciales	101 80	57 51	76 35	101 40	72 73	72 15	100 57	122 85	131 08	147 22
Tasa (%)	12,0	(52,1)	36,2	29,4	(29,3)	(0,8)	36,4	22,0	6,8	12,3
Ligeros	26 11	13 10	17 61	25 80	18 04	15 70	24 17	37 52	47 81	71 32
Tasa (%)	(13,5)	(57,4)	34,4	45,4	(20,5)	(13,0)	53,8	55,2	29,8	48,8
Pesados	34 27	7 03	10 53	14 40	3 95	3 36	3 55	6 25	9 79	14 22
Tasa (%)	48,8	(65,4)	49,9	37,2	(72,7)	(14,8)	5,7	78,1	56,6	45,3
Chasis Coraza	6 15	2 28	3 71	2 98	0 92	0 86	0 81	1 00	1 90	3 32
Tasa (%)	16,7	(35,2)	55,0	(30,1)	(64,5)	(7,1)	(5,3)	22,8	100,0	66,6
Composición Percentual Ventas de Camiones										
Total Ventas	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Comerciales	56,8	71,9	71,1	70,4	78,0	78,4	77,8	73,3	66,8	62,4
Ligeros	16,5	16,4	16,0	17,8	18,8	17,1	18,7	22,4	25,0	30,2
Pesados	20,1	8,8	9,8	10,0	4,1	3,6	2,7	3,7	5,1	6,0
Chasis Coraza	3,8	3,0	3,4	1,8	1,0	0,9	0,8	0,8	1,0	1,4

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

INDICADORES AUTOMOTORES

(Cuentas Positivas)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Ventas y Producción										
Ventas de vehículos (Miles de unidades)	444.11	372.81	328.34	381.84	354.43	347.85	341.92	448.86	440.27	442.88
Tasa (%)	0.0	141.91	21.1	19.0	(33.9)	(4.2)	27.9	28.4	22.4	14.9
Distribución de ventas Importadas (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Reservas (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Actividades Empresariales										
Tasa (%)	244.06	100.06	217.46	212.18	180.87	154.19	219.87	274.91	348.0	389.03
	7.2	(33.9)	15.3	11.3	(34.7)	(4.1)	30.9	27.1	27.1	14.9
Compras										
Tasa (%)	179.33	60.63	119.29	144.64	88.84	82.07	120.19	167.42	190.47	238.00
	12.1	(64.2)	37.7	30.7	(33.9)	(7.7)	40.2	39.7	15.9	33.9
Trasferencias										
Tasa (%)	0.97	0.46	1.26	3.06	1.36	1.90	0.14	2.37	4.16	0.86
	62.6	(61.6)	294.7	140.9	(63.9)	16.4	42.7	62.6	29.0	99.0
Actividades Integradas										
Tasa (%)	1.07	0.26	1.07	1.62	1.22	0.29	0.91	0.96	1.11	0.91
	88.0	(60.6)	262.1	78.1	(33.9)	(63.9)	177.3	11.1	12.1	64.0
Actividades Importadas										
Tasa (%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Compras Importadas										
Tasa (%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.42	4.11
										164.4
Exportación de vehículos (Miles de unidades)										
Tasa (%)	18.19	22.44	34.06	54.43	73.44	143.67	174.54	146.00	271.94	344.86
	18.3	42.0	51.7	71.4	24.0	129.1	7.1	13.3	21.3	29.6
Actividades										
Tasa (%)	11.99	20.77	34.06	48.86	40.22	133.44	149.13	184.00	214.92	354.77
	(34.3)	64.9	64.4	84.9	(16.3)	236.9	7.3	14.4	24.7	34.6
Compras										
Tasa (%)	4.90	1.44	3.24	8.21	31.46	27.14	29.14	30.20	29.24	23.93
	(14.1)	(2.7)	123.4	154.4	246.4	(1.4)	8.7	3.9	(19.3)	(11.7)
Trasferencias										
Tasa (%)	0.00	0.24	0.44	0.50	0.30	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00
	60.8	62.9	(20.1)	(7.7)	(100.0)					
Prod. Intra Vehículos (Miles de unidades)										
Tasa (%)	490.01	296.45	340.95	448.94	341.95	340.95	511.17	641.22	612.30	618.01
	18.3	(31.1)	24.4	27.1	(27.1)	18.9	30.1	24.7	24.9	16.4
Actividades										
Tasa (%)	303.90	267.14	244.79	297.06	206.47	277.41	346.22	438.84	546.06	706.00
	0.2	(31.1)	16.1	21.4	(29.1)	35.1	29.9	29.9	30.6	34.4
Compras										
Tasa (%)	179.46	77.81	119.29	154.98	120.77	118.26	146.16	166.42	214.17	254.42
	12.0	(64.3)	44.4	37.0	(19.6)	(19.4)	34.3	27.1	8.9	20.4
Trasferencias										
Tasa (%)	0.82	0.39	1.16	4.06	1.33	1.33	0.20	2.51	4.06	0.14
	60.1	(62.5)	298.0	129.8	(61.1)	(14.9)	33.3	30.1	18.9	100.5
Actividades Integradas										
Tasa (%)	1.47	0.26	1.10	1.86	1.32	0.21	0.80	0.86	1.00	0.77
	(12.2)	(73.1)	211.1	47.8	(24.1)	(62.5)	186.7	1.3	11.1	64.3
Producto Intra Veh. Solo (Miles de Puntos 1980)										
Tasa (%)	83.36	62.73	64.15	67.64	60.61	64.22	73.99	67.94	164.20	170.96
	12.4	(22.4)	26.7	24.0	(7.4)	14.0	27.5	16.7	16.5	21.6
Índice de Precios (1980=1)										
Consumidor, Automóviles	1.00	0.97	0.91	1.05	0.98	0.84	1.00	1.01	1.17	1.06
Tasa (%)	21.4	130.1	86.9	96.3	94.0	163.1	97.9	1.9	10.2	11.7
Productor, Camiones	1.00	0.90	0.84	1.11	0.90	0.80	1.17	1.01	1.26	1.10
Tasa (%)	21.4	132.0	72.1	96.2	92.9	178.9	91.9	2.0	10.2	23.0
Sector Extranjero (M\$ Dls)										
Exportaciones Comercio Autom.	-1467.00	858.00	642.00	649.00	1462.00	2913.00	1418.00	-367.00	-257.00	-809.00
Tasa (%)	416.00	194.00	154.00	154.00	2200.00	3290.00	2414.00	3544.00	4642.00	5642.00
	0.2	104.0	41.0	60.0	44.5	41.3	8.5	2.0	20.0	20.0
Importaciones	1962.00	626.00	717.00	961.00	747.00	1266.00	2090.00	3052.00	4938.00	4644.00
Tasa (%)	34.9	166.0	67.5	34.0	(14.1)	63.3	63.3	64.4	24.0	33.1
Sector Local										
Salario Medio Anual (Miles de Puntos 1980)	187.78	184.73	140.90	130.94	121.82	136.64	140.22	143.94	137.20	140.00
Tasa (%)	(0.2)	(18.1)	(14.4)	(7.2)	(6.4)	9.5	1.9	4.6	7.6	3.7
Empleo Automóviles	121.29	94.31	108.51	132.30	117.76	114.70	124.90	127.30	127.80	140.00
Tasa (%)	12.3	(24.6)	18.1	21.0	(11.9)	(2.4)	8.7	16.1	7.9	9.0
Vehículos por Empleado	0.8	3.0	3.3	3.9	2.0	3.4	4.1	4.7	6.6	6.6
Tasa (%)	(1.9)	(24.6)	0.0	4.2	(16.5)	19.0	19.7	13.3	18.0	9.7

Fuente: Elaborada de un baremo e información del INECI

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(Razones Relevantes)

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Razones de Producción										
PIB Automotriz/ Nacional	0.014	0.009	0.011	0.014	0.011	0.012	0.015	0.017	0.020	0.023
PIB Automotriz/ Secund.	0.043	0.030	0.036	0.043	0.034	0.038	0.048	0.053	0.060	0.071
PIB Automotriz/ Manuf.	0.064	0.045	0.055	0.064	0.051	0.057	0.070	0.077	0.087	0.102
Razones de Empleo										
Automotriz al Nacional	0.006	0.004	0.005	0.006	0.005	0.005	0.006	0.006	0.007	0.007
Automotriz a la PEA	0.005	0.004	0.004	0.005	0.004	0.004	0.004	0.005	0.005	0.005
Razones Impuestos Indirec.										
Automotriz al Nacional	0.019	0.009	0.012	0.016	0.013	0.010	0.015	0.015	0.014	0.011
Razones de exportaciones										
Automotrices a Mercancías	0.027	0.049	0.064	0.072	0.142	0.160	0.171	0.157	0.174	0.208
Vehículos	0.008	0.006	0.006	0.007	0.034	0.064	0.073	0.073	0.100	0.139
Autopartes	0.018	0.043	0.058	0.065	0.107	0.095	0.098	0.084	0.074	0.069
Razones de importaciones										
Automotrices a Mercancías	0.101	0.050	0.064	0.073	0.069	0.105	0.111	0.155	0.158	0.172
Vehículos	0.068	0.027	0.032	0.035	0.033	0.072	0.064	0.123	0.135	0.144
Autopartes	0.032	0.023	0.032	0.038	0.036	0.034	0.047	0.032	0.022	0.028
La Ind. Automotriz en la Balanza Comercial Nac. (M. Mill. Dólares)										
Balanza de Mercancías										
Excl. Automotriz	(1.90)	13.11	12.10	7.86	3.12	6.42	0.25	(2.23)	(4.17)	(10.14)
Balanza Automotriz	(1.49)	0.66	0.84	0.59	1.48	2.01	1.42	(0.37)	(0.27)	(0.93)
Balanza de Mercancías	(3.39)	13.76	12.94	8.45	4.60	8.43	1.67	(2.60)	(4.43)	(11.06)

Fuente: Elaborado en base a información del INEGI

BIBLIOGRAFIA

- *La Industria Automotriz en México*
Camarena Luhrs, Margarita
Instituto de Investigaciones Sociales
U.N.A.M.

- *Ventajas y Desventajas de una Política de Exportaciones para la Industria Automotriz Mexicana*
Douglas y Sharp
Trimestre Económico

- *Comportamiento de la Balanza Comercial Automotriz*
Vega, Amado
Revista Comercio Exterior

- *Perspectivas Económicas de la Industria Automotriz*
CIEMEX-WEFA (Julio, 1992)

- *Perspectivas Económicas de México*
CIEMEX-WEFA (Julio, 1992)

- *Proteccionismo e Internacionalismo. Un Programa Internacional para Sindicatos de la Industria Automotriz*
Reignenburg Jeroen
Instituto de Investigaciones Económicas
U.N.A.M.

- *La Industria Automotriz de México en Cifras*
Asociación Mexicana de la Industria Automotriz
Edición 1986

- *El Capitalismo Mexicano en los Ochenta*
Valenzuela Feijó, José
Ediciones Era
- *México en el Curso de una Larga Crisis*
Guillén, Arturo (Varios)
Editorial Nuestro Tiempo
- *Naturaleza de la Crisis Actual*
Aguilar, Alonso (Varios)
Editorial Nuestro Tiempo
- *La Crisis del Capitalismo*
Aguilar, Alonso
Editorial Nuestro Tiempo
- *Problemas de la Economía Mexicana*
Guillén, Arturo
Editorial Nuestro Tiempo
- *La Industria Automotriz en México*
Secretaría de Programación y Presupuesto
- *Análisis y Expectativas de la Industria Automotriz en México 1981 - 1986*
Secretaría de Programación y Presupuesto
- *Decretos Automotrices 1972, 1977, 1983, 1989*
Secretaría de Comercio y Fomento Industrial
- *Overview of the Mexican Economy*
American Chambers of Commerce of Mexico

- *Tratado de Libre Comercio de América del Norte
Sector Automotriz*

- *Reporte Económico sobre México
Ecanal, S.A. de C.V.*

- *Diez Años del Sector Automotriz en México
Asociación Mexicana de Autopartes
1972/1981*

- *La Reestructuración Internacional de la Industria Automotriz
UNIDO ONU*

- *Mexican Industrial Development Plans
Ventana Associates Inc.*