



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ACATLAN"

**ANALISIS DE LA RELACION GUBERNAMENTAL EN MATERIA AUTOMOTRIZ**

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
**P R E S E N T A :**  
**CARLOS HERNANDEZ RIVAS**

Naucalpan de Juárez, Edo. de Méx. 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.

## I N D I C E

	pág.
OBJETIVO.	
INTRODUCCION.	
1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTES DE 1962.	
A) ANTECEDENTES HISTORICOS.	1
B) EL ESTADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTES DEL DECRETO PUBLICADO EN AGOSTO DE 1962.	4
2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DESPUES DE 1962.	
A) ANALISIS DEL DECRETO PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1962.	6
B) IMPLICACIONES.	11
C) DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DURANTE LA VIGENCIA DEL CITADO DECRETO. (INICIO DE LAS EXPORTACIONES).	12
3. REGLAMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	
A) ESTUDIO DE LOS DIFERENTES DECRETOS.	33
4. DECRETO PUBLICADO EN DICIEMBRE DE 1989 PARA FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	
A) CAMBIOS CON RESPECTO AL DECRETO DEL 62.	63
B) TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	67
B1) GLOBALIZACION.	68
B2) APERTURA.	71
B3) DESREGULACION.	74
B4) COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.	76
B5) LOGROS (EXPECTATIVA DERIVADA DE LA APLICACION DEL DECRETO).	80
5. IMPACTO DE LAS REGLAS DE APLICACION DEL DECRETO PARA FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.	
A) CAMBIOS ESTRUCTURALES.	82

A1)	MANUFACTURA.	85
A2)	VENTAS.	90
B)	REAJUSTE DE LOS PROGRAMAS DE PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL.	93
C)	CONSECUENCIAS EN LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES.	94
C1)	REPERCUSIONES LEGALES.	96
C2)	REPERCUSIONES FISCALES.	100
C3)	REPERCUSIONES ECONOMICAS.	114
C4)	REPERCUSIONES SOCIALES.	116
D)	AVANCE O RETROCESO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL?	117
E)	CONCLUSIONES.	121
	BIBLIOGRAFIA.	

O B J E T I V O :

ANALISIS DE LA REGLAMENTACION GUBERNAMENTAL EN MATERIA AUTOMOTRIZ Y EVALUACION DEL IMPACTO DE CADA UNO DE LOS CAMBIOS DE LA LEGISLACION DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO- SOCIAL, MOSTRANDO LAS POSIBILIDADES Y DIFICULTADES EN EL DESARROLLO DE ESTA INDUSTRIA, MEDIANTE UNA SERIE DE ALTERNATIVAS COMO SON: LA COMUNIZACION DE PARTES AUTOMOTRICES, LA ESTANDARIZACION DE LA CALIDAD, LA MAQUILA A FABRICANTES EXTRANJEROS, EL INCREMENTO DE LA EXPORTACION DE PARTES Y UNIDADES TERMINADAS, LA SIMPLIFICACION DE MODELOS, LA INCORPORACION OBLIGATORIA DE ADITAMENTOS ANTI-CONTAMINANTES EN LOS VEHICULOS, LA FABRICACION DE UN MODELO FAMILIAR VERDADERAMENTE ECONOMICO ASI COMO UNIDADES CON CARACTERISTICAS ESPECIALES PARA EL CAMPO.

## I N T R O D U C C I O N

La actividad automotriz ocupa un lugar preponderante entre los sectores productivos de México y de otros países altamente desarrollados.

El sector productor de automóviles y sus componentes, así como toda la industria que se crea a su alrededor, ocupa a casi diez por ciento del empleo manufacturero en países desarrollados. El crecimiento del "complejo automotor" se ha extendido a varios países a través diversos mecanismos y en variadas circunstancias. México figura entre las naciones en vías de desarrollo que poseen un sector automotriz.

En 1962 México incorporó esta actividad al patrón de desarrollo en base a la integración de partes, regulando su comportamiento con el fin de controlar la importación de mercancías del ramo, y de crear una industria nacional automotriz. Desde entonces el sector ha estado sujeto a diversos tipos de reglamentaciones que han dirigido su desarrollo.

El propósito de este estudio será brindar un análisis detallado de esta actividad en nuestro país, así como de la reglamentación gubernamental que lo afecta y evaluación del impacto de cada uno de los cambios de la legislación desde el punto de vista económico social, mostrando las posibilidades y dificultades en el desarrollo de esta industria, mediante una serie de alternativas como son: tanto la estandarización de partes automotrices, como de su calidad, la maquila a fabricantes extranjeros, el incremento de la exportación de partes y unidades terminadas, la simplificación de modelos, la incorporación obligatoria de aditamentos anticontaminantes en los vehículos, la fabricación de un modelo familiar verdaderamente económico así como de unidades con características especiales para el campo.

En la primera parte desarrollaremos lo relativo a la industria automotriz antes de 1962. Aquí pretendemos cubrir los antecedentes históricos y el estado de la industria automotriz antes del decreto publicado en Agosto de 1962.

En la segunda parte trataremos el decreto para la industria automotriz de 1962, sus implicaciones y desarrollo, así como el inicio de las exportaciones.

En la tercera parte estudiaremos las diferentes regulaciones gubernamentales que han afectado a la producción de vehículos y sus partes.

En la cuarta parte veremos el decreto publicado para "Fomento y Modernización de la Industria Automotriz", publicado en Diciembre de 1969, y sus cambios con respecto al decreto del 62.

Posteriormente, analizaremos un marco teórico sobre las tendencias de la industria automotriz que sirve de base para la

elaboración de un modelo explicativo del comportamiento de la industria terminal ante las diferentes restricciones que enfrenta como resultado de la regulación. Ante las perspectivas del proceso de "globalización" de la producción de componentes automotrices, se analizan los efectos que sobre los flujos comerciales automotrices tendría una desregulación de la actividad y una liberalización comercial del sector, llegando a obtener estimaciones sobre los beneficios que estas dos medidas tendrían sobre el comercio automotriz en México.

Para concluir, en la quinta parte hablaremos sobre las reglas de aplicación, sus cambios estructurales, la manufactura, ventas, los reajustes de los programas de producción de la industria automotriz terminal, las consecuencias en la industria de autopartes, sus diferentes repercusiones, tanto legales como fiscales, económicas y sociales. Además se planteará una interrogante: El avance o retroceso en la industria automotriz terminal.

## 1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTES DE 1962.

### A) ANTECEDENTES HISTORICOS.

El desarrollo automotriz en México surgió como parte del proceso industrializador que siguió nuestra economía en la primera mitad de este siglo.

Como menciona Lifschitz, "antes de 1925, la importación de vehículos armados era la única opción para obtener automóviles en México. Se estima que la importación promedio entre 1908 y 1916 fue de 251 unidades anuales, este reducido rubro refleja el período de crisis de la Revolución Mexicana. Entre 1917 y 1925, una vez estabilizada la situación política en el país, la importación de unidades ascendió a alrededor de 6,000 al año". "Para cuando Ford abrió la primera armadora de autos en México en 1925, existían en el país 53,551 vehículos y una red de carreteras pavimentadas que alcanzaba 241 kilómetros".

"La planta armadora de Ford se estableció en la Villa, en el Distrito Federal, por razones de costos de transporte y por los daños causados a los vehículos si eran transportados en partes. El gobierno de Plutarco Elías Calles, preocupado por incrementar el nivel de empleo y crecimiento, tomó medidas para favorecer el desarrollo automotriz. En 1925 se redujeron las tarifas para importación de material de ensamble en un 50 %, al mismo tiempo que se creaba la Comisión Nacional de Caminos para extender la red nacional de carreteras. Al año siguiente, se otorgaron exenciones fiscales para inversiones en el sector automotriz".

"Sin embargo, Ford continuó siendo la única armadora en México durante diez años. El contexto económico mexicano y los diferentes problemas gubernamentales no favorecieron el establecimiento de nuevas plantas. No es hasta 1935 que General Motors formó la segunda armadora en el país. Pronto le siguieron Automotriz O'Farril en 1937, que armaba el modelo alemán "Hillman-Minx", y Fábricas Automex en 1938, que tenía la concesión de Chrysler. Para 1940 el empleo

---

<sup>1</sup> Lifschitz, E. (1985), "El Complejo Automotriz en México y América Latina". México: Universidad Autónoma Metropolitana. p. 85 - 86

<sup>2</sup> Alvarado Vega, G. (1981), "La Administración de las Ventas en la Industria Automotriz de México". México, D.F.: Tesis para la Licenciatura en Administración. Universidad La Salle. p. 20

<sup>3</sup> Lifshitz, E. (1985), op. cit. p. 86

automotriz ascendió a 1,328 personas, equivalente al 0.5 % del total de la industria de la transformación. Sin embargo, cerca del 95 % del material de ensamble requerido por estas empresas era importado ".

Hasta antes de la entrada de E.U.A. a la segunda Guerra Mundial, el armado de vehículos coexistió con un importante monto de importaciones de autos terminados. En 1941, por ejemplo, las ventas en el mercado mexicano fueron de 11,642 autos de pasajeros, el 42 % de los cuales fueron importados y de 11,092 camiones de los cuales el 36 % provino del exterior.

Sin embargo, a partir de 1942, el armado de vehículos en México, disminuyó drásticamente. En 1944, no se armó un sólo vehículo en el país, y al año siguiente tampoco se armaron autos de pasajeros.

El empleo automotriz había bajado a 444 personas para 1945, un tercio de su nivel cuatro años antes.

"El sector automotriz se recuperó rápidamente después de la guerra. En 1944, International Harvester abrió una planta armadora de camiones, en espera de un auge en cuanto acabara el conflicto bélico ". "Fue a fines de los cuarentas cuando comenzó la regulación del sector automotriz, la cuál podríamos calificar de un tanto errática hasta 1960. Un año después de la creación de la Comisión Nacional de Protección en 1947, se impusieron cuotas a la importación de vehículos, se disminuyeron los aranceles al material de ensamble y se prohibió la importación de llantas y cámaras ". El resultado fue una drástica reducción en la importación de vehículos. En los tres años entre 1948 y 1950 se importó un total de 7,483 vehículos, mientras que solamente en 1947 se habían importado 21,700.

"En 1950, se establecieron cuotas de producción a las empresas, así como un control de precios, a niveles superiores a los internacionales, mientras que se volvió a permitir la importación de vehículos para volver más competitiva a la industria nacional (lo cual constituía una clara contradicción de incentivos). Después de la devaluación de 1954, se incrementaron las restricciones a la importación de autopartes, y ese mismo año la Ley de la Promoción de Industrias Nuevas y Necesarias (en vigencia hasta 1975), otorgó a la

---

' Ibid., p. 95

' Ibid., p. 95.

' Ibid. p. 96.

industria terminal exenciones de pago de impuestos durante diez años. En 1958 se emitieron reglamentos que reducían en un 50 % la variedad de marcas ofrecidas y congelaban los precios oficiales de los vehículos<sup>1</sup>. Como resultado de todas estas políticas tenemos un nivel de vehículos armados un tanto deficiente, aunque ascendente, creciendo de 23,000 a 51,000 unidades entre 1947 y 1960. La importación fue irregular y ascendente incrementándose casi en 16,000 unidades para alcanzar 38,368 unidades en 1960. El P.I.B. \* automotriz casi se triplicó entre 1950 y 1960, pasando de 1.5 % a 2.2 % del P.I.B. manufacturero. El empleo automotriz llegó a 16,000 personas en 1960, el 2.0 % del personal ocupado en la industria de la transformación. Los precios de vehículos y accesorios se comportaron principalmente obedeciendo al tipo de cambio. Los aumentos importantes en precios se dieron a raíz de las devaluaciones de 1947, 1949 y 1954. Entre 1939 y 1946 el precio relativo de vehículos y accesorios cayó con respecto al resto de la economía, recuperando el nivel de 1939 después de la devaluación del tipo de cambio de 1947 - 1948. Los productos automotrices volvieron a abaratare en relación al Índice General de Precios hacia 1953, regresando al nivel de 1949 después de la devaluación de 1954 y se mantuvieron en forma relativamente estable con respecto al Índice General hasta 1970.

"El problema fundamental de la industria automotriz en México en 1960 era que, a pesar de que el consumidor mexicano podía escoger entre 44 marcas y 117 modelos, no existía un verdadero desarrollo automotriz en el país. Ese año, el 53 % de la demanda interna de automóviles de pasajeros, y el 21 % de la demanda de camiones fue cubierto por importaciones. De aquellos vehículos armados en el país en 1960, el 80 % del valor de las autopartes provino del extranjero<sup>2</sup>". Las exportaciones del sector eran insignificantes sumando \$300,000 dólares en 1960, que junto con una importación de \$83.5 millones, en vehículos y autopartes en ese año, llevaron al país a serios problemas de balanza comercial.

Para principios de los años sesentas, ya se discutía en círculos gubernamentales la necesidad de promover activamente el desarrollo automotriz, especialmente después de las medidas tomadas por otros países como Brasil y Argentina en 1956 y 1959 respectivamente, consistentes en la imposición de un elevado grado de integración nacional.

\* P.I.B. = Producto Interno Bruto

---

<sup>1</sup> Ibid., p. 101 - 104

<sup>2</sup> Lifschitz, E. (1985), op. cit. p. 106

B) EL ESTADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTES DEL DECRETO DE AGOSTO DE 1962.

a) Por Empresas y Marcas.

Al finalizar el año de 1961, existían en México 22 plantas ensambladoras, las cuales armaban 35 tipos de automóviles y 26 marcas de camiones.

El proceso de armado era tan sencillo, tecnológicamente hablando, y requería de tan poca inversión en maquinaria especializada, que el comportamiento de las empresas terminales era bastante flexible.

"De las ventas totales de la Industria Nacional realizadas durante ese año, la participación en el mercado por empresa se presentaba de la siguiente manera":

GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V. (Se estableció en 1935).	19.7 %
FABRICAS AUTOMEX, S.A. (Se estableció en 1939).	17.7 %
DIESEL NACIONAL, S.A. (Se estableció en 1951).	16.2 %
FORD MOTOR COMPANY (Se estableció en 1925).	15.1 %
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C.V. (Se estableció en 1954).	7.3 %
	-----
SUB - TOTAL	76.0 %
LAS OTRAS 17 EMPRESAS	24.0 %
	-----
TOTAL NACIONAL:	100.0 %
	-----

Como podemos apreciar en este cuadro, 5 empresas absorbían el 76 % de la producción total nacional, que para este año fue de 62,563 unidades.

## b) El Nivel de Empleo.

"En el año de 1962, la Industria Automotriz Terminal daba empleo a un poco más de 9,000 personas, que representaban en aquel año el 0.5 % de las personas ocupadas en el Sector Industrial Manufacturero; el 0.4 % de las ocupadas en el total del Sector Industrial y el 0.07 % del total de la población económicamente activa.

En ese año las, 9,000 personas ocupadas, armaron 66,637 unidades; 7.4 unidades armadas por cada persona ocupada en la Industria "3".

## c) La Demanda Total.

"Para el año de 1962, la demanda total fue de 87,874 unidades armadas, correspondiendo un 24.2 % (con 21,237 unidades) a unidades importadas armadas y el resto a unidades ensambladas en territorio nacional (66,637 unidades) "4".

	DEMANDA	IMPORTADOS	ENSAMBLADOS
1962	TOTAL	ARMADOS	EN MEXICO
Autos	56,138	15,337	40,801
Camiones	31,736	5,900	25,836
	-----	-----	-----
Total:	87,874	21,237	66,637
	=====	=====	=====
De 1950			
A 1961	835,085	335,142	499,943
(11 Años)			

" AMIA. (1966), op. cit. p. 12

" AMIA., (1973) " La Industria Automotriz de México en Cifras", México: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. p. 58

## 2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DESPUES DE 1962.

### A) ANALISIS DEL DECRETO PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE 1962.

En esta sección analizaremos las políticas y el desenvolvimiento del sector automotriz a partir del primer decreto que lo regularía en 1962.

"Desde el principio de la administración de Adolfo López Mateos (1958 - 1964) se había comenzado el estudio de una nueva política automotriz. Se creó un Comité Intersecretarial, y con el apoyo de NAFINSA se publicó un estudio en 1960, que tomaba en consideración la experiencia obtenida a través de visitas a Brasil y Argentina, donde se habían aumentado los requisitos de integración nacional. El reporte contenía recomendaciones específicas sobre la estructura industrial que debería tener la industria automotriz mexicana:

- 1) No debería haber más de 4 ó 5 empresas.
- 2) Cada empresa produciría sólo un modelo, que no fuera de lujo.
- 3) Las empresas terminales no podrían producir sus propias autopartes, lo cual acentuaría la estandarización de partes entre empresas.
- 4) Los productores terminales y de autopartes serían de mayoría de capital mexicano <sup>17</sup>.

Dentro de este panorama se publica el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz en 1962.

- Decreto para la Industria Automotriz de 1962.

En el Diario Oficial de la Federación del 25 de Agosto de 1962, aparece publicado el Decreto que "Prohíbe la Importación de motores para automóviles y camiones, así como conjuntos mecánicos armados para uso o ensamble, a partir del primero de Septiembre de 1964".

Este Decreto se origina ante la necesidad de acelerar el Programa de Integración de la Industria Automotriz,

---

<sup>17</sup> Bennett, D. (1985), Transnational Corporations vs. the State. The Political Economy of the Mexican Auto Industry. Princeton, N.J.: Princeton Univ. Press. p. 94 - 95

establecido por el Ejecutivo Federal, para lo cual deben aprovecharse al máximo las instalaciones existentes en el País en el campo de la industria mecánica, eléctrica, de fundición y de otras auxiliares.

Es también objetivo de este Decreto el establecimiento de nuevas industrias conexas con la automotriz.

Con un plazo anticipado de dos años, este Decreto establece la prohibición de importar motores completos para automóviles y camiones, así como conjuntos mecánicos. Esto significa, la necesidad por parte de las Plantas de Ensamble, de tener sus propias fábricas de motores para poder subsistir. De esta manera, las Plantas de Ensamble se convierten automáticamente en Fábricas de Automóviles y Camiones.

También indica que la Secretaría de Industria y Comercio, podrá autorizar la importación de aquellas partes que requieran la producción en México de motores y conjuntos mecánicos.

Asimismo ordenó que a partir del primero de Septiembre de 1964, la integración de la Industria Automotriz Nacional más la incorporación de las partes de fabricación nacional que actualmente (1962) se utilizan en el ensamble de vehículos automotores, representará cuando menos el 60 % del costo directo del vehículo fabricado en México.

Con este Decreto se opera un cambio radical. Se importaban las piezas que componían un automóvil ó camión sin restricción y ahora es necesario que el costo directo del vehículo fabricado en México tenga un 60 % mínimo de contenido nacional.

Con la publicación de este Decreto, las reglas del juego para la Industria Automotriz cambiaron. Las empresas terminales aceptaron con relativa facilidad la imposición de un G.I.N., el límite a la integración vertical, y a la mayoría de capital nacional en autopartes, debido principalmente a que estas medidas se llevaban ya como una tendencia irreversible en América Latina. Asimismo, el gobierno mexicano impuso un G.I.N. no mayor de 60 %, para evitar los altos costos de estampado doméstico así como para otorgar mayor flexibilidad en los modelos producidos<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Bennet, D. (1985), Transnational Corporations vs. The State. The Political Economy of the Mexican Auto Industry. Princeton, N.Y.: Princeton Univ. Press. p. 94 - 95

El conflicto entre el estado y las empresas automotrices surgió cuando el gobierno pretendió limitar el número de empresas para que las restantes lograran alcanzar escalas eficientes de producción. Por lo anterior, las armadoras debían presentar sus planes y proyectos ante la Secretaría de Industria y Comercio para su aprobación.

Las solicitudes de Fábricas Automex, Promexa, Dina y VAM fueron rápidamente aprobadas. De hecho, el gobierno mexicano tenía en mente una estructura industrial automotriz con sólo cuatro empresas, todas de 100 % capital mexicano, Automex produciría los autos grandes (Chrysler), Promexa y Dina los autos populares (VW y Renault), y VAM los Jeep, de alta demanda en zonas rurales.

Sin embargo, pronto la oposición se hizo evidente. El gobierno de López Mateos nacionalizó la industria eléctrica, y México fue el único país que no siguió el boycot comercial y diplomático contra Cuba a raíz de la Revolución de 1959.

En este contexto, la embajada expresó claramente que el gobierno estadounidense vería con muy malos ojos la exclusión de las empresas automotrices americanas. El gobierno mexicano prefirió ceder para así no desincentivar la inversión extranjera que se pretendía atraer. Una vez aprobadas Ford y General Motors, fue prácticamente imposible negar las solicitudes de Representaciones Delta, Planta Reo e Impulsora Mexicana Automotriz, que eran 100 % capital mexicano. Así en 1962, se aprobaron nueve empresas terminales fabricantes de autos de pasajeros <sup>14</sup>.

"Sin embargo, el pasar de armado a fabricación no era un proceso fácil. Armar no necesitaba mucha tecnología e inversión, pero la fabricación de vehículos sí requería de inversiones considerables en una variedad de máquina-herramientas, así como de un conocimiento tecnológico más complejo <sup>15</sup>. En consecuencia, muchas empresas privadas nacionales no pudieron pasar al proceso de manufactura y ensamblado, o tuvieron que asociarse con capital extranjero.

---

<sup>14</sup> Bennet, D. (1985), *Transnational Corporations vs. The State. The Political Economy of the Mexican Auto Industry*. Princeton, N.Y.: Princeton Univ. Press. p. 100 - 103

<sup>15</sup> Ford (1985) "Ford, 60 años en México: Proeza y Vocación" *Autoindustria*, Edición Especial.

Para 1969 había en el país siete empresas terminales que ensamblaban autos de pasajeros. La intención de reducir a cuatro el número de empresas, y de obtener mayoría de capital nacional en toda la industria no fue efectuada. La única empresa con mayoría de capital privado nacional era Fábricas Automex, que no presentaba problemas de disponibilidad de recursos financieros.

Las empresas terminales de la nueva industria automotriz mexicana emprendieron grandes inversiones en los sesentas para poder realizar los procesos de maquinado y ensamblado de vehículos y motores.

Asimismo, para poder cumplir con los requisitos de GIN las empresas de la industria terminal, especialmente Ford, promovieron la creación de empresas nacionales de autopartes. Ford convenció a uno de los proveedores americanos, Clark Equipment, de asociarse con el Grupo Ica y así crear "Transmisiones y Equipos Mecánicos, S.A.". Tremec produjo sus primeras transmisiones en 1964. Igualmente Ford fue el principal agente detrás de la asociación de Dana con el Grupo Senderos-Trouyet para establecer Spicer, que produce ejes para automóviles. Eaton invirtió en México en 1964 a raíz de las peticiones que le hicieron Ford, General Motors, Chrysler e International Harvester. Eaton, sin embargo, no aceptó tener un socio fuerte en México, y prefirió diluir la mayoría mexicana entre varios accionistas a través del mercado de valores, para así mantener el control administrativo de la empresa.

"Algunas empresas, como Motores y Refacciones (Moresa) e Industria Automotriz (IASA), comenzaron la manufactura de autopartes siendo empresas con capital nacional al 100 %. Moresa fue fundada durante la guerra para reconstruir motores y en 1956 comenzó a producir pistones de refacción. Después del Decreto de 1962, Ford intervino activamente para modernizar esta empresa y dejarla tecnológicamente preparada para producir pistones de equipo original, cuya producción comenzó en 1964. IASA es una empresa del Grupo Ramírez que en un principio producía asientos y resortes, posteriormente comenzó su producción de ruedas y rines, desde entonces se ha involucrado en partes de carrocería y otros estampados con relativo éxito".

La producción automotriz en México experimentó elevadas tasas de crecimiento en la década de los sesentas debido a la conjunción de un incremento en demanda, y a la

---

" Bennet, D. (1985), TRANSNATIONAL CORPORATIONS VS. THE STATE op. cit. p. 134

restricción a la importación de vehículos terminados del decreto del 62. La demanda interna de automóviles de pasajeros prácticamente se duplicó entre 1960 y 1968, pasando de 62,000 a 122,000 unidades. Al mismo tiempo, la participación de las importaciones en el mercado doméstico bajó de 53 % a 16 %, restringiéndose a las franjas fronterizas. El resultado fue un incremento de más del doble en la producción de autos de pasajeros entre 1962 y 1968, pasando de 41,00 a 102,000 unidades, lo que equivale a una tasa de crecimiento anual promedio de 20 %.

"Los precios de los vehículos y de los accesorios automotrices guardaron la misma tendencia moderada a la alza que el resto de la economía en la década de los sesentas. Esto se debió principalmente a la virtual congelación de precios de vehículos y sus accesorios de 1966 a 1972, lo cual era más factible con la paridad prácticamente fija que se registró en esos años <sup>14</sup>.

Sin embargo, el desarrollo automotriz no solucionó el déficit en la balanza comercial de esta actividad. El sector automotriz no era exportador. En 1968, se exportaron apenas \$ 4.3 millones de dólares mientras que se importaron cerca de \$ 135 millones. Las importaciones de productos automotrices continuaban en aumento, a pesar del requerimiento de GIN, debido al mayor número de vehículos producidos. A finales de 1968 ya se discutía en el gobierno de Díaz Ordaz la necesidad de tomar nuevas medidas tanto para resolver el problema de balanza comercial, como para promover el mayor desarrollo de la industria automotriz.

---

(17) Bennet, D. (1985), TRANSNATIONAL CORPORATIONS VS. THE STATE op. cit. p. 141

**B) IMPLICACIONES.**

Este Decreto, sin embargo, no solucionó el problema de la balanza comercial automotriz. El sector continuaba sin exportar. En 1968, el monto de exportaciones fue de \$4.3 millones de dólares (exclusivamente autopartes), mientras que las importaciones ascendieron a \$162 millones. En promedio, el déficit comercial automotriz contribuyó con el 33 % del déficit comercial nacional entre 1963 y 1968.

Esta situación provocó que el gobierno de Díaz Ordaz implementara un cambio en la política hacia la promoción de exportaciones con el Acuerdo de 1969. Esta medida, continuada por Luis Echeverría, llevó a un aumento en las exportaciones hasta \$ 170.9 millones de dólares en 1976, que consistieron principalmente en autopartes y motores. Este resultado fue un éxito considerable, sin embargo, las importaciones automotrices llegaron a los \$800 millones ese mismo año. El déficit automotriz representó casi la cuarta parte del total nacional ese mismo año. En 1976 el déficit en balanza de pagos, entre otras cosas, condujo a una devaluación que acabó con 22 años de estabilidad cambiaria. Dada la elevada proporción de la industria automotriz en el déficit comercial nacional, esta industria se convirtió inmediatamente en foco de atención de la Secretaría de Industria y Comercio.

El cambio a promoción de exportaciones tuvo un efecto muy importante en la estructura industrial del sector automotriz en México, se favoreció enormemente a las empresas de capital extranjero poniendo en desventaja a las de capital nacional.

Las exportaciones de vehículos fue muy difícil en la década de los setentas, debido a consideraciones de costo y calidad.

En 1976, el gobierno de Echeverría estaba listo para dar marcha atrás al esquema de promoción de exportaciones y aumentar drásticamente el GIN. La presión sobre la moneda nacional era demasiado fuerte en esos meses. Fue el equipo de López Portillo el que convenció a la administración saliente de no implementar una nueva política a tan poco tiempo del cambio de poderes. La recesión de 1976-1977 afectó la producción automotriz en México causando que disminuyeran ligeramente las importaciones. Sin embargo, el gobierno de López Portillo sabía que el déficit automotriz aumentaría al recuperarse la producción y comenzó un estudio para decidir la política automotriz de los siguientes años, ante el fracaso de la promoción de exportaciones de 1969.

- C) DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DURANTE LA VIGENCIA DEL CITADO DECRETO. (INICIO DE LAS EXPORTACIONES)

Para conocer los aspectos más relevantes de la Industria Automotriz durante el citado Decreto, veremos los cuadros publicados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz:

- I-1 "PRODUCCION TOTAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
"18".
- I-2 "INDICE DE LA PRODUCCION DE VEHICULOS POR SEGMENTO  
"19".
- I-3 "PRODUCCION DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS  
"20".
- I-4 "INDICE DE LA PRODUCCION DE AUTOMOVILES POR SEGMENTO  
"21".
- I-5 "EQUIVOCALIDAD PORCENTUAL DE LA PRODUCCION DE VEHICULOS  
POR CATEGORIAS "22".
- I-6 "VENTA TOTAL DE AUTOMOVILES, CAMIONES Y AUTOBUSES "23".
- I-7 "ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA VENTA DE AUTOMOVILES POR  
CATEGORIAS "24".
- I-8 "ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LAS VENTAS DE CAMIONES Y  
AUTOBUSES POR CATEGORIAS "25".

---

" CUADRO

- I-9 "PERSONAL OCUPADO EN LAS FABRICAS DE AUTOMOVILES Y CAMIONES, HASTA 13,500 KGS. DE P.B.V. \* 26".
- I-10 "PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 27".
- I-11 "DEMANDA TOTAL DE UNIDADES ARMADAS 28".
- I-12 "DESGLOSE DE UNIDADES IMPORTADAS ARMADAS 29".
- I-13 "SITUACION DE LAS PLANTAS ENSAMBLADORAS 30".
- I-14 "DEMANDA TOTAL DE UNIDADES ARMADAS EN PORCENTAJES 31".
- I-15 "LA BALANZA DE IMPORTACIONES - EXPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 32".

\* P.B.V. = PESO BRUTO VEHICULAR

---

26	CUADRO
27	CUADRO
28	CUADRO
29	CUADRO
30	CUADRO
31	CUADRO
32	CUADRO

I-1

PRODUCCION TOTAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
(UNIDADES)

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONES	TRACTO CAMIONES	AUTOBUSES INTEGRALES	TOTAL
1965	70,242	32,266	505	571	103,584
1966	82,143	31,462	633	528	114,766
1967	82,622	36,631	542	584	120,379
1968	102,386	43,080	596	416	146,478
1969	111,565	52,031	892	903	165,391
1970	133,218	54,735	1,086	947	189,986
1971	153,412	55,669	1,326	986	211,393
1972	163,005	64,444	1,366	976	229,791
1973	200,147	82,491	1,716	1,214	285,568
1974	248,574	98,378	2,632	1,363	350,947
1975	237,118	115,075	2,724	1,707	356,624
1976	214,549	108,844	2,091	1,495	326,979
1977	187,637	90,823	1,005	1,348	280,813
1978	242,519	137,939	2,118	1,551	384,127
1979	280,049	158,103	4,367	1,907	444,426
1980	303,056	178,456	6,819	1,675	490,006
1981	355,497	231,963	8,217	1,441	597,118
1982	300,579	167,430	3,305	1,323	472,637
1983	207,137	77,413	579	356	285,485
1984	244,704	110,395	1,778	1,121	357,998
1985	297,064	155,877	4,088	1,651	458,680
1986	208,469	129,767	1,593	1,223	341,052
1987	277,408	116,249	1,392	209	395,258
1988	353,783	156,192	2,198	603	512,776
1989	438,632	197,278	3,844	1,521	641,275
1990	598,093	218,287	3,498	680	820,558
1991	685,539	272,858	4,372	1,218	963,988
1992	754,092	300,143	4,809	1,339	1,060,383

NOTA: SE INCLUYE LA PRODUCCION DE EXPORTACION

(18) AMIA., (1982) "La Industria Automotriz de México en Cifras". México: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. p. 46

AMIA., (1988) "La Industria Automotriz de México en Cifras", México: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. p. 50

AMIA., (1991) "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" México: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. p. 05

AMIA., (1992) "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" México: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. p. 29 y 31

I-2

INDICE DE LA PRODUCCION DE VEHICULOS POR SEGMENTO  
1965 - 1992  
(AÑO BASE 1965)

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONES	TRACTO CAMIONES	AUTOBUSES INTEGRALES	TOTALES
1965	100	100	100	100	100
1966	117	98	125	92	111
1967	118	114	107	102	117
1968	146	134	118	73	141
1969	159	161	177	158	160
1970	190	170	215	166	183
1971	218	173	263	173	204
1972	232	200	270	171	222
1973	285	256	340	213	276
1974	354	305	521	239	339
1975	338	357	539	299	344
1976	305	337	414	262	316
1977	267	281	199	236	271
1978	345	428	419	272	371
1979	399	490	865	334	429
1980	431	553	135	293	473
1981	506	719	162	252	576
1982	428	519	655	232	456
1983	295	240	115	62	276
1984	348	342	352	196	346
1985	423	483	810	289	443
1986	297	402	315	214	329
1987	395	360	276	37	382
1988	503	484	435	105	495
1989	624	611	224	266	619
1990	851	676	692	119	792
1991	976	846	866	213	930
1992	1073	930	952	234	1023

(19) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 46  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 50  
 AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 05  
 AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 29

I-3

PRODUCCION DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS  
(UNIDADES)

AÑO	POPULARES	COMPACTOS	ESTANDAR	DE LUJO	DEPORTIVOS	TOTAL
1965	19,164	29,525	11,274	6,064	4,215	70,242
1966	25,627	29,928	15,981	6,856	3,751	82,143
1967	30,300	29,202	12,428	7,421	3,271	82,622
1968	37,820	33,511	14,310	10,685	6,060	102,386
1969	44,217	36,315	12,357	12,712	5,964	111,565
1970	59,515	36,898	11,844	16,264	8,697	133,218
1971	75,030	40,210	12,170	16,574	9,428	153,412
1972	88,169	44,723	7,580	16,104	6,429	163,005
1973	116,165	47,970	9,021	20,299	6,692	200,147
1974	141,251	67,683	10,587	20,976	8,072	248,574
1975	131,729	75,229	5,161	18,734	6,265	237,118
1976	117,022	74,978	1,686	15,753	5,110	214,549
1977	88,420	76,623	-----	16,875	5,719	187,637
1978	126,449	88,479	-----	22,068	5,523	242,519
1979	149,028	93,370	-----	28,099	9,552	280,049
1980	170,296	92,596	-----	28,430	11,734	303,056
1981	191,532	111,933	-----	38,117	13,915	355,497
1982	196,439	76,746	-----	18,930	8,464	300,579
1983	137,603	40,620	-----	19,905	9,009	207,137
1984	147,018	63,757	-----	26,276	7,653	244,704
1985	146,287	88,473	-----	53,096	9,208	297,064
1986	102,938	69,838	-----	31,205	4,488	208,469
1987	96,070	136,230	-----	42,495	2,613	277,408
1988	110,053	217,800	-----	17,212	8,718	353,783
1989	146,591	267,753	-----	19,936	4,352	438,632
1990	213,590	320,845	-----	19,569	44,089	598,093
1991	218,911	401,056	-----	20,461	45,111	685,539
1992	240,802	441,161	-----	22,507	49,622	754,092

(20) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 63

AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 67

AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 08 y 30

AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 14 y 31

I-4

INDICE DE LA PRODUCCION DE VEHICULOS POR SEGMENTO  
1965 - 1992  
(AÑO BASE 1965)

AÑO	POPULARES	COMPACTOS	ESTANDAR	DE LUJO	DEPORTIVOS	TOTAL
1965	100	100	100	100	100	100
1966	134	101	142	113	89	117
1967	158	99	110	122	78	118
1968	197	114	127	176	144	146
1969	231	123	110	210	141	159
1970	311	125	105	268	206	190
1971	392	136	108	273	224	218
1972	460	151	67	266	153	232
1973	606	162	80	335	159	285
1974	737	229	93	346	192	354
1975	687	254	45	309	149	338
1976	605	250	14	260	121	303
1977	461	260	---	278	136	267
1978	660	300	---	364	131	345
1979	778	316	---	463	227	399
1980	889	314	---	469	278	431
1981	999	379	---	629	330	506
1982	1025	260	---	312	201	428
1983	718	138	---	328	214	295
1984	767	216	---	433	182	348
1985	763	300	---	876	218	423
1986	537	237	---	515	106	297
1987	501	461	---	701	62	395
1988	574	737	---	284	206	503
1989	764	906	---	328	103	624
1990	1114	1086	---	322	1046	851
1991	1142	1358	---	337	1070	975
1992	1256	1495	---	371	1177	1073

(21) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 63  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 67  
 AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 08  
 AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 14

I-5

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA PRODUCCION  
DE VEHICULOS POR CATEGORIAS  
1965 - 1992

AÑO	POPULARES	COMPACTOS	ESTANDAR	DE LUJO	DEPORTIVOS	TOTAL
1965	27.28	42.04	16.05	8.63	6.00	100.00
1966	31.20	36.43	19.45	8.35	4.57	100.00
1967	36.67	35.35	15.04	8.98	3.96	100.00
1968	36.94	32.73	13.98	10.43	5.92	100.00
1969	39.63	32.55	11.08	11.39	5.35	100.00
1970	44.67	27.70	8.89	12.21	6.53	100.00
1971	48.91	26.21	7.93	10.80	6.15	100.00
1972	54.09	27.44	4.65	9.88	3.94	100.00
1973	58.04	23.97	4.51	10.14	3.34	100.00
1974	56.82	27.23	4.26	8.44	3.25	100.00
1975	55.55	31.73	2.18	7.90	2.64	100.00
1976	54.54	34.95	0.79	7.34	2.38	100.00
1977	47.12	40.84	-----	8.99	3.05	100.00
1978	52.14	36.48	-----	9.10	2.28	100.00
1979	53.21	33.34	-----	10.04	3.41	100.00
1980	56.20	30.55	-----	9.38	3.87	100.00
1981	53.88	31.49	-----	10.72	3.91	100.00
1982	65.35	25.53	-----	6.30	2.82	100.00
1983	66.43	19.61	-----	9.61	4.35	100.00
1984	60.08	26.05	-----	10.74	3.13	100.00
1985	49.25	29.78	-----	17.87	3.10	100.00
1986	49.38	33.50	-----	14.97	2.15	100.00
1987	34.63	49.11	-----	15.32	0.94	100.00
1988	31.10	61.57	-----	4.86	2.47	100.00
1989	33.42	61.04	-----	4.54	1.00	100.00
1990	35.71	53.64	-----	3.27	7.38	100.00
1991	31.94	59.00	-----	4.92	4.14	100.00
1992	31.93	58.50	-----	4.90	4.67	100.00

(22) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 63

AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 67

AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 08

AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 14

I-6

VENTA TOTAL DE AUTOMOVILES, CAMIONES Y AUTOBUSES  
UNIDADES

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONES Y AUTOBUSES
1960	32,152	23,134
1965	66,902	30,493
1970	132,882	54,793
1971	148,526	58,980
1972	163,678	69,739
1973	178,191	83,854
1974	234,223	98,147
1975	231,108	114,789
1976	199,137	104,230
1977	194,471	94,769
1978	226,587	134,441
1979	266,906	158,325
1980	299,334	183,322
1981	349,751	235,782
1982	300,903	181,579
1983	212,820	82,451
1984	248,047	115,875
1985	292,043	158,029
1986	200,886	130,378
1987	289,633	121,384
1988	354,066	161,000
1989	439,549	202,312
1990	600,882	223,701
1991	691,014	257,256
1992	794,666	282,981

NOTA: SE INCLUYEN VENTAS DE EXPORTACION Y DE IMPORTADOS.

(23) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 88, 100  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 104, 110  
 AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 13 y 34  
 AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 14 y 24

I-7

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LAS VENTAS DE  
AUTOMOVILES POR CATEGORIAS  
1960 - 1992

AÑO	POPULARES	COMPACTOS	ESTANDAR	DE LUJO	DEPORTIVOS	TOTAL
1960	56.42	15.32	13.38	14.88	--- --	100.00
1965	28.28	40.56	15.67	9.60	5.89	100.00
1970	44.33	28.17	8.94	12.04	6.52	100.00
1971	50.09	25.82	7.51	10.63	5.95	100.00
1972	52.03	28.10	5.41	10.25	4.21	100.00
1973	53.86	27.42	4.61	10.43	3.68	100.00
1974	54.42	28.47	4.34	9.26	3.51	100.00
1975	53.82	32.62	2.74	8.07	2.75	100.00
1976	52.87	35.44	0.93	8.17	2.59	100.00
1977	46.34	36.06	-----	15.00	2.60	100.00
1978	47.33	40.30	-----	9.90	2.47	100.00
1979	50.12	35.60	-----	10.63	3.65	100.00
1980	53.31	32.49	-----	10.04	4.16	100.00
1981	52.84	32.17	-----	10.99	4.00	100.00
1982	62.74	27.43	-----	7.01	2.82	100.00
1983	64.95	20.09	-----	10.28	4.68	100.00
1984	61.10	26.41	-----	8.60	3.89	100.00
1985	55.94	30.57	-----	9.72	3.77	100.00
1986	58.16	31.86	-----	7.20	2.78	100.00
1987	60.29	29.35	-----	8.58	1.78	100.00
1988	52.39	37.57	-----	8.19	1.85	100.00
1989	53.40	38.00	-----	7.26	1.34	100.00
1990	61.24	31.60	-----	5.61	1.55	100.00
1991	62.15	32.10	-----	4.05	1.70	100.00
1992	62.36	32.21	-----	4.10	1.33	100.00

(24) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 100

AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 101

AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 13

AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 14

I-8

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LAS VENTAS DE  
CAMIONES Y AUTOBUSES POR CATEGORIAS  
1960 - 1992

**CAMIONES:**

AÑO	COMERCIALES	LIGEROS	MEDIANOS	PESADOS	TRACTO- CAMIONES
1960	39.7	18.9	24.0	6.7	1.7
1965	42.3	22.2	10.1	15.8	1.8
1970	44.0	21.3	6.1	20.2	2.0
1971	44.5	23.3	3.3	20.3	2.2
1972	44.7	21.5	3.2	21.9	2.2
1973	52.0	18.3	1.6	19.5	2.1
1974	51.6	19.0	1.5	18.8	2.8
1975	48.8	20.4	0.9	20.6	2.4
1976	53.2	20.5	0.7	18.3	1.9
1977	59.2	20.0	0.5	13.3	1.2
1978	59.8	21.1	0.4	12.2	1.6
1979	57.4	20.5	0.1	14.6	2.8
1980	57.1	15.8	----	19.2	3.7
1981	60.4	15.3	----	17.9	3.5
1982	66.8	17.1	----	11.4	2.0
1983	71.3	16.3	----	8.7	0.6
1984	69.5	15.6	----	9.4	1.3
1985	67.9	17.2	0.4	9.3	2.4
1986	73.4	19.1	0.4	3.7	1.3
1987	72.3	21.4	0.6	3.0	1.6
1988	76.3	18.3	0.5	2.1	1.7
1989	71.6	21.9	0.5	3.2	1.9
1990	66.7	24.4	0.3	4.8	2.1
1991	67.0	25.0	0.3	5.0	2.0
1992	68.0	26.0	0.3	4.0	0.5

**AUTOBUSES:**

AÑO	INTEGRALES	CHASIS	TOTAL
1960	0.7	8.3	100.00
1965	1.6	6.2	100.00
1970	1.7	4.7	100.00
1971	1.6	4.8	100.00
1972	1.7	4.8	100.00
1973	1.5	5.0	100.00
1974	1.4	4.9	100.00
1975	1.4	5.5	100.00
1976	1.3	4.1	100.00
1977	1.4	4.4	100.00
1978	1.2	3.7	100.00
1979	1.2	3.4	100.00
1980	0.8	3.4	100.00
1981	0.8	2.1	100.00

AÑO	INTEGRALES	CHASIS	TOTAL
1982	0.7	2.0	100.00
1983	0.3	2.8	100.00
1984	0.9	3.3	100.00
1985	1.2	1.6	100.00
1986	1.3	0.8	100.00
1987	0.3	0.8	100.00
1988	0.5	0.6	100.00
1989	0.4	0.5	100.00
1990	0.7	1.0	100.00
1991	0.6	0.1	100.00
1992	0.7	0.5	100.00

\* EL TOTAL ES EL RESULTADO DE LA SUMA DEL PORCENTAJE DE CAMIONES Y AUTOBUSES.

(25) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 103  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 104  
 AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 13  
 AMIA., (1992), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 14

I-9

PERSONAL OCUPADO EN LAS FABRICAS DE  
AUTOMOVILES Y CAMIONES HASTA DE  
13.500 KGS. DE P.B.V. \*  
(MILES DE PERSONAS)

AÑOS	TOTAL	OBREROS	EMPLEADOS
1965	16,720	11,400	5,320
1966	19,067	12,952	6,115
1967	21,530	14,460	7,070
1968	21,994	14,909	7,085
1969	22,303	14,304	7,999
1970	23,825	15,587	8,238
1971	25,809	17,028	8,781
1972	28,042	19,285	8,757
1973	35,551	25,812	9,739
1974	37,114	27,125	9,989
1975	35,735	25,848	9,887
1976	36,105	25,446	10,659
1977	34,216	24,758	9,458
1978	38,472	27,517	10,955
1979	44,026	31,462	12,564
1980	50,697	36,217	14,480
1981	60,359	44,074	16,285
1982	46,958	32,543	14,415
1983	44,570	30,839	13,731
1984	51,461	35,656	15,805
1985	51,624	35,898	15,726
1986	48,349	34,223	14,126
1987	49,394	34,815	14,579
1988	N.D.	N.D.	N.D.
1989	N.D.	N.D.	N.D.
1990	N.D.	N.D.	N.D.
1991	N.D.	N.D.	N.D.
1992	N.D.	N.D.	N.D.

\* PESO BRUTO VEHICULAR

N.D. = NO DISPONIBLE

(26) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 174  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 175  
 AMIA., (1990), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p.

I-10

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS  
POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
(CIFRAS EN MILLONES DE DOLARES)

PARTES:	1970	1978	1987
ACUMULADORES ELECTRICOS,			
PLACAS Y PARTES.	----	4.4	----
BUJIAS Y SUS PARTES.	----	1.0	1.4
MOTORES.	10.9	90.6	1,124.8
PARTES DE MOTOR Y			
TRANSMISION.	10.2	22.7	----
ENGRANAJES.	----	1.5	11.9
EMBRAGUES.	----	0.1	0.7
ARBOLES, EJES Y FLECHA.	0.2	16.5	33.8
PARTES PARA CHASIS.	2.3	8.4	0.5
CAJAS DE VELOCIDAD.	----	50.3	29.5
GUARDAFANGOS.	----	1.5	2.1
DEFENSAS.	----	0.3	0.8
OTRAS PARTES.	3.1	63.2	267.3
CHASIS CON MOTOR.	----	4.6	0.4
CARROCERIAS.	----	0.1	3.7
MUELLES.	0.1	32.8	----
HOJAS PARA MUELLES.	----	0.1	----
OTROS (1).	9.6	----	1.7
VEHICULOS TERMINADOS.	0.3	108.4	1,284.5
VALOR TOTAL DE LA			
EXPORTACION.	36.7	406.5	2,763.1

(1) MATERIAL NO IDENTIFICADO COMO AUTOMOTRIZ.

(27) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 166  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 205

I-11

DEMANDA TOTAL DE UNIDADES

AÑO	UNIDADES IMPORTADAS	ARMADAS	PRODUCCION NACIONAL	DEMANDA TOTAL
1965	*	30,904	103,584	134,488
1970	*	35,461	189,986	225,447
1975	*	47,533	356,624	404,157
1977		53,000	280,813	333,813
1978	*	7,102	384,127	391,229
1979		46,228	444,426	490,654
1980		312,182	490,006	802,188
1981		95,517	597,118	692,635
1982		58,398	472,637	531,035
1983		55,548	285,485	341,033
1984		198,516	375,998	574,514
1985		67,047	458,680	525,727
1986		124,987	341,052	466,039
1987		77,000	395,258	472,258
1988		N.D.	512,776	** 512,776
1989		N.D.	641,275	** 641,275
1990		N.D.	820,558	** 820,558
1991		N.D.	963,988	** 963,988
1992		N.D.	1'060,383	** 1'060,383

\* NO INCLUYE TRACTO-CAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES.

\*\* NO INCLUYE EL TOTAL DE UNIDADES IMPORTADAS ARMADAS.

(28) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 167  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 176  
 AMIA., (1990), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 28 y 29  
 AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 29 y 31

I-12

DESGLOSE DE UNIDADES IMPORTADAS ARMADAS  
(UNIDADES)

AÑO	AL INTERIOR DEL PAIS	A ZONAS Y PERIMETROS LIBRES	TOTAL
1965 *	2,445	28,459	30,904
1970 *	1,804	33,657	35,461
1975	3,857	43,676	47,533
1977	3,164	49,836	53,000
1978 *	1,009	6,093	7,102
1979	46,228	N.D.	46,228
1980	312,182	N.D.	312,182
1981	95,517	N.D.	95,517
1982	58,398	N.D.	58,398
1983	55,548	N.D.	55,548
1984	198,516	N.D.	198,516
1985	67,047	N.D.	67,047
1986	124,987	N.D.	124,987
1987	77,000	N.D.	77,000
1988	N.D.	N.D.	N.D.
1989	N.D.	N.D.	N.D.

\* NO INCLUYE TRACTO-CAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES

(29) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 167  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 176

I-13

SITUACION DE LAS PLANTAS ENSAMBLADORAS

	NUMERO DE PLANTAS QUE EXISTIAN EN MEXICO	NUMERO DE TIPOS DE AUTOMOVILES ARMADOS	NUMERO DE MARCAS DE CAMIONES
AÑO			
1961	22	35	26
1965	15	20	19
1977	12	17	19
1982	18	22	19
1988	10	18	14
1990	11	18	14

(30) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 35  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 40  
 AMIA., (1991), "Organo Informático de la Industria Automotriz en México" op. cit. p. 15

I-14

DEMANDA TOTAL DE UNIDADES ARMADAS EN PORCENTAJES

AÑO	UNIDADES IMPORTADAS ARMADAS	PRODUCCION NACIONAL	DEMANDA TOTAL
1965	23.0 %	77.0 %	100.0 %
1970	15.7 %	84.3 %	100.0 %
1975	11.7 %	88.3 %	100.0 %
1977	15.8 %	84.2 %	100.0 %
1978	1.8 %	98.2 %	100.0 %
1979	9.5 %	90.5 %	100.0 %
1980	38.9 %	61.1 %	100.0 %
1981	13.7 %	86.3 %	100.0 %
1982	10.9 %	89.1 %	100.0 %
1983	16.3 %	83.7 %	100.0 %
1984	34.5 %	65.5 %	100.0 %
1985	12.7 %	87.3 %	100.0 %
1986	26.8 %	73.2 %	100.0 %
1987	16.4 %	83.6 %	100.0 %
1988	N.D.	N.D.	N.D.
1989	N.D.	N.D.	N.D.
1990	N.D.	N.D.	N.D.
1991	N.D.	N.D.	N.D.
1992	N.D.	N.D.	N.D.

(31) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 168  
 AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 177

I-15

LA BALANZA DE IMPORTACIONES - EXPORTACIONES DE LA  
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
(CIFRAS EN MILLONES DE DOLARES)

DE 1970 A 1987 LAS EXPORTACIONES SE HAN VENIDO INCREMENTANDO COMO SE INDICA EN ESTE CUADRO, PUBLICADO POR LA ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	DEFICIT O SUPERAVIT
1960	-----	149.024	-----
1965	-----	193.848	-----
1966	-----	167.040	-----
1967	9.122	170.208	- 161.086
1968	10.738	209.360	- 198.622
1969	21.391	215.384	- 193.993
1970	36.704	225.480	- 188.776
1971	51.805	247.016	- 195.211
1972	81.600	272.336	- 190.736
1973	152.609	346.664	- 194.055
1974	190.504	494.112	- 303.608
1975	201.383	629.608	- 428.225
1976	218.799	494.506	- 275.707
1977	95.287	549.582	- 454.295
1978	406.557	768.534	- 361.977
1979	332.282	1,382.883	- 1,050.601
1980	366.142	1,859.637	- 1,493.495
1981	344.897	2,070.804	- 1,725.907
1982	436.846	1,231.797	- 794.951
1983	664.397	349.859	+ 314.538
1984	913.788	633.490	+ 280.298
1985	1,129.225	707.471	+ 421.754
1986	1,120.832	338.306	+ 782.526
1987	2,763.109	472.959	+ 2,290.150
1988	N.D.	N.D.	N.D.
1989	N.D.	N.D.	N.D.
1990	N.D.	N.D.	N.D.
1991	N.D.	N.D.	N.D.
1992	N.D.	N.D.	N.D.

(32) AMIA., (1982), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 164  
AMIA., (1988), "La Industria Automotriz de México en Cifras" op. cit. p. 202

"El 21 de Octubre del 69, el gobierno mexicano publicó un Acuerdo que cambió sustancialmente la política de desarrollo automotriz, y las provisiones de este acuerdo se formalizaron después del Decreto del 24 de Octubre de 1972. En vez de aumentar el GIN de 60 % a un 95-98 % como en otros países, el gobierno mexicano optó por mantener el grado de integración nacional existente y exigir que las empresas terminales compensaran con exportaciones sus importaciones de autopartes. Este cambio fue significativo porque se logró que las empresas transnacionales aceptaran por primera vez las provisiones de exportación que incluía este Acuerdo "".

La Secretaría de Industria y Comercio estudió los costos de aumentar el GIN, y desde un principio estuvo a favor de la política de promoción de exportaciones. Asimismo, las empresas terminales, bajo el liderazgo de Ford, rechazaron completamente la idea de exportar de México, argumentando mala calidad y baja eficiencia en la producción de autopartes. Adicionalmente, la exportación desde México estuvo en contra de los intereses de las oficinas matrices de las transnacionales. El conflicto entre el gobierno y las empresas fue mas evidente que en 1962. Sin embargo, una contrapropuesta de política automotriz forzó finalmente a las empresas de la industria terminal a aceptar el esquema de promoción de exportaciones.

En 1968, Fábricas Automex, presentó a la Secretaría de Hacienda, un plan para promover el desarrollo de la Industria Automotriz y reducir el déficit de la balanza comercial. El proyecto consistió en unir Fábricas Automex, Dina, VAM y Fanasa para crear una sola empresa de capital mexicano mayoritario. Esta nueva entidad juntaría cuotas de producción equivalente a un 50 % del mercado mexicano, ensamblado entonces a escalas más eficientes. La nueva empresa nacional podría absorber un GIN más alto sin aumentar sus costos, ya que las autopartes se producirían en escalas mayores. Eventualmente las otras cuatro compañías transnacionales, que compartirían el otro 50 % de las cuotas de producción, se verían en serias dificultades para competir con un GIN más elevado, y dejarían el mercado. Todo esto desembocaría en una estructura industrial automotriz con una sola empresa de capital mayoritario mexicano, que produciría modelos grandes y populares en escalas más eficientes, tanto en ensamble como en

---

"" Industria Nacional de Autopartes (1987) Cuarto Simposio de la Industria Automotriz Mexicana "La Internacionalización" p. 8

autopartes, y con un grado de integración nacional alto promoviendo el desarrollo del sector nacional de autopartes

El proyecto presentaba serias dificultades, principalmente la oposición de los administradores de Dina y VAM, la dificultad de convencer a NAFINSA y SOMEX (que controlaban a Dina y VAM), y la oposición activa de Renault y American Motors. Se discutió la idea por varios meses y casi fue aprobada. Cuando se informó a Ford que el proyecto de Automex estaba a punto de ratificarse, junto con un plan de aumentar el GIN, fue cuestión de muy poco tiempo antes que las propias transnacionales replantearan el proyecto de compensación de importaciones a través de exportaciones, con la condición de que no se aceptara el proyecto de Automex y que no se aumentara el GIN.

Dadas las propuestas de las transnacionales, que aparentaban ser muy convincentes para México, y las dificultades con Dina y VAM, se optó por promover exportaciones. El Acuerdo de Octubre de 1969 requería que las empresas terminales compensaran con exportaciones una proporción creciente de las importaciones para cubrir su cuota básica de producción. Por lo menos 40 % de estas exportaciones debían provenir de productos no manufacturados por las empresas terminales, y el total exportado debía ser equivalente al 5 % de las importaciones en 1970, 15 % en 1971, 25 % en 1972, 30 % en 1973, 40 % en 1974, 50 % en 1975 y 60 % en 1976. Los requerimientos de exportación para los años modelos 1973 a 1976 fueron expuestos en el "Decreto que fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz" del 24 de Octubre de 1972, que además estableció reglas más específicas en cuanto a medición del GIN, regulación en tipos, líneas, modelos y estímulos fiscales existentes.

Fábricas Automex tenía costos más altos que sus competidores debido a que Chrysler le vendía los componentes a precio superior que el precio interno de matriz a subsidiaria. Cuando el exportar se convirtió en requisito, Automex se enfrentó a la oposición de Chrysler. Después de cuantiosas pérdidas en 1972, Chrysler adquirió el 99 % del capital de Automex. Quedaron en México cinco empresas totalmente extranjeras y dos de mayoría estatal. La racionalización en el número de empresas seguía avanzando por caminos no planeados pero discriminando en contra de las empresas de capital nacional.

Las empresas terminales emprendieron planes para promover la exportación en México, de hecho, ésta aumentó drásticamente a raíz del Acuerdo de 1969. Sin embargo, los problemas fundamentales con la estrategia de exportación no habían sido resueltos. Las transnacionales aceptaron dicho acuerdo por consideraciones circunstanciales. No había en México

tanta calidad o eficiencia como para exportar, la manufactura de vehículos y autopartes apenas había comenzado cinco años atrás. La estructura de costos de producción era todo lo contrario a un incentivo económico de exportar, y el régimen comercial de sustitución de importaciones creó una barrera en contra de la exportación.

En la primera mitad de los setentas las exportaciones principales provinieron de autopartes. El 55.6 % de la exportación de 1975 provino de partes manufacturadas por las empresas terminales y otro 37.8 % de empresas de autopartes mexicanas sumando 93.4 % del total de las exportaciones automotrices.

"Las autopartes exportadas por las empresas terminales fueron generalmente componentes simples cuya producción había sido transferida a México a raíz del Acuerdo de 1969. Y las exportaciones de empresas independientes eran principalmente de tres compañías: Tremec, Equipo Automotriz Americano y Rassini-Rheem, que en 1975 participaron con un 70 % del total".

Con el Decreto Para el Fomento de la Industria Automotriz de 1977 se puso énfasis más estricto en la exportación automotriz.

---

" NAFINSA. (1982) Estudio de la Industria de Autopartes. México: Gerencia de Programación y Proyectos. p. 28

### 3. REGLAMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

#### A) ESTUDIO DE LOS DIFERENTES DECRETOS.

1.- Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble a partir del 16 de Septiembre de 1964.- Publicado en el Diario Oficial del 25 de Agosto de 1962.

Se originó ante la necesidad de acelerar el Programa de Integración de la Industria Automotriz, establecido por el Ejecutivo Federal, para lo cual se aprovechó al máximo las instalaciones existentes en el País en el campo de la industria mecánica, eléctrica, de fundición y de otras auxiliares.

Otro de sus objetivos fue el de establecer nuevas industrias conexas con la automotriz.

Con un plazo anticipado de dos años, se estableció la prohibición de importar motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos. Esto significó, la necesidad por parte de las Plantas de Ensamble, de establecer sus propias fábricas de motores para poder subsistir. De esta manera, las plantas de ensamble se convirtieron automáticamente en fábricas de automóviles y camiones.

2.- Decreto que fija las bases para el desarrollo de la Industria Automotriz.- Publicado en el Diario Oficial el 24 de Octubre de 1972.

Se estableció este Decreto considerando que una vez cumplidos los objetivos establecidos en el Decreto del 23 de Agosto de 1962, al amparo del cual la Industria Automotriz Mexicana obtuvo un grado de desarrollo que la situó entre las primeras fuentes de trabajo y de ingreso.

Entre otras cosas se pretendió:

- Conformar una estructura de oferta de vehículos más acorde con las necesidades del País y con la capacidad de compra de la población.
- Incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices.
- Elevar los niveles de eficiencia de las Plantas.
- Fortalecer la participación mayoritaria del capital mexicano en la industria fabricante de autopartes.

- Contar con un organismo que elabore los estudios necesarios para que las actividades presentes y futuras de esta rama industrial, se encaucen hacia el logro más conveniente y sano desenvolvimiento para la economía general del País.

3.- Decreto que dispone se devuelvan a los exportadores de productos industriales de manufactura nacional, los impuestos indirectos y el general de importación.- Publicado en el Diario Oficial del 10. de Abril de 1977.

Su objeto principal fue el de reducir el desequilibrio de la balanza comercial, impulsando la exportación, en particular la de manufacturas, por el valor agregado que contiene y la mano de obra empleada en su elaboración.

Asimismo, pretendió propiciar nuevas inversiones destinadas a ampliar la producción para exportación.

Indicó el porcentaje de devolución de impuestos indirectos, atendiendo al contenido nacional y al grado de transformación del producto exportado y al incremento anual de exportaciones.

Estableció también, que la devolución de impuestos se otorgaran por medio de Certificados de Devolución de Impuestos (CEDIS) que expidió la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Tesorería de la Federación y se utilizó exclusivamente para el pago de impuestos federales.

4.- Reglas Generales e Instructivo para la aplicación del Decreto que dispone se devuelvan a los exportadores de productos industriales de manufactura nacional, los impuestos indirectos y general de importación.- Publicado en el Diario Oficial del 16 de Mayo de 1977.

En el Diario Oficial de la Federación del 10. de Abril de 1977, se publicó el Decreto que dispone se devuelvan a los exportadores de productos industriales de manufactura nacional los impuestos indirectos y el general de importación.

Para dar debido cumplimiento a ésto, el 16 de Mayo del mismo año se publicaron las Reglas y el Instructivo al que se debieron sujetar los exportadores para obtener los beneficios del Decreto.

La Industria Automotriz Terminal, así como la Industria de Autopartes debieron cumplir con los requerimientos de estas Reglas e Instructivos, en todos los casos de exportación que

se realizaron para compensar sus importaciones de material de ensamble.

El Instructivo contenía los formatos aprobados que tenían que llenarse para obtener los CEDIS (Certificados de Devolución de Impuestos).

La Secretaría de Comercio elaboró una Lista de Productos, cuya exportación originó la devolución de los impuestos. Esta lista fue publicada en el Diario Oficial del 24 de Mayo de 1977 y contenía las fracciones arancelarias de la Tarifa del Impuesto General de Exportación y la categoría que les correspondía, según su grado de transformación.

5.- Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz.- Publicado en el Diario Oficial del 20 de Junio de 1977. El 10 de Junio de 1977 el Sub-Secretario de Fomento Industrial, Dr. Natan Warman, dio a conocer los lineamientos generales del Decreto, en junta celebrada con el Director General de Industrias, el Sub-Director de la Industria Automotriz y del Transporte y Representantes de la Industria Terminal y de Autopartes.

En esa junta el Dr. Warman explicó los puntos de vista más importantes del nuevo Decreto, señalando que fueron dos las razones que se tomaron en cuenta para cambiar el Decreto original:

- Terminar con el casuismo que se aplica a la industria.
- Resolver el problema de Balanza de Pagos de este sector que en cinco años ha acumulado un déficit de 30,000 millones de pesos.

Se establecieron políticas generales que permitieron abandonar los excesivos controles, compensar el valor de las importaciones y umentar la integración nacional.

A continuación se indican los puntos más sobresalientes del Decreto:

Cuotas.- Cada empresa fijó sus cuotas de producción en atención a sus propios requerimientos de mercado; manejaron un presupuesto de divisas en donde el superávit (excedente) de exportaciones permitió a las empresas producir más. A mayor exportación, mayor producción de vehículos.

Compensación de Importaciones.- Las empresas integrantes de la Industria Automotriz Terminal compensaron el total de sus importaciones, incluyendo la parte de contenido importado de las partes fabricadas por la Industria de Autopartes.

Integración Nacional.- Se calculó por modelo de vehículo a fabricar y no como promedio anual de todos los productos. La integración nacional se fijó en un 50 % para automóviles y en un 60 % para camiones.

Aquellas empresas que no quisieron integrarse más allá de este porcentaje pagaron un arancel en aquellas partes que se fabricaban en México y que las empresas de la Industria Terminal importaron.

A partir de 1979 cada empresa sometió a Patrimonio y Fomento Industrial sus Programas de Fabricación, incluyendo los tipos de motor a fabricarse, su contenido nacional, las opciones que debían incluir, etc.

Precios.- Se fijó libertad de precios para los automóviles. Continuaron con control los camiones. En las opciones se contempló libertad de precios, aunque se establecieron ciertas limitaciones en su aplicación.

Motor Diesel.- La fabricación e instalación con equipo original de motores diesel, se limitó exclusivamente a empresas con mayoría de capital nacional. Se negoció cada caso cuando empresas extranjeras ya se les había otorgado este Decreto en el pasado.

Reglamento.- Se anunció la publicación de un Reglamento para lograr un adecuado cumplimiento.

6.- Acuerdo que establece las Reglas de Aplicación del Decreto para Fomento de la Industria Automotriz.- Publicado en el Diario Oficial del 19 de Octubre de 1977.

En este Acuerdo se detallaron las fórmulas matemáticas que debían usarse para la determinación de:

- La cantidad de divisas por planta, asignada en función de la balanza de divisas de cada empresa.
- Valor decreciente de la cuota inicial.
- Contenido importado del vehículo.
- Grado de Integración Nacional.

Asimismo contenía una serie de reglas, que permitían una correcta aplicación del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz.

7.- Acuerdo número 101-129 que establece las bases para la aplicación de los estímulos fiscales a que se refiere el Artículo 36 del decreto para el Fomento de la Industria

Automotriz.- Publicado en el Diario Oficial del 23 de Febrero de 1978.

El Artículo 36 del Decreto dice: "La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con base en las resoluciones de la Comisión y en las disposiciones legales vigentes, concederá a las empresas de la Industria Terminal y de Autopartes la reducción hasta de un 100 % del impuesto general de importación de la maquinaria y equipo no producidos en el País, destinados a la fabricación de componentes ó vehículos, así como de los componentes complementarios de importación, excepto los opcionales de lujo".

A las empresas de la Industria Terminal les podrá conceder además, la reducción hasta del 100 % de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble.

Este Acuerdo se publicó tomando en cuenta la opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz a que se refiere el Artículo 36 del decreto, habiendo considerado la necesidad de precisar el régimen de estímulos fiscales que habrá de prevalecer durante los próximos cinco años. Detalla los beneficios fiscales, separando los que corresponden a la Industria Terminal Automotriz y los que corresponden a la Industria de Autopartes.

El Acuerdo incluía una tabla de porcentajes de subsidios al Impuesto de Importación de Materias Primas, Partes y Piezas para la Industria de Autopartes, para los años de 1977 a 1982.

8.- Instructivo para solicitar los beneficios a que se refiere el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz.

La Dirección General de Promoción Fiscal - Dirección de Estímulos Fiscales, giró un Instructivo para solicitar los beneficios del Decreto, dando el mecanismo y los documentos que se detallan, para solicitar los beneficios fiscales.

Formas:

PF-1 Cuestionario General que contiene:

- I. Generalidades.
- II. Estímulos Fiscales.
- III. Productos a Fabricar y Grados de Integración.
- IV. Integración Nacional Total.
- V. Programa de Presupuesto de Divisas.
- VI. Inversión, Producción y Ocupación.
- VII. Mercado.

PF-2 Solicitud de Subsidio para Importaciones.

PF-2A Programa de Presupuesto de Divisas.

9.- Lista de Componentes Opcionales de Lujo, cuya importación no será objeto de subsidio para la Industria Automotriz Terminal.- Publicada en el Diario Oficial del 26 de Octubre de 1978.

Su antecedente, son las Listas publicadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en el Diario Oficial del 25 de Septiembre de 1978, en las que se detallan los Componentes Nacionales de Incorporación Obligatoria y los Componentes de Fabricación Nacional.

Deja sin efecto la publicada el 23 de Febrero de 1978.

10.- Lista de Componentes Nacionales de Incorporación Obligatoria para la Industria Automotriz Terminal.- Publicada en el Diario Oficial del 21 de Agosto de 1979.

Deja sin efecto las anteriormente publicadas por el mismo concepto.

Lista de Partes y Componentes que deben ser consideradas de Fabricación Nacional por la Industria Automotriz Terminal.- Publicada en el Diario Oficial del 21 de Agosto de 1979.

Deja sin efecto las anteriormente publicadas por el mismo concepto.

11.- Acuerdo número 101-774 por el que se otorga subsidio en favor de las empresas de la Industria Terminal Automotriz y de Autopartes.- Publicado en el Diario Oficial del 2 de Enero de 1980.

Estableció las reglas que debían seguirse para obtener los subsidios durante el año de 1980.

Los cambios contenidos en este Acuerdo, permitieron apegarse al contenido de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 1980.

12.- Programa de Fomento para la Industria Nacional Fabricantes de Autopartes.- Publicado en el Diario Oficial del 21 de Enero de 1980.

Su objetivo principal, fue el de actualizar los lineamientos generales de política que se habían venido aplicando en el sector de fabricantes de autopartes, de tal forma que este sector logró un crecimiento más dinámico y sostenido, que

permitió satisfacer oportunamente las necesidades de la Industria Terminal.

Además, se refirió a las Metas, a los Apoyos del Gobierno Federal y a los Compromisos de los Sectores Productivos.

13.- Acuerdo número 102-B-081, por el que se da a conocer la lista de componentes opcionales de lujo, cuya importación no será objeto de subsidio para la Industria Automotriz Terminal.

Los componentes opcionales de lujo no tuvieron derecho de estímulos fiscales al Impuesto General de Importación.

Entró en vigor a partir del 13 de Marzo de 1980, dejando sin efecto la de componentes opcionales de lujo, publicada el 26 de Octubre de 1978.

14.- Acuerdo por el que se señalan los componentes opcionales de lujo, cuya importación no podrá ser objeto de subsidio.

Entró en vigor a partir del 22 de Septiembre de 1980, dejando sin efecto la de componentes opcionales del 13 de Marzo de 1980.

15.- Resolución sobre Planeación Concertada de la Industria Automotriz.- Publicada el 3 de Octubre de 1980.

Uno de los problemas peculiares que ha tenido la industria automotriz a lo largo de la historia, es la falta de coordinación entre las empresas terminales y las de autopartes, en lo relativo a la oferta y la demanda. Esto ha traído como consecuencia que en muchas ocasiones no se puedan terminar los vehículos por falta de componentes y en un momento dado se tengan que importar grandes volúmenes de componentes que nacionalmente podrían producirse, pero que en ese momento no están disponibles. Existen empresas que han fletado aviones especiales para transportar todos los componentes; si es caro el transporte resulta más oneroso el tener vehículos con faltantes y que no pueden salir a la venta.

La Resolución consistió fundamentalmente en lo siguiente: se planeó a tres niveles: a corto, mediano y largo plazo.

A corto plazo se exigió a las empresas terminales que cuando menos 12 meses antes de que se iniciara la producción del año modelo correspondiente, fincarán sus pedidos, lo que significó que para el siguiente año modelo ya todas las empresas tenían realizados sus pedidos. Conforme a la planeación a mediano plazo, las empresas terminales con 24 meses de anticipación dieron a conocer aquellos componentes

que se producirían con innovaciones tecnológicas, para que las empresas de autopartes contaran con el tiempo suficiente para poder prepararse. En la planeación a largo plazo las empresas terminales se comprometieron a informar sobre la producción que tenían programada para cada uno de los próximos cinco años. Esto permitió tener un panorama global de lo que iba a suceder para que las empresas de autopartes pudieran prepararse. A su vez, las empresas de autopartes se comprometieron a informar a la industria terminal lo que iban a producir. Con la información y demanda de componentes, se determinaba cuánto se requería para importarse y con toda anticipación se otorgaba el permiso de importación respectivo; se hacían los arreglos necesarios para que pudieran realizar estas importaciones y por otro lado se contempló la posibilidad de llevar a cabo importaciones imprevistas, fundamentalmente por la gran cantidad de componentes que tiene un vehículo. A partir del año modelo 1981, se otorgó un permiso abierto de importación, para que las empresas pudieran importar aquellos componentes que en un momento de emergencia requerían.

La Planeación Concertada fue posible gracias al Decreto Automotriz, importaciones y cumplir con un cierto grado mínimo de integración nacional. Si una empresa de autopartes se comprometía a surtir "x" cantidad de componentes y por ineficiencia o por algún otro motivo no cumplía, la empresa terminal tenía que importar esos componentes. En ese momento, esas importaciones afectaban el grado de integración de las empresas de autopartes. ¿Qué pasaba si se afectaba el grado de integración de las empresas de autopartes? A las empresas de autopartes se les exigió que tuvieran un 80 % de integración mínima, con una fórmula en donde en el numerador se señalaba el costo directo nacional y en el denominador, el costo directo nacional más el costo importado, menos exportaciones; esto implicó que si las exportaciones eran iguales al contenido importado, en ese momento las empresas tenían ciento por ciento de integración, o si las exportaciones eran mayores al contenido importado, la integración superaba al ciento por ciento cuando las empresas de autopartes no alcanzaban el ochenta por ciento de integración, para el Gobierno Federal no existían como tales; al no existir se liberaba de toda obligación a las empresas terminales de comprar esos productos nacionalmente y los podían importar, claro, afectando el presupuesto de divisas, pero con subsidios y con una serie de facilidades.

Cuando las empresas terminales no cumplían con los compromisos adquiridos, se les afectaba el presupuesto de divisas y el grado de integración, de tal forma que si el grado de integración en un momento dado era inferior al mínimo exigido, se les cancelaba automáticamente la

autorización para producir ese modelo, o bien si las importaciones eran mayores a las exportaciones, en ese momento se ajustaba el valor de las importaciones y el volumen de producción. Eran medidas muy drásticas pero era la única forma para continuar el camino para lograr los objetivos fijados en la industria automotriz.

En la industria automotriz, desde que nuestro Gobierno, con la loable idea de crear una industria nacional y fomentar su exportación en favor de la balanza en nuestro país, decidió en 1962 reglamentar la industria automotriz en México considerando ésta como factor económico prioritario en nuestro desarrollo.

La Resolución sobre Planeación Concertada es el mejor principio de orden en la estrategia de nuestro desarrollo.

Por definición la industria que todos conocemos como "terminal" es la que determina los productos de su propio diseño que convenga más al sector del mercado en el que participa, y la industria de autopartes la que fabrica bajo sus especificaciones las partes que componen sus productos.

Este ciclo principia, en el análisis de sus mercados, su potencial y la participación con que sus medios les permiten penetrarlo.

En el segundo paso, la industria terminal debería participar oportunamente a sus proveedores, en forma de planeación a corto, mediano y largo plazo sus necesidades y concertar los compromisos de fabricación y surtimiento del producto y las condiciones que permitan, con un análisis cuidadoso de los proveedores, comprometer la satisfacción de estos requerimientos.

En este marco, el principal factor limitante a la proyección y realización de nuestros objetivos de horizontalidad como sector prioritario en un Plan Global de Desarrollo y específico de la industria automotriz, será la fuerza y capacidad con la que podamos concretar, exigir y respetar los principios de información oportuna y compromisos implícitos en la Resolución sobre Planeación Concertada. Lo contrario significaría seguir aumentando el desequilibrio entre la capacidad instalada y su verdadero nivel de utilización, provocado por los constantes cambios en programación con el afán de aprovechar la oportunidad en un mercado en demanda.

Hay que admitir que, aun cuando muchos de estos cambios son el resultado de faltas o retrasos en el surtimiento por parte de los proveedores, su origen, cuando no es por causa de fuerza mayor, han sido los substanciales aumentos y/o

cambios en los volúmenes de producción que realiza la industria terminal.

Las diferencias entre los pronósticos y la realidad en cuanto al total de unidades producidas por la industria terminal, además del crecimiento natural del mercado ya considerado en el pronóstico original, superó a partir de 1980 el total de las cuotas y producción en los albores de la industria automotriz cuando se estableció el sistema de "programas de producción".

Este procedimiento de releases cumplió su objetivo en su tiempo, la Planeación Concertada lo modificó completamente al contar con un rango mucho más amplio de información y concertación para salir adelante del problema que se tiene con las unidades producidas con faltantes y que se encuentran en los patios de las plantas terminales.

Además esto ayudaría a la industria de autopartes a desarrollar nuevos proyectos para incrementar su capacidad de producción.

16.- Lista de componentes nacionales de incorporación obligatoria para la Industria Automotriz Terminal.

Entró en vigor a partir del 10. de Enero de 1981 y tuvo aplicación hasta el 31 de Diciembre de 1982, dejando sin efecto cualquier otro listado de Incorporación Obligatoria, publicado con anterioridad.

En el mismo Diario Oficial aparece otro listado, como sigue:

Lista de partes y componentes que deben ser considerados de fabricación nacional por la Industria Automotriz Terminal.

Entró en vigor a partir del 10. de Enero de 1981 y tendrá aplicación hasta el 31 de Diciembre de 1982; dejando sin efecto cualquier otro listado de Fabricación Nacional publicado con anterioridad.

17.- Acuerdo por el que se otorga subsidio en favor de las Empresas de las Industrias Terminal Automotriz y de Autopartes. Publicado en el Diario Oficial del 8 de Enero de 1981.

Estableció las reglas que debieron seguirse para obtener los subsidios durante el año de 1981.

Los cambios contenidos en este Acuerdo, permitieron apegarse al contenido de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 1981.

18.- Instructivo sobre Planeación Concertada de la Industria Automotriz.

En Enero de 1981, el Consejo de la Industria Nacional de Autopartes publicó un Instructivo para la aplicación de la Resolución sobre Planeación Concertada de la Industria Automotriz, con el propósito de ayudar a las Empresas de la Industria Nacional de Autopartes a cumplir con los objetivos de la Planeación Concertada y obtener sus beneficios.

19.- Decreto que regula la importación de automóviles y camiones a la franja fronteriza y zonas libres del norte del País. Publicado en el Diario Oficial del 29 de Enero de 1981.

Su objetivo era el de integrar el mercado correspondiente a la Franja Fronteriza y Zonas Libres, con unidades de producción nacional, cuando ello sea posible y, entre tanto, permitir la importación de automóviles y camiones usados.

La Secretaría de Comercio permitió la importación de automóviles y camiones nuevos, únicamente a las empresas de la Industria Automotriz Terminal con cargo de divisas de cada Empresa.

20.- Licitación pública para la fabricación de partes y componentes para uso automotriz, a partir de polvos ferrosos. Publicado en el Diario Oficial del 3 de Febrero de 1981.

De acuerdo con los artículos 26, 27 y 33 del Acuerdo que tenía por objeto el fomento de la Industria Automotriz, publicado el 20 de Junio de 1977, se emitió la primera Licitación Pública para la fabricación de partes y componentes para uso automotriz, a partir de polvos ferrosos.

21.- Acuerdo que sujeta el requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio la importación de las mercancías que se indican, hasta el 30 de Junio de 1982. Publicado en el Diario Oficial del 24 de Julio de 1981.

22.- Licitación pública para la fabricación de llantas. Publicado en el Diario Oficial del 4 de Agosto de 1981.

La Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial licita la fabricación en México de llantas, en base a los requisitos contenidos en la propia licitación.

23.- Modificaciones a los listados de Componentes Nacionales tanto de incorporación obligatoria como de fabricación nacional, para ser considerados por la industria

automotriz terminal publicados el 22 de Diciembre de 1980. Estas modificaciones fueron publicadas en el Diario Oficial del 12 de Agosto de 1981.

24.- Adición y vigencia a las modificaciones de los Listados de Componentes Automotrices, publicados el 12 de Agosto de 1981. Publicada en el Diario Oficial del 5 de Octubre de 1981. Derogado el 11 de Noviembre de 1982. Diario Oficial misma fecha.

25.- Decreto que establece rendimientos mínimos de combustible para automóviles.

Publicado en el Diario Oficial del 21 de Diciembre de 1981. Dice que: Considerando que el Programa de Energía publicado en el Diario Oficial del 4 de Febrero de 1981, estableció la necesidad de racionalizar el consumo de combustible y diversificar las fuentes primarias de energía aprovechando y desarrollando nuevas tecnologías.

Y, que las empresas de la industria automotriz terminal en base a los lineamientos establecidos por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, se comprometieron a seguir el avance tecnológico mundial para desarrollar motores, componentes y vehículos más eficientes que permitieran incrementar el rendimiento del combustible. Con estas bases, el artículo 40. estableció los Km/lt como promedio de rendimiento mínimo de combustible de 1982 a 1990.

26.- Acuerdo por el que se otorga subsidio en favor de las Empresas de las Industrias Automotriz Terminal y de Autopartes. Publicado en el Diario Oficial del 4 de Enero de 1982. Abroga el acuerdo del 8 de Enero de 1981.

Los subsidios de este Acuerdo beneficiaron exclusivamente a aquellas empresas que demostraron fehacientemente cumplir con cada uno de los requisitos señalados en el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz y en particular con lo siguiente:

Haber cumplido las empresas de la industria terminal con los grados mínimos de integración nacional que señala el citado Decreto. Tratándose de industria terminal, cumplir con el Presupuesto de Divisas autorizado, para lo cual la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá aprobar el otorgamiento de subsidio durante el año de su vigencia, debiendo la empresa demostrar que dicho presupuesto se ha cumplido. Tratándose de la industria de autopartes, y conforme a la Ley para promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, demostrar que las empresas beneficiadas cuentan con un capital social y administración cuando menos 60 % propiedad de inversionistas mexicanos, en

los términos establecidos por los Artículos 26 y 27 del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz, incluyendo aquellas empresas establecidas antes de la entrada en vigor de la citada Ley. Presentar copia del Certificado de Clasificación Industrial o copia del Registro en el Programa de Fomento de la Industria Nacional de Autopartes que le otorgue la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial. Las empresas de la industria de autopartes, para tener derecho a estos subsidios, deberán cumplir en cada caso con los porcentajes de integración y exportaciones señaladas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Cuando las empresas de la industria terminal automotriz importen efectos extranjeros en demasía o sin la debida autorización en los casos de imposibilidad transitoria de la producción nacional, se procederá a inventariarlos y a dar cuenta de ellos a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para que ésta resuelva lo que corresponda y, entre tanto queden bajo vigilancia fiscal de las empresas responsables. Las condiciones y requisitos anteriores deberán ser observados por los empleados fiscales que controlen las importaciones o intervengan en el proceso de fabricación.

27.- Decreto que declara comprendidas en el Artículo 10. de la Ley sobre Atribuciones el Ejecutivo Federal en materia económica las mercancías que se indican. Este Decreto tiene vigencia de 90 días a partir del 24 de Febrero de 1982.

28.- Decreto por el que se reforma el Artículo tercero del diverso mediante el cual se regula la importación de automóviles y camiones a la franja fronteriza y zonas libres del norte del País, publicado el 29 de Enero de 1982. Este Decreto fue publicado en el Diario Oficial del 9 de Febrero de 1982.

Consideró que es necesario que los automóviles y camiones que se importen a la Franja Fronteriza y Zonas Libres del Norte del País, también se ajusten a las políticas establecidas por el Gobierno Federal, en lo relativo a la racionalización en el uso del combustible.

29.- Decreto que reforma el artículo 80. del que establece los estímulos fiscales para el fomento del empleo y la inversión de las actividades industriales. Este Decreto fue publicado en el Diario Oficial del 24 de Marzo de 1982.

Fue necesario reforzar las acciones que favorecían la creación de empleos principalmente en las actividades industriales intensivas en el uso de la mano de obra.

Reformó el artículo 80. que establecía los estímulos fiscales para fomentar el empleo y la inversión en las actividades industriales de fecha 5 de Marzo de 1979 y

reformado y adicionado por el Decreto publicado en el Diario Oficial el 11 de Junio de 1981.

Sus obligaciones fueron: Generar nuevos empleos con motivo de las nuevas inversiones; realizar inversiones en empresas caracterizadas como pequeña industria; establecer turnos adicionales de trabajo que representen un incremento significativo en el número de empleos.

Sus derechos fueron: Obtención de estímulos fiscales; obtención de créditos contra impuestos del 80 % (pequeña industria); obtención de crédito contra impuestos federales equivalentes al importe que resulte de aplicar sobre el salario mínimo general anual en la zona económica que corresponde 80 % de nuevas inversiones y generando nuevos empleos, y/o turnos adicionales por la instalación de nuevos turnos; los beneficios de los estímulos fiscales que señala este artículo deberá mantener los empleos generados por lo menos durante dos años, a partir de la fecha en que se cubran los nuevos puestos de trabajo.

30.- Acuerdo que establece la Incorporación Obligatoria de Dispositivos de Seguridad para Vehículos de Autotransportes. Decreto publicado en el Diario Oficial del 19 de Octubre de 1982.

Era facultad de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial el regular y vigilar que los vehículos nuevos de fabricación nacional incorporaran componentes que proporcionaran seguridad a los usuarios, y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, regular y controlar los servicios públicos de autotransporte federal y garantizar la seguridad de los caminos de jurisdicción federal.

31.- Lista de componentes que deben ser considerados de fabricación nacional por la Industria Automotriz Terminal.

Publicado en el Diario Oficial del 11 de Noviembre de 1982.

Entró en vigor a partir del 10. de Noviembre de 1982 y tuvo aplicación hasta el 31 de Octubre de 1983; dejando sin efecto cualquier otra Lista de Fabricación Nacional publicada con anterioridad a ésta.

32.- Decreto que establece la nacionalización de la Banca Privada.

En 1982, diversos choques externos y la acumulación de importantes desequilibrios internos de varios años, se conjuntaron para llevar a México a una preocupante situación económica. El precio del petróleo, cuyas exportaciones constituyeron 72 % de las importaciones de 1981, bajó cerca

de un 25 % entre 1981 y 1982. Adicionalmente, cuando el país debía cerca de 75 mil millones de dólares la tasa de interés "prime" en Estados Unidos aumentó de niveles alrededor de 10 % a 18.9 % en 1981. Otro factor negativo lo representó el escaso crecimiento de la economía americana que alcanzó sólo un 0.1 % anual entre 1980 y 1982, lo cual a su vez repercutió en bajas en las exportaciones mexicanas a este importante mercado.

La respuesta del gobierno de López Portillo a estos choques adversos, que imponían fuertes presiones sobre la cuenta corriente, el ingreso fiscal y los precios internos, fue un incremento en la monetización del déficit fiscal y un mayor endeudamiento externo, posponiendo un ajuste macroeconómico hasta el segundo semestre de 1982. En Agosto de 1982, el gobierno mexicano finalmente notificó a sus acreedores la imposibilidad de cumplir con los pagos de capital de corto plazo. Adicionalmente, se devaluó la moneda, las cuentas denominadas en dólares en bancos mexicanos se convirtieron a moneda nacional, se impuso un control de cambios, se colocó toda la tarifa arancelaria bajo permiso previo de importación y se nacionalizó la banca en Septiembre de ese mismo año. La tasa de crecimiento de la economía cayó de 8 % en 1981 a -0.6 %, y la inflación aumentó 70 puntos para alcanzar una tasa anual Diciembre-Diciembre de 98 %. El precio del dólar americano cerró el año siete y medio veces más alto que un año atrás.

El ajuste macroeconómico recayó sobre el nuevo gobierno de Miguel de la Madrid al final de 1982. Al término de 1983, el déficit operacional público había sido reducido a 5.7 % del PIB, y después a 2 % en 1984 como resultado de la severidad del programa de ajuste, la actividad económica cayó en 4.2 % en 1983 y la tasa de inflación bajó un promedio anual de 68 % entre 1983 y 1985.

A pesar de este importante esfuerzo de disciplina fiscal, existía una creciente preocupación ya que el proceso de ajuste estructural no marchaba al ritmo esperado. A mediados de 1985 era evidente que las cuentas públicas empezaban a deteriorarse, lo que llamaba a un cambio sustancial en el proceso de ajuste. Por lo tanto en Julio de 1985, las medidas de estabilización fueron combinadas con una aceleración en la depreciación del tipo de cambio y profundas políticas de liberalización comercial. Sin embargo, el programa de ajuste y reestructuración se vio lesionado en parte por el desplome en el precio del crudo, lo que profundizó la caída en los términos de intercambio del país. Solamente en 1985, el precio de las exportaciones petroleras mexicanas cayó más de 50 %, equiva lente a todo el gasto corriente en nóminas del gobierno federal en un año (6 % del PIB). Como resultado, el déficit operacional subió

a 5 % del PIB en 1986, la tasa inflacionaria salto a 106 % anual y el PIB real disminuyó 4 %. En 1987, bajo la amenaza de entrar a una espiral inflacionaria, el gobierno negoció con representantes de los diferentes sectores económicos, un paquete de estabilización llamada Pacto de Solidaridad Económica. Como resultado de estas medidas y la aceleración del proceso de liberalización comercial, la inflación se redujo a 51.7 % en 1988.

Lo más sobresaliente en política industrial en este período fue el cambio de un esquema de crecimiento en base al mercado interno, a la promoción de exportaciones. Este nuevo mecanismo ha sido reforzado por eliminaciones importantes de restricciones cuantitativas y reducciones en las tarifas arancelarias, permitiendo a las compañías el acceso a insumos a precios internacionales, la aplicación de trámites de exportación así como el establecimiento de mecanismos de promoción a las exportaciones han ayudado adicionalmente a las empresas para ajustar a este nuevo patrón de desarrollo.

Otros cambios importantes en política industrial incluyen la reducción o eliminación de subsidios y algunos estímulos fiscales. Se ha efectuado una reestructuración del sector paraestatal. El sector público se retiró de más de 25 de las 45 ramas de actividad económica en que tenía participación hace algunos años. El crecimiento industrial ha sido muy lento en este período como consecuencia de la falta de dinamismo de la economía y la caída en términos reales de la falta de inversión pública, privada y extranjera. El desarrollo más importante en la actividad industrial ha sido el surjimiento de sectores exportadores no petroleros que han absorbido una parte de la creciente oferta laboral.

Con este Decreto se anunciaron las primeras medidas concretas de la banca nacionalizada, las cuales perseguían tres objetivos fundamentales:

- 1.- Fortalecer el aparato productivo y distributivo del país con el fin de evitar que la crisis financiera los afecte aún más.
- 2.- Contribuir a detener las presiones inflacionarias.
- 3.- Dar seguridad a los ahorradores y apoyar en especial a los pequeños ahorradores y cuenta-habientes de las instituciones de crédito del país ya nacionalizadas.

En resumen, las disposiciones que entraron en vigor en materia de tasa de interés fueron las siguientes:

A) Las tasas sobre nuevos depósitos disminuyeron 2 puntos en promedio por semana durante cinco semanas, período después del cual se revisó su situación.

B) Las cuentas de ahorro pagaron 20 %, frente al 4.5 % que recibían anteriormente.

C) No se cobró comisión alguna sobre depósitos en cuentas de cheques, independientemente del nivel de su saldo promedio.

D) Los créditos que la banca concedió a las empresas productivas disminuyeron 5 puntos y posteriormente se fueron reduciendo conforme disminuía la tasa promedio de captación.

E) Las tasas sobre créditos a la vivienda de interés social se unificaron en un 11 %, lo que representó una reducción de hasta 23 puntos. Para otros créditos a la vivienda la disminución fue de 10 puntos en la tasa de interés.

33.- Decreto que establece el control generalizado de cambios. Publicado en el Diario Oficial del primero de Septiembre de 1982.

Este Decreto se originó por las siguientes causas: El Congreso de la Unión, estableció en la ley, que corresponde al Banco de México además de regular los cambios sobre el exterior por ser el eje central del sistema crediticio mexicano. El Congreso de la Unión estableció en la Ley Monetaria, que la moneda extranjera no tendrá curso legal en la República y que las obligaciones de pago en moneda extranjera contraídas dentro y fuera de la República, para ser cumplidas en ésta, se solventarán entregando el equivalente en moneda nacional, al tipo de cambio que rija en el lugar y fecha en que se haga, en la esfera administrativa, a su exacta observancia. La entrada y salida de divisas del país, como la de cualquier mercancía, requerirá de una regulación que sea acorde con las necesidades de la Nación. Nuestro país enfrenta serios problemas de carácter financiero, originados entre otras causas, por la situación recesiva de la economía mundial, que ha determinado una severa contracción de los mercados para nuestros productos de exportación, así como el encarecimiento y la menor disponibilidad de crédito externo.

El Gobierno de la República ha venido estableciendo una serie de medidas de austeridad y ajuste de la política económica, cuyos objetivos no se han podido alcanzar en forma plena, principalmente por la salida inmoderada de divisas hacia el exterior. La Nación se ha visto afectada negativamente con la reducción, fuera de toda medida razonable, del valor de nuestra moneda en el mercado cambiario. Se deben dar bases para la racionalización en el uso de divi-

sas, estableciendo relaciones en su utilización conforme a las prioridades nacionales.

34.- Acuerdo que sujeta al requisito de Permiso Previo por parte de la SECOFI, la exportación de las mercancías que se indican, incluyendo la que se realice desde las zonas libres del País, hasta el 31 de Diciembre de 1983. Publicado en el Diario Oficial el 10 de Septiembre de 1982

35.- Circular sobre el Registro para Pagos con Divisas al Exterior derivados de diversos compromisos. Publicado en el Diario Oficial del 27 de Septiembre de 1982.

36.- Circular sobre el registro para el pago con divisas de regalías y compromisos al exterior. Publicado en el Diario Oficial del 27 de Septiembre de 1982.

37.- Circular sobre el registro para el pago con divisas de dividendos al exterior de empresas con capital extranjero. Publicado en el Diario Oficial del 28 de Septiembre de 1982.

38.- Reglas Generales de Control de Cambios para Arrendadoras Financieras. Publicado en el Diario Oficial del 29 de Septiembre de 1982.

El tipo de cambio preferencial de 50.00 pesos mexicanos por dólar de los E.U.A., se aplicaron para saldar compromisos derivados de las operaciones financieras celebradas con instituciones de crédito del país y con entidades financieras del exterior por parte de las empresas que operan legalmente en Territorio Nacional como arrendadoras financieras, así como para saldar los compromisos que tienen las empresas privadas o sociales del país, como dichas arrendadoras financieras. Se sujetaron a lo establecido en esta regla, sólo los compromisos contraídos en moneda extranjera con anterioridad al primero de Septiembre de 1982.

39.- Principales disposiciones sobre el Control de Cambio, giradas por el Banco de México, mediante télexcirculares a todas las instituciones de crédito del país. Publicado en el Diario Oficial del 15 de Octubre de 1982.

Estas disposiciones establecieron el control generalizado de cambios y fijaron las bases de un nuevo sistema para hacer pagos con divisas al extranjero. Con apoyo en dicho Decreto Presidencial y en las citadas Reglas Generales, el Banco de México, a través de télexcirculares, dio indicaciones a las instituciones de crédito del país, para que empiece a operar el nuevo sistema de control generalizado de cambios. Los principales télexcirculares publicados por el Banco de México son los siguientes:

**I. DISPOSICIONES GENERALES (TELEX-CIRCULARES 51/82)**

Estas disposiciones nos indican lo siguiente: Los tipos de cambio; no habrá créditos en dólares; no se deberá situar moneda nacional en el exterior; el tipo de divisas que se pueden comprar; la compra de billetes y cheques de viajero; el procedimiento interbancario; la compra de plata y oro y las monedas de oro sin valor nominal; tratamiento a los "PAGAFIS" (pagarés con garantía fiduciaria) télex-circular 62/82; se precisaron operaciones con tipo de cambio ordinario (télex-circular 81/82).

**II. IMPORTACIONES (TELEX-CIRCULAR 65/82)**

Tratan sobre: Permiso de importación; pago de importaciones; el trámite para adquirir divisas; el trámite para el pago con divisas; el procedimiento interbancario (télex-circular 80/82).

**III. GASTOS ASOCIADOS A LA IMPORTACION Y A LA EXPORTACION (Régimen Transitorio). (TELEX-CIRCULAR 67/82)** Tratan sobre: Los gastos asociados a la importación; los gastos asociados a la exportación y el procedimiento bancario.

**IV. PAGO DE COMPROMISOS DERIVADOS DE LA DEUDA EN MONEDA EXTRANJERA DE EMPRESAS PRIVADAS O SOCIALES A FAVOR DE ENTIDADES FINANCIERAS DEL EXTERIOR (TELEX-CIRCULAR 64/82)** Tratan sobre: La aclaración de términos utilizados; el procedimiento para la venta de divisas; conservar la información; no se podrán hacer pagos anticipados y la forma de hacer el pago al exterior.

**V. CUENTAS DE COMPENSACION PARA EMPRESAS EXPORTADORAS (TELEX-CIRCULAR 76/82)** Tratan sobre: Apertura de la cuenta; quién puede abrirla; forma de abrir la cuenta; requisitos de abrir la cuenta; se incrementarán solo con divisas; operación de la cuenta de registro; garantía de utilizar sus divisas; documentación para utilizar la cuenta; la forma de efectuar pagos al exterior; procedimiento interbancario; pagos al exterior por un solo conducto y la actualización de información.

**VI. CUENTAS DE COMPENSACION PARA EMPRESAS DE SERVICIOS TURISTICOS (TELEX-CIRCULAR 77/82)** Tratan sobre: Apertura de la cuenta; quién puede abrirla; forma de abrir la cuenta; requisitos de la cuenta; se incrementarán solo con divisas; operación de cuenta de registro; garantía de utilizar sus divisas; documentación para utilizar la cuenta; forma de efectuar pagos al exterior; procedimiento bancario; pagos al exterior por un solo conducto y actualización de información.

**VII. EMPRESAS MAQUILADORAS (TELEX-CIRCULAR 71/82)** Tratan sobre: Apertura de la cuenta; requisitos para la apertura;

se incrementarán solo con divisas; disposición de saldos; pagos al exterior; saldo mínimo; características del depósito; actualización de la información y requisito adicional para la apertura.

VIII. CUENTAS DE DEPOSITO EN DOLARES DE LOS E.U.A. PARA EMPRESAS RESIDENTES EN FRANJAS FRONTERIZAS Y ZONAS LIBRES (TELEX-CIRCULAR 78/82) Tratan sobre: Apertura de la cuenta; quién puede abrirla; forma de abrir la cuenta; requisitos para abrir la cuenta; se incrementarán solo con divisas; operación de la cuenta de depósito; documentación para utilizar la cuenta; pagos al exterior; forma de efectuar pagos al exterior; pagos al exterior por un solo conducto; características del depósito y actualización de información.

IX. SALIDAS AL EXTRANJERO (TELEX-CIRCULAR 68/82) Tratan sobre: Viajes por personas que actualmente tengan divisas; viajes por personas que no tengan divisas; procedimiento para la venta de divisas; procedimiento interbancario; viajes por tierra al extranjero; viajes al extranjero por residentes en las fronteras.

X. REPATRIACION DE CAPITALES (TELEX-CIRCULAR 59/82) Reproduce el Capítulo VII de las reglas Generales para el Control de Cambios, publicadas en el Diario Oficial del 14 de Septiembre de 1982.

XI. REPRESENTACIONES DEL EXTERIOR (TELEX-CIRCULAR 54/82) Reproduce el Capítulo XII de las Reglas Generales para el Control de Cambios, publicados en el Diario Oficial del 14 de Septiembre de 1982.

XII. CORRESPONSALES EXTRANJEROS (TELEX-CIRCULAR 70/82) Tratan sobre: Apertura de la cuenta; constitución y abono con divisas; características del depósito; pagos al exterior; forma de constituir la cuenta; forma adicional de constituir la cuenta y conservación de información

XIII. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Tratan sobre: Pagos al exterior con divisas que tengan residentes (télex-circular 74/82). Pagos al exterior que se pueden efectuar; forma de recibir los pagos y procedimiento interbancario.

40.- Reglas Generales de Control de Cambios para Créditos en Moneda Extranjera Pagaderos en el exterior, en materia de Comercio Exterior. Publicado en el Diario Oficial del 16 de Noviembre de 1982.

Las instituciones de crédito del país, podrán conceder a su clientela créditos y otorgar avales o garantías, en moneda extranjera, en los siguientes casos: Para la producción de

bienes sujetos a la exportación; para mantener existencias de productos sujetos a exportación o para la venta de bienes y servicios al exterior; para financiar importaciones prioritarias con derecho a divisas preferenciales; en los términos de las Reglas Generales de Control de Cambios; sólo se podrán conceder créditos o recursos provenientes del extranjero o, tratándose de créditos con divisas proporcionadas por el Banco de México, mediante reportes.

Igualmente sólo se concederán créditos, avales o garantías, en moneda extranjera, cuando se pacte que el pago de las correspondientes obligaciones se deba efectuar en el exterior, y, consecuentemente, se deberán liquidar mediante la entrega de la respectiva moneda extranjera.

41.- Principales disposiciones sobre el Control de Cambios, giradas por el Banco de México mediante Télex- Circulares a todas las instituciones de Crédito del país, del 15 de Octubre al 15 de Noviembre de 1982. Publicado en el Diario Oficial del 16 de Noviembre de 1982.

#### I. DISPOSICIONES GENERALES (TELEX-CIRCULAR 51/82)

Estas disposiciones nos indican lo siguiente: Tipos de cambio; no habrá créditos en dólares (télex-circular 98/82); liquidación anticipada de créditos y depósitos bancarios denominados en moneda extranjera, pagaderos en la República (télex-circular 95/82); liquidación de créditos pagaderos fuera de la República (télex- circular 100/82); tipo de cambio ordinario para financiamientos a la exportación.

#### II. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES (TELEX-CIRCULAR 94/82)

Tratan sobre: Gastos asociados a la importación; exportación; gastos directos; gastos indirectos; venta de divisas; divisas para gastos directos; divisas para gastos indirectos; venta adicional al límite; tipo de cambio; trámite interbancario; se suprime el transitorio.

42.- Se autoriza la fabricación del motor turbocargado de 4 cilindros. Oficio publicado el 29 de Julio de 1983 por la Dirección General de la Industria Metalmeccánica y Bienes de Capital. Subdirección de la Industria Automotriz y del Transporte. Depto. de la Industria Terminal.

Con previo acuerdo tomado por la comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, esta Secretaría consideró pertinente autorizar a Chrysler de México, S.A., la fabricación de los motores turbocargados; autorización que quedó condicionada a dar cumplimiento a las siguientes condiciones:

1. Alcanzar los niveles de integración nacional vía costo-partes de acuerdo a las siguientes etapas:

<u>ETAPA</u>	<u>DURACION</u>	<u>INTEGRACION NAL. (%)</u>
I	6 meses	50 % *
II	8 meses	55 %
III	12 meses	60 %

\* Desde el inicio de la fabricación del primer motor, incluyendo en dicho contenido, partes o componentes de turbocargador fabricados en el país.

2. Quedan obligados a incorporar el turbocargador de fabricación nacional en el momento en que sea producido por alguna empresa fabricante de autopartes.

43.- Decreto para la racionalización de la Industria Automotriz. Publicado en el Diario Oficial el 15 de Septiembre de 1983.

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

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

44.- Lista de componentes que deben ser considerados de incorporación obligatoria por la industria automotriz terminal. Publicado en el Diario Oficial del 23 de Noviembre de 1983.

Este listado deja sin efecto cualquier otro listado de Incorporación Obligatoria publicado con anterioridad a éste.

45.- Acuerdo por el que se da a conocer la lista de partes y componentes que deben ser considerados como equipos opcionales por la industria automotriz terminal y su red de distribuidores. Publicado en el Diario Oficial el 20 de Diciembre de 1983.

Este listado deja sin efecto cualquier otro listado de componentes considerados como equipos opcionales publicado con anterioridad a éste.

46.- Acuerdo que establece las Reglas de aplicación del Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz. Publicado en el Diario Oficial el 28 de Agosto de 1984.

Las fórmulas que se mencionaron en estas Reglas fueron aplicables a cada empresa y por cada año modelo.

47.- Acuerdo por el que se otorga subsidio a las inversiones nuevas en favor de las empresas de la industria terminal automotriz. Publicado en el Diario Oficial el primero de Abril de 1985.

Se concedió un subsidio hasta por el 100 % de la cuota ad-valorem señalada en la Tarifa del Impuesto General de Importación que causarían a la maquinaria y equipos nuevos que no se fabricaran en el país, directamente relacionados con el proceso productivo, destinados a nuevas inversiones para la fabricación de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales. En aquellos casos que las empresas solicitaron subsidio para maquinaria y equipos usados debieron demostrar que dichos bienes no se fabricaban en el país y proporcionar la información que les requería la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

48.- Decreto que establece programas de importación temporal para producir artículos de exportación. Publicado en el Diario Oficial del 9 de Mayo de 1985.

Conforme a los lineamientos de estrategia del Plan Nacional de Desarrollo que consideró conveniente fortalecer y desarrollar a las empresas que realizaran actividades de exportación. Era fundamental fortalecer el régimen de importación temporal para exportación, evitando se transmitieran a la industria ineficiencias productivas y que era necesario ofrecer a los exportadores suficiente seguridad para que pudieran realizar compromisos de exportación a largo plazo.

49.- Decreto que establece el derecho a la importación de mercancías para Exportación. Publicado en el Diario Oficial del 6 de Junio de 1985.

El propósito fundamental del gobierno federal era el de promover el desarrollo industrial a fin de lograr una planta productiva, eficiente y competitiva. Para superar la vulnerabilidad de nuestra economía frente a los cambios de la economía mundial era imperativo el fomento a las exportaciones no petroleras, como lo establecía el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988 y el Programa de Fomento Integral a las Exportaciones. La racionalización de la protección a la industria se realizó de una manera gradual y sostenida a fin de no afectar a la planta productiva del país, evitando así el proteccionismo industrial excesivo y permanente que propiciaba una industria ineficiente. Fue necesario establecer sistemas de

importación automáticos, de aplicación general, que apoyaran en forma decisiva la exportación no petrolera para lo cual fue conveniente facilitar la importación de los insumos que requerían los exportadores para sus procesos productivos.

50.- Licitación Pública para la fabricación nacional de vehículos utilitarios tipo Miniván para el transporte de personas y bienes. Publicado en el Diario Oficial del 16 de Julio de 1985.

Se tomó en consideración los objetivos del Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, a través de los cuales se pretendía fabricar en el país vehículos que satisfagan las necesidades del consumidor en cuanto a transportación eficiente de personas y que al mismo tiempo pudieran ser utilizados para el transporte de bienes, sobre todo en el medio urbano, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, con base en la novena Regla del Acuerdo que establecen las Reglas de Aplicación del Decreto antes mencionado, autorizó la fabricación en México de vehículos utilitarios tipo MINIVAN.

51.- Decreto que establece el arancel para las mercancías que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 25 de Julio de 1985.

Las mercancías que se importaron al amparo de los "certificados" expedidos con fundamento en el Decreto que establecía el Derecho a la Importación de mercancías para exportación, publicado en el Diario Oficial el 6 de Junio de 1985, causaron un impuesto ad-valorem de 10 % o el que correspondiera a la fracción arancelaria de la Tarifa del Impuesto General de Importación cuando éste fuera superior al 10 %.

52.- Lista de componentes que deben ser considerados de incorporación obligatoria por la Industria Automotriz Terminal. Publicada en el Diario Oficial del 18 de Septiembre de 1985.

Esta lista dejó sin efecto cualquier otro listado de incorporación obligatoria publicado con anterioridad a éste.

53.- Decreto que reforma y adiciona el que establece Programas de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación. Publicado en el Diario Oficial del 19 de Septiembre de 1985.

El programa de Fomento Integral a las Exportaciones destacó la necesidad de un proceso de constante perfeccionamiento en los mecanismos administrativos y de promoción para el fomento del comercio exterior. La experiencia en la

administración de los programas de importación temporal para producir artículos de exportación, ha demostrado que es un mecanismo eficaz al que acuden las empresas que realizan operaciones de exportación para su consolidación. Esta experiencia ha permitido destacar aspectos en los que es posible modificar los procedimientos de operación de los programas, a fin de otorgar mayores facilidades administrativas a las empresas exportadoras.

54.- Acuerdo que exime por una parte, y sujeta por la otra, del requisito de permiso previo, por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, la importación de mercancías que se indican, incluyendo la importación que de dichas mercancías se realice a las Zonas Libres del país. Publicado en el Diario Oficial del 6 de Noviembre de 1985.

Se eximió el requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial la importación de las mercancías comprendidas en las fracciones arancelarias de la Tarifa del Impuesto General de Importación, incluyendo la importación que de dichas mercancías se realizó a las zonas libres del país.

55.- Lista de componentes que deben ser considerados de incorporación obligatoria. Publicada en el Diario Oficial del 16 de Diciembre de 1985.

Esta lista dejó sin efecto cualquier otro listado de Incorporación Obligatoria publicado con anterioridad a éste.

56.- Acuerdo que da a conocer la lista de partes y componentes que deben ser considerados como equipos opcionales por la industria automotriz terminal y su red de distribuidores. Publicado en el Diario Oficial del 21 de Agosto de 1986.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, solo autorizó la importación de las transmisiones y transejes automáticos.

57.- Acuerdo por el que se señalan las partes y componentes y el nombre de sus fabricantes, con el registro en el Programa de Fomento vigente. Acuerdo publicado en el Diario Oficial del 24 de Marzo de 1987.

El Decreto expedido por el Ejecutivo Federal, por el que se establecen los estímulos fiscales para fomentar el empleo, la inversión en actividades industriales prioritarias y el desarrollo regional, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial publicó periódicamente en el Diario Oficial las listas de partes y componentes seleccionados que podrán ser objeto de beneficio, así como el nombre de los fabricantes.

También dispuso el procedimiento a seguirse para el otorgamiento de los estímulos de referencia.

58.- Acuerdo que exime por una parte, y sujeta por la otra, del requisito de permiso previo, por parte de la SECOFI, la importación de las mercancías que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 4 de Mayo de 1987.

59.- Decreto por el que se reforma y adiciona el diverso que establece la devolución de impuestos de importación a los exportadores. Publicado en el Diario Oficial del 29 de Julio de 1987.

Las Acciones Adicionales para promover exportaciones en el marco del Programa de Fomento Integral de Exportaciones, señalaron que los exportadores indirectos recibirían un trato igual en materia de impuestos, aranceles, financiamiento, etc. a los exportadores finales, fue necesario maximizar el impacto de los apoyos al comercio exterior con el propósito de elevar la competitividad de nuestra planta productiva.

60.- Instructivo de llenado correspondiente a la solicitud de devolución de impuestos de importación causados por insumos incorporados a mercancías de exportación, conforme al Decreto publicado el 29 de Julio de 1987. Publicado en el Diario Oficial del 4 de Agosto de 1987.

61.- Acuerdo que establece las listas de componentes que deben ser considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional por la Industria Automotriz Terminal. Publicado en el Diario Oficial del 14 de Septiembre de 1987.

Este listado deja sin efecto cualquier otro listado de incorporación obligatoria o de fabricación nacional publicado con anterioridad a éste.

62.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación, con las modificaciones que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 29 de Octubre de 1987.

63.- Acuerdo que sujeta al requisito de permiso previo, por parte de la SECOFI, la importación de las mercancías que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 30 de Octubre de 1987.

64.- Acuerdo que modifica la lista de fracciones arancelarias de la Tarifa del Impuesto General de Importación, correspondientes a mercancías que no podrán importarse al amparo de certificados de derecho a la

importación para la exportación. Publicado en el Diario Oficial del 19 de Noviembre de 1987.

Este acuerdo modifica al anterior publicado en el Diario Oficial el 6 de Junio de 1985.

65.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación, con las modificaciones que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 15 de Diciembre de 1987.

66.- Aclaraciones y fe de erratas al Acuerdo que establece las listas de componentes que deben ser considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional por la Industria Automotriz Terminal, publicado el 14 de Septiembre de 1987. Publicado en el Diario Oficial del 15 de Febrero de 1988.

67.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación que se inicia con la Fracción 01.05.A.003 y termina con la Fracción 91.09.A.999. Publicado en el Diario Oficial del 25 de Marzo de 1988.

68.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación con las modificaciones que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 19 de Abril de 1988.

69.- Fe de erratas al Decreto por el cual se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación, publicado el 19 de Abril de 1988. Publicado en el Diario Oficial del 11 de Mayo de 1988.

70.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Exportación, con las modificaciones que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 10 de Junio de 1988.

71.- Acuerdo que establece las listas de componentes que deben ser considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional por la industria automotriz terminal. Publicado en el Diario Oficial del 29 de Junio de 1988.

Este listado deja sin efecto cualquier otro listado de componentes de incorporación obligatoria y de fabricación nacional publicado con anterioridad a éste.

72.- Acuerdo que exime por una parte, y sujeta por la otra, del requisito de permiso previo, por parte de la SECOFI, la incorporación de las mercancías que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 30 de Junio de 1988.

73.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación, con las modificaciones que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 12 de Agosto de 1988.

74.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación que se inicia con la fracción arancelaria 1302.13.01 y termina con la fracción 2303.10.01. Publicado en el Diario Oficial del 6 de Octubre de 1988.

75.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación, con las siguientes modificaciones. Publicado en el Diario Oficial del 25 de Noviembre de 1988.

76.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación. Publicado en el Diario Oficial del 11 de Enero de 1989.

77.- Decreto por el que se reforma la Tarifa del Impuesto General de Importación. Publicado en el Diario Oficial del 9 de Marzo de 1989.

78.- Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Publicado en el Diario Oficial del 16 de Mayo de 1989.

La economía mexicana tuvo la necesidad de restablecer un crecimiento sin inflación y con equidad para promover un sistema productivo eficiente, competitivo y capaz de crear bienestar para todos los habitantes y en consecuencia fortalecer la economía nacional. Para reiniciar el proceso de crecimiento en forma estable y sostenida, propició la inversión productiva que propició la generación de más y mejores empleos. Para la recuperación económica se requiere impulsar el esfuerzo de inversión tanto pública como privada, nacional y extranjera, en las áreas de responsabilidad que las leyes asignaron para cada uno de ellos. Todo proceso de inversión requiere de un régimen jurídico que brinde certidumbre, permanencia, transparencia y seguridad.

Esta ley estableció la base de un régimen jurídico subsidiario y señaló, en la exposición de motivos de su iniciativa, que la regulación de las inversiones extranjeras tenían, por necesidad, un carácter evolutivo y que podía ser precisado por la vía reglamentaria. El presente instrumento jurídico ayudó a actualizar la rectoría del Estado sobre los procesos económicos en el país, al desarrollar una regulación eficiente, moderna y adecuada sobre la inversión extranjera y al establecer las bases para promover la inversión privada en general.

79.- Fe de erratas al Reglamento de la Ley para promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, publicado el 16 de Mayo de 1989. Publicado en el Diario Oficial del 6 de Julio de 1989.

80.- Decreto que otorga exenciones, a los automóviles compactos de consumo popular. Publicado en el Diario Oficial del 2 de Agosto de 1989.

El Plan Nacional de Desarrollo dentro del Acuerdo Nacional para la Recuperación Económica con Estabilidad de Precios, estableció que el control de la inflación era condición necesaria para avanzar de manera sostenida en los propósitos de desarrollo y para proteger y fortalecer el poder adquisitivo de la población. La producción y venta de vehículos a niveles de precios por debajo de los actuales, fortalecieron el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico al abatir expectativas inflacionarias. Fue necesario fortalecer la industria para que esta operara a escalas de producción eficientes y en condiciones de calidad y precios adecuados, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo. Fue conveniente promover y apoyar la disponibilidad en el mercado nacional de automóviles que, por sus características de economía de operación y precio reducido, fueran accesibles a consumidores de menores niveles de ingresos. Para ofrecer a la población un automóvil compacto de consumo popular, se requirió la acción conjunta del sector industrial y del sector público, el primero reduciendo sus márgenes de utilidad en la venta del automóvil y el segundo apoyando esta política mediante el otorgamiento de exenciones al pago de los impuestos sobre automóviles nuevos y en general de importación sobre las partes y componentes de su fabricación.

81.- Decreto por el que se reforma la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación. Publicado en el Diario Oficial del 4 de Octubre de 1989.

82.- Acuerdo que sujeta al requisito de permiso previo por parte de SECOFI a la importación a las zonas libres del país de las mercancías que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 31 de Octubre de 1989.

83.- Decreto por el que se reforma la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación. Publicado en el Diario Oficial del 2 de Noviembre de 1989.

84.- Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. Publicado en el Diario Oficial del 11 de Diciembre de 1989.

El Gobierno Federal puso en práctica una política de fomento de la industria automotriz, que permitió estructurar una importante planta industrial que constituyó una fuente significativa de empleo.

85.- Decreto para el fomento y operación de la Industria Maquiladora de Exportación. Publicado en el Diario Oficial del 22 de Diciembre de 1989.

Los lineamientos de Política Nacional y Regional en el marco de integración del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, consideraron prioritario el fomento y promoción de la industria maquiladora de exportación. De conformidad con el proceso de apertura externa de nuestra economía, la industria maquiladora por sus actividades orientadas hacia los mercados del exterior, es un importante sector generador de divisas para el país, que contribuye además, a elevar la competitividad de la industria nacional.

86.- Acuerdo por el que se sujeta al requisito de permiso previo, por parte de la SECOFI, hasta el 31 de Octubre de 1990, la importación a las zonas libres del país, de las mercancías comprendidas en las fracciones arancelarias de la Tarifa del Impuesto General de Importación, que se indican. Publicado en el Diario Oficial del 29 de Diciembre de 1989.

87.- Decreto que establece programas de importación temporal para producir artículos de exportación. Publicado en el Diario Oficial del 3 de Mayo de 1990.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 señaló como uno de los objetivos prioritarios de la política de comercio exterior el fomento a las exportaciones no petroleras. Los programas de Importación Temporal para producir Artículos de Exportación permitió detectar la posibilidad de modificar sus procedimientos a fin de otorgar facilidades administrativas adicionales a las empresas exportadoras. Las acciones de política de comercio exterior requerían de un proceso constante para la actualización de los mecanismos de promoción a las exportaciones y desregulación de trámites y procedimientos.

88.- Acuerdo que establece las Reglas de Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte.

4. DECRETO PUBLICADO EN DICIEMBRE DE 1989 PARA FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

A) CAMBIOS CON RESPECTO AL DECRETO DEL 62.

El sector automotriz en México fue, desde 1962 hasta 1982, un ejemplo típico de una industria de sustitución de importaciones; producía para el mercado interno protegido con escalas ineficientes y a elevados precios; no exportaba debido a sus excesivos costos; y era intensivo en insumos importados. Debido a su importancia dentro del sector manufacturero mexicano, la industria automotriz representaba una carga alarmante para la balanza comercial nacional.

"En vísperas del Decreto del 62, el déficit comercial del sector automotriz representaba más de la mitad del déficit comercial nacional. Las exportaciones eran insignificantes (menos de un millón de dólares) mientras que las importaciones de vehículos, material de ensamble y refacciones ascendían a 132 millones de dólares. Fue entonces que el gobierno mexicano incorporó al sector automotriz a la política de sustitución de importaciones, esperando así que se redujeran las importaciones de vehículos y autopartes "".

"El decreto de 1962, sin embargo, no solucionó el problema de la balanza comercial automotriz. El sector continuaba sin exportar. En 1968, el monto de exportaciones fue de 4.3 millones de dólares (exclusivamente autopartes), mientras que las importaciones ascendieron a 162 millones de dólares. En promedio, el déficit comercial automotriz contribuyó con el 33 % del déficit comercial nacional entre 1963 y 1968. Esta situación provocó que el gobierno de Díaz Ordaz implementara un cambio de política hacia la promoción de exportaciones con el Acuerdo de 1969. Esta medida, continuada por Luis Echeverría, llevó a un aumento en las exportaciones hasta de \$170.9 millones de dólares en 1976, que consistieron principalmente en autopartes y motores. Este resultado fue un éxito considerable, sin embargo, las importaciones automotrices llegaron a los 800 millones de dólares ese mismo año. El déficit automotriz representó casi la cuarta parte del total nacional ese año. En 1976 el déficit en balanza de pagos, entre otras cosas, condujo a una devaluación que acabó con 22 años de estabilidad cambiaria.

Dada la elevada proporción de la industria automotriz en el déficit comercial nacional, esta industria se convirtió

---

<sup>11</sup> Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles. (1986) La Comercialización Automotriz en México. p. 24

inmediatamente en foco de atención de la Secretaría de Industria y Comercio "m".

"El gobierno de López Portillo optó por una promoción de exportaciones más enérgica en vez de aumentar el GIN instaurando la "Balanza de Divisas" por primera vez en el Decreto de 1977. Este esquema forzó una mayor exportación, la cual se vio duplicada entre 1976 y 1981 alcanzando 340 millones de dólares, sin embargo en ese mismo período las importaciones pasaron de 630 millones a 2,220 millones de dólar, lo cual significó un déficit comercial automotriz de 1,880 millones de dólares en 1981. En 1980 y 1981, años récord en el déficit de balanza comercial en México, la industria automotriz participó con un 42 % del total de este rubro. Naturalmente, después del estallido de la crisis de deuda externa del país y las devaluaciones de 1982, el sector automotriz emergió como el principal sector industrial a reestructurar para restaurar el equilibrio externo.

Las políticas de promoción de exportaciones del sector automotriz de 1969 a 1982 contenían un error fundamental: trataban de forzar exportaciones en contra de una corriente, en vez de incentivarlas. Un factor que ciertamente contribuyó de forma significativa al fracaso de la exportación automotriz mexicana en esos años fue el hecho que toda la estructura de reglamentos e incentivos en el país estaba en contra de la rentabilidad de la exportación y a favor de producir para el mercado interno. No existían mecanismos que evitaran los permisos previos de importación ni los aranceles de una forma ágil y eficiente para la compra de insumos indispensables para la exportación. Adicionalmente, excepto en 1976-1977, se registró un peso sobrevaluado entre 1962 y 1981, lo cual volvía menos rentable la exportación. Una empresa automotriz con posibilidad exportadora se encontraba en amplia desventaja frente a otra en el extranjero.

Para 1989, el Gobierno Federal publicó un decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz, el cual entró en vigor hasta el 30 de Noviembre de 1990 con la publicación de su Reglamento "n".

---

" Industria Nacional de Autopartes. (1989) México: Industria Automotriz" Año 1, No. 2 p. 19

" Industria Nacional de Autopartes. "Memoria" (1990) México p. 113 y 114

Con esto, la industria terminal tiene libertad de seleccionar sus tipos de vehículos a producir en el País, y puede complementar la oferta para mercado doméstico con vehículos importados nuevos, siempre que se disponga de saldos positivos.

La industria de autopartes se tiene que ajustar a la ley de inversiones extranjeras. El valor agregado nacional por parte de los proveedores nacionales y de la industria de autopartes, no podrá ser inferior al 36 % del valor agregado nacional de sus propios productos.

Para consolidar los logros alcanzados, de acuerdo con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y con los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior, que le otorgan un papel fundamental a la globalización de la industria, será necesario modernizar el sector automotriz.

Es conveniente que dicho sector se inserte activa y gradualmente en los mercados internacionales y se lleven a cabo políticas de desregulación económica para garantizar su competitividad y eficiencia.

También es necesario que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos para que resulten accesibles al consumidor nacional y sean susceptibles de exportación.

Se requiere mantener un adecuado ritmo de inversiones, de modo que en la industria prevalezcan estándares de eficiencia, productividad y tecnología a niveles internacionales.

Es preciso fomentar el desarrollo tecnológico y la adopción de técnicas avanzadas, en la producción de vehículos.

Una mayor especialización y producción a escalas más eficientes permitirán generar un mayor volumen de empleos y fortalecer el mercado doméstico.

Es preciso que haya congruencia con las medidas para disminuir la contaminación ambiental que provocan los vehículos automotores, así como con aquellas tendientes a economizar el consumo de combustible de los vehículos de acuerdo con las políticas sobre uso de los energéticos.

En el caso de los automóviles compactos de consumo popular se requieren políticas que faciliten su adquisición y que al mismo tiempo se constituyan en una operación rentable para las empresas del ramo.

Por eso, es conveniente coordinar a las dependencias de Gobierno Federal en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como apoyar y fortalecer los esfuerzos realizados por las empresas automotrices particularmente a través de éste decreto.

**B) TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.**

El sector automotriz representa, no sólo en México, sino en muchos países, una importante rama de la actividad productiva que emplea grandes cantidades de recursos y genera considerables proporciones de la producción manufacturera total.

A pesar de este hecho, no se ha realizado un esfuerzo de explicación y modelación del comportamiento de este sector en México. Es por esta razón que procederemos a elaborar un análisis de las diferentes tendencias que afectan esta actividad en nuestro país.

En el punto B1 analizaremos a la globalización, ya que de acuerdo con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y con los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior, se le otorga un papel fundamental a la globalización de la industria automotriz.

En el punto B2 veremos que la apertura es conveniente para que el sector automotriz se inserte activa y gradualmente en los mercados internacionales.

En el punto B3 mencionaremos las políticas de desregulación económica las cuales son importantes ya que sirven para garantizar la competitividad y eficiencia de la industria automotriz.

En el punto B4 trataremos sobre la competitividad de la industria automotriz mexicana, ya que es importante que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos para que resulten accesibles al consumidor nacional y sean susceptibles de exportarse.

Y, en el punto B5, podremos conocer algunas expectativas derivadas de la aplicación de éste Decreto.

## El, GLOBALIZACION.

La industria automotriz en México ha seguido, durante más de 25 años, un modelo de desarrollo basado en la protección al mercado interno.

"Brasil, por ejemplo, mantiene un mercado interno cerrado, pero es lo suficientemente grande para obtener beneficios en escala. Sólo cuatro empresas terminales se localizan en ese país, y existe congelamiento de algunos modelos durante varios años. Además, el 80 % de los autos ensamblados en Brasil pertenece a modelos que se producen en escalas de 30,000 ó más unidades al año. Así, Brasil puede producir más eficientemente para su mercado interno protegido. Argentina, difícilmente obtendrá beneficios de seguir con un esquema como el brasileño. Las tres empresas terminales argentinas producen una amplia variedad de modelos en escalas muy bajas para el mercado interno protegido. Así la estructura de producción para el abastecimiento de su mercado es elevadamente costosa. Si México no hubiera modificado su estrategia de sustitución de importaciones no presentaría ningún atractivo para el futuro desarrollo automotriz.

El modelo Coreano basado en un mercado interno cerrado y una fuerte promoción de exportaciones, esquema parecido al seguido por México a partir de 1983. En Corea existe prácticamente sólo una empresa de autos de pasajeros: Hyundai que produjo 400,000 unidades en 1986. Los autos que se destinan al mercado coreano se producen a escala eficiente. Este no es el caso de México. Adicionalmente Corea pretendía proteger una industria terminal nacionalista, mientras que el resultado de las disposiciones mexicanas ha sido la virtual desaparición de la industria nacional quedando cinco empresas transnacionales que obtienen las ventajas de la falta de competencia por la protección que se otorga al sector terminal.

Una estrategia de desarrollo automotriz para México es la especialización en la producción y el intercambio con el exterior, como ha sido el caso de Canadá y España. Estas dos naciones se han prácticamente integrado la primera a los Estados Unidos y la segunda a Europa. Los dos países exportan una elevado porcentaje de su producción al mismo tiempo que importan gran parte de su demanda interna. Actualmente, Canadá cuenta con tan sólo dos grandes productores de autos, G.M. y Ford, que producen aproximadamente 500,000 unidades al año cada uno,

especializándose en seis modelos, esto significa ensamble en escalas eficientes "".

"España tiene seis empresas terminales, las cuales producen más de 100,000 unidades al año cada una, y exportan más de la mitad de su producción. Este esquema de producción ha traído consigo un crecimiento de la industria a través de mayor especialización, y un gran beneficio reflejado en menores precios y mayor campo de elección para el consumidor de esos países "".

México cuenta actualmente con cinco empresas terminales, todas transnacionales, y una producción para el mercado interno de aproximadamente 542,000 unidades al año, el desarrollo automotriz en el país tendrá mayores posibilidades de éxito en un ambiente de libre comercio que lleve a la especialización y el intercambio.

El mismo concepto lo podemos aplicar a la industria de autopartes. El mercado interno no dará en el corto o mediano plazo las escalas de producción necesarias para ser competitivo. Además, muchas de las empresas mexicanas de autopartes mantienen muy poco contacto con las terminales y por ello se encuentran tecnológicamente atrasadas y con pocas herramientas para modernizarse. La manera en que puede desarrollarse eficientemente la industria mexicana de autopartes es a través de su incorporación al sistema mundial de abastecimiento. La tendencia mundial actual está orientada hacia una disminución en el número de proveedores de la industria terminal que abastecerán sistemas completos en vez de componentes de ensamble. La esperanza para México es incorporarse a algunos de estos grandes proveedores y producir los componentes en que México es más eficiente. Por ello una atractiva opción para la industria de autopartes mexicana es la especialización y el intercambio con el extranjero.

Hay que buscar mecanismos que aseguren el acceso tanto de componentes como de productos terminados a los mercados internacionales. La posibilidad de globalización del sector automotriz mexicano integrándolo al mercado formado por Canadá y Estados Unidos puede brindar enormes beneficios a nuestro mercado de exportación.

---

" Industria Nacional de Autopartes. "Memoria" (1990)  
México p. 120 y 121

" Industria Nacional de Autopartes. "Memoria" (1990)  
México p. 121

Actualmente existe una plataforma automotriz exportadora muy importante en el país, y con el Decreto del 89, el mercado mexicano de autos de pasajeros se abrió a la competencia externa. Lo anterior ayudará para alcanzar escalas eficientes no sólo en el ensamble de autos sino también en la producción de autopartes, la fundición y el moldeo. Este escenario se resume en bajos precios del producto final al consumidor nacional.

Hay que considerar que las empresas de la industria terminal ya pueden complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos siempre y cuando dispongan de saldos positivos en su balanza comercial. Y, tampoco podrán mantener para cada año-modelo de su operación, saldos negativos en su balanza comercial.

## B2) APERTURA.

La apertura comercial se empezó a llevar a cabo desde 1933, y sus principales objetivos fueron la eliminación de la idea anti-exportación y la reducción en el tratamiento preferencial de la protección a diferentes sectores de la economía.

"Las reformas comerciales comenzaron con una reducción de los requerimientos de permisos previos a la importación, combinada con un incremento en las tarifas arancelarias brindando una protección similar pero menos discreta. Este proceso fue acompañado de simplificaciones tanto en las tarifas de exportación e importación, como en los procedimientos para los permisos de exportación. Posteriormente, en 1985, se experimentó una aceleración sustancial en el proceso de apertura. El Decreto de Julio de ese mismo año cambió el ritmo de la apertura liberando de permiso previo de importación a casi el 60 % de las fracciones que lo requerían con anterioridad. Con ello, el porcentaje del valor total de importaciones sujeto a esta restricción se redujo considerablemente. Para el final de 1985, México ya estaba embarcado en un profundo proceso de liberación comercial. Así pues, la entrada de México al GATT representó una reafirmación del proceso de apertura del comercio exterior. La simplificación y modificaciones de la tarifa de importaciones continuaron durante 1986-87 llegándose a tan sólo siete niveles arancelarios en un rango del 0 al 40 %<sup>45</sup>.

Con la adopción del Pacto de Solidaridad Económica, se incrementó el ritmo en la liberación comercial. Prácticamente, todos los niveles arancelarios fueron reducidos en un 50 %. El proceso de desmantelamiento del sistema de precios oficiales de referencia iniciado en 1986, fue llevado a su fin eliminando los precios oficiales restantes en Enero de 1988. Además, se incrementó la eliminación de permisos a la importación, quedando bajo este esquema únicamente el 23.2% de la producción total.

Los mecanismos derivados de la Ley Aduanera tales como Programas de Importación Temporal para producir artículos de Exportación (PITEX); Régimen de la Industria Maquiladora; Depósito Industrial e Importación Temporal para la Transformación, son programas que exigen a las empresas del proceso de devolución fiscal, otorgándoles autorización para realizar importaciones temporales exentas de arancel e IVA.

---

<sup>45</sup> Industria Nacional de Autopartes. "Memoria" (1990) México p. 170

Las empresas que se suscribieron al programa PITEX y cumplieron con sus requisitos, pudieron importar temporalmente todos los insumos y maquinaria que requirieron para sus productos de exportación, además de que gozaron de otros apoyos. Este mecanismo ha sido utilizado, en su mayor parte, por empresas tradicionalmente exportadoras que, a través de su uso han logrado incrementos importantes en sus ventas al exterior, ya sea por ampliaciones a su planta o por mejoras en el proceso productivo. Adicionalmente, se han apoyado a empresas medianas y pequeñas que han incursionado de manera exitosa en los mercados internacionales sobre todo aquellas que realizan sus operaciones de manera indirecta. Destaca en este rubro el sector de autopartes.

El programa de Empresas Altamente Exportadoras fue diseñado como un mecanismo de concertación entre el Gobierno Federal y las principales empresas exportadoras, con la finalidad de apoyar en forma integral su operación a través de medidas administrativas preferenciales.

"Apartir de 1983 el Banco de Comercio Exterior (BANCOMEXT) ha puesto en operación diversos mecanismos de fomento a las exportaciones no petroleras, que abarcan desde la etapa de gestación del proyecto hasta la comercialización y venta del producto exportado, incluyendo el crédito a la preexportación, la expedición de la Carta de Crédito Doméstica (CCD) para extender los estímulos a los exportadores indirectos, los créditos de exportación y para el equipamiento industrial, y la creación de mecanismos de seguros comerciales y contra riesgos. Asimismo, el mercado controlado de divisas permite a los exportadores deducir, algunos de sus gastos asociados a la exportación de sus compromisos de venta de divisas. La Comisión Mixta Asesora de Política de Comercio Exterior que es precedida por el propio Presidente de la República, brindará apoyo a las exportaciones no petroleras agilizando trámites y solucionando problemas que pudiera enfrentar la exportación

Entre los efectos positivos de corto plazo más palpables de la apertura comercial se encuentra el notable crecimiento de la exportación no petrolera en los últimos años, el cual alcanzó una tasa media anual de 20 %. El incremento en el volumen de las exportaciones no petroleras aunado a la caída en el precio del petróleo cambiaron radicalmente la

---

“ Industria Nacional de Autopartes. "Memoria" (1990) México p. 175

composición de las exportaciones anteriores a la liberación comercial.

Un concepto fundamental en el intercambio comercial lo expresa la idea de que se exporta lo abundante en el país o aquello en lo que se goza de cierto poder monopólico, pero para la industria automotriz la causa del comercio internacional sería la diferencia en tecnologías entre los países.

La sola existencia de diferencias en precios relativos entre países, es causa suficiente del comercio y su efecto de incrementar el bienestar de las naciones. El cambio en precios relativos que se origina en los países que emprenden por primera vez el intercambio comercial, lleva a razones de precios que provocan una mayor especialización en la producción del bien en donde se tiene menor precio relativo.

Como conclusión de lo anterior, adicionalmente de beneficiarse por diferencias complementarias en recursos y tecnología, los países que comercian pueden especializarse en la producción de diferentes bienes alcanzando mayores escalas de producción al mismo tiempo que incrementan la diversidad de productos disponibles al consumidor. Al crear mercados más grandes, y más competitivos, el comercio puede reducir las distorsiones que se asocian con la competencia imperfecta en economías cerradas.

Con éste Decreto se espera que la industria automotriz, tanto los vehículos como sus componentes se fabriquen de una manera más eficiente para que su calidad y precios sean internacionalmente competitivos y con esto resulten accesibles al consumidor nacional y sean susceptibles de exportarse, ya que desde 1983 la industria terminal mexicana no ha seguido el proceso de apertura comercial que se ha efectuado en el país desde 1983, quedándose al margen de este cambio generalizado en la economía.

### B3) DESREGULACION.

Como se ha visto, la regulación existente en el sector automotriz eleva los costos de producción y por lo tanto puede expresarse como un porcentaje adicional del costo. Por consiguiente, la desregulación provocará que desaparezcan estos "aranceles adicionales", regresando a la tarifa nominal aplicada a cada caso.

El incremento de las exportaciones tiene que ser más del doble que el de las importaciones para mejorar la balanza comercial del sector.

Otra estrategia es la integración de México con el mercado norteamericano formado por E.U.A. y Canadá. Esta acción implica una desregulación del sector, los resultados arrojados por tal disposición arrojan flujos comerciales más elevados en exportaciones e importaciones pero, el balance comercial continúa siendo positivo y otorga un margen de bastantes miles de dólares para la importación de vehículos.

Una estrategia adicional que se puede estudiar, sería la desregulación y liberación del sector no sólo con norteamérica sino adicionalmente con el resto del mundo.

El costo de la producción es tan elevado que por eso es importante la eliminación de las restricciones y la incorporación de un mecanismo que permita "cobrar" por esta eliminación, a través de negociación con los gobiernos de los países de origen de las empresas multinacionales en México establecidas. Lo anterior por el hecho de que tanto ellos como nosotros seremos beneficiados por la desregulación del sector.

Es necesario realizar un esquema gradual de liberación que a su vez asegure el acceso de nuestros productos a otros mercados disminuyendo el costo de ajuste. Otros países que han llevado a cabo medidas en este sentido, las han realizado gradualmente y en forma concertada, tanto con la industria del país como con otros gobiernos. Lo anterior brinda certidumbre a la política estableciendo una guía clara, al mismo tiempo que se obtiene un trato justo y equilibrado de los principales socios comerciales.

La regulación en la actividad automotriz mexicana fue causa de considerables incrementos en el costo de producción. Por lo anterior, la desregulación del sector permitirá la importación de más componentes extranjeros a precios internacionales aumentando la competitividad del ramo, dando lugar a mayores exportaciones. Igualmente, se producirá una disminución en el precio relativo de nuestros productos en comparación de nuestros competidores, lo que nos permitirá

ganar mercado. Los resultados encontrados también muestran que aún cuando desregular es positivo y trae un beneficio en la balanza comercial, este monto no es tan significativo como el que se obtiene al llevar a cabo un acuerdo industrial con nuestro principal mercado de exportaciones, Norteamérica. La lógica de este resultado estriba en el hecho de que el productor nacional de autopartes sea considerado como de la región de norteamérica en materia automotriz, haciendo que las compañías no muestren un sesgo en contra de nuestro producto. En el mismo sentido, se consigue acceso de vehículos terminados.

**B4) COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.**

Las decisiones de producción, inversión, venta y precio que toman las empresas tienen un carácter dinámico y, por lo tanto, las expectativas deben influir de forma considerable. Si al estar tomando la decisión de invertir, por ejemplo, el régimen comercial permite la importación de insumos, el valor presente de rendimiento de la inversión sería mucho mayor con respecto a aquella situación donde existiera un régimen comercial que implicara incertidumbre acerca de la importación de insumos.

En este mismo sentido, la integración vertical de las empresas en varias ramas industriales contrasta con el concepto de competencia perfecta en cada nivel de las etapas productivas. Problemas diversos en disponibilidad de insumos en el tiempo y lugar precisos son origen de beneficios que una empresa integrada verticalmente puede obtener y que se reflejarán en reducción de costos. Este hecho propicia concentración de la producción ya que el "grupo industrial" al incurrir en menores costos elimina posible competencia dado el tamaño del mercado y las economías que se generan con su integración y escala.

La inversión en tecnología y desarrollo tiene asociado un aspecto de costos fijos ya que una vez realizada permite la reducción en costos unitarios al incrementar progresivamente el nivel de producción. Este aspecto de economías a escala dinámicas rompe en cierto modo con el supuesto de competencia perfecta por lo que modelos con esta característica no pueden expresar explícitamente la externalidad que se genera por este hecho de inversión en tecnología.

Adicionalmente de beneficiarse por diferencias complementarias en recursos y tecnología, los países que comercian pueden especializarse en la producción de diferentes bienes alcanzando mayores escalas de producción al mismo tiempo que incrementan la diversidad de productos disponibles al consumidor. Al crear mercados más grandes y más competitivos, el comercio puede reducir las distorsiones que se asocian con la competencia imperfecta en economías cerradas. Por lo tanto hasta este momento, las implicaciones de estos argumentos refuerzan la racionalidad del libre comercio. Sin embargo, si bien el libre comercio es mejor que la autarquía, esto no quiere decir que lo primero sea superior a la intervención gubernamental que permita aprovechar algunas de las ventajas que tanto las economías a escala como las imperfecciones del mercado tienen asociadas, ya que éstas implican la existencia de un mundo mejor en donde la intervención puede mejorar el resultado de los mercados.

Recientemente han surgido varias propuestas, en base a imperfecciones en los mercados internacionales y al hecho que un elevado porcentaje del comercio realizado es causa de economías a escala en vez de ventaja comparativa. Podemos nombrar dos ideas que abarcan esta corriente: estrategia de política comercial, y efectos de externalidades.

"El término estrategia de política comercial surge en base al efecto que tanto la competencia imperfecta como los rendimientos crecientes tienen sobre las utilidades de las empresas". Así, la existencia de estos dos elementos implica la posibilidad que algunas ramas industriales puedan generar utilidades superiores al costo de oportunidad de los recursos que emplean. La "estrategia" entra en juego mediante la aplicación de políticas gubernamentales que aseguren que las empresas que se beneficiarán de este hecho sean nacionales y no extranjeras. Lo cual repercute en un crecimiento del ingreso nacional que incrementa el beneficio de este país. Se concluye así que, bajo ciertas circunstancias, un gobierno puede aumentar el bienestar nacional, otorgando ayuda a sus compañías en la competencia internacional.

El segundo argumento se basa en la idea que la protección a un sector puede ser benéfica cuando esta industria genera externalidades, sin embargo, lo novedoso es que el nuevo desarrollo en teoría comercial parece haber concretizado casos en que la intervención gubernamental puede ser benéfica. Así, por ejemplo, las economías a escala dinámicas asociadas a la inversión en tecnología y desarrollo, que son causas de imperfección en la estructura de los mercados y que crean externalidades, pueden identificarse más fácilmente gracias a que nuevos estudios ofrecen determinada guía acerca de donde estas externalidades pueden ser importantes. Es por ello una conclusión lógica que a nivel internacional los países compitan por ser cada uno de ellos los que reciben estas externalidades en sus economías, argumentando que refuerza la idea de estrategia.

Un motivo de la regulación de esta rama consiste en la generación de divisas, o por lo menos en la reducción del monto de sus importaciones. Las características del sector automotriz en México por una parte coinciden con la descripción en la que se basan algunos argumentos de estrategia de política comercial. El peso y tamaño de este sector así como de su carácter de "indicador líder" de la

---

<sup>42</sup> Industria Nacional de Autopartes. "La Internacionalización" (1987) México p. 12

actividad económica en general, tienen el efecto de crear externalidades positivas que beneficien a otros sectores. Al mismo tiempo, la existencia de empresas multinacionales en el sector terminal llama a la regulación de este mercado, para que el país pueda apropiarse de parte de los beneficios que obtienen entidades productivas.

Si bien los rendimientos a escala son muy importantes en la actividad automotriz, en México este sector enfrenta importantes limitantes por el lado de la demanda que le impiden beneficiarse de este esquema. Es así que el reducido mercado doméstico, no permite el aprovechamiento de las ventajas de la escala. Este efecto se acentúa cuando consideramos que la demanda interna es abastecida por sólo 5 empresas, las cuales producen una amplia variedad del producto a escalas muy por debajo del punto de eficiencia.

Existe un elemento a considerar en el caso mexicano debido a la incertidumbre que puede causar la cercanía de nuestro mercado al de los Estados Unidos, donde existe un exceso de capacidad de producción que podría repercutir en la actividad productiva automotriz de México.

La protección comercial otorgada a la industria automotriz establecida en México es de particular importancia debido a la ausencia de empresas terminales de capital nacional en la producción de vehículos de pasajeros. Este sector se compone de empresas multinacionales que reciben todos los beneficios de un régimen de protección comercial, vía aranceles y ahora se les permite la importación de unidades terminadas, permitiéndoles ejercer extremo poder monopólico en el mercado doméstico. La regulación y protección empleadas en este sector son causa de ineficiencias importantes en la producción y elevados precios para los consumidores.

México tiene que participar activamente a través de la calidad, la eficiencia y la confiabilidad en la industria automotriz mundial, y los programas de exportación han sido un buen principio, ya que el mercado de Estados Unidos está completamente internacionalizado, abierto a cualquiera que pueda ofrecer los mejores productos, con la mejor calidad y con el mejor precio.

En los próximos años se verán más empresas asociadas, programas de cooperación a escala internacional entre las plantas terminales así como con los proveedores.

Para mantener el ritmo del mercado mundial altamente competitivo, los fabricantes de vehículos buscan en todo el mundo partes y componentes de buena calidad a nivel mundial, bajos costos y entregas a tiempo, con el fin de dar apoyo a

sus operaciones de ensamble. Esta búsqueda de proveedores aporta evidentes beneficios a todos los involucrados. Por ejemplo, desde el punto de vista de un fabricante terminal automotriz, el ofrecimiento que puede hacerse a los proveedores en todo el mundo es el de un adicional volumen elevado que les puede ayudar a planear por anticipado; relaciones a largo plazo con los proveedores el futuro de la compañía. Ultimamente a las empresas automotrices les interesa desarrollar el conocimiento tecnológico de sus proveedores ya que se necesitan los componentes más avanzados desde el punto de vista tecnológico para integrar en sus autos y camiones con el fin de poder enfrentarse a la competencia internacional.

El mundo requiere de partes y componentes de alta calidad y al mejor precio posible, por otro lado, México tiene mucho que ofrecer, es un sitio lógico donde se puede y debe originarse la manufactura de estos componentes, ya que cuenta con una estratégica situación geográfica con 3000 kilómetros de frontera colindando con el mercado más grande que es el de los Estados Unidos de Norteamérica. Además México cuenta con una fuerza laboral disciplinada y que si se administra adecuadamente puede igualar a cualquiera del mundo.

**B5) LOGROS (EXPECTATIVA DERIVADA DE LA APLICACION DEL DECRETO).**

Los principales logros que podemos mencionar son los siguientes:

Para la Industria Terminal: a) Podrán seleccionar los tipos de vehículos que producirán en el País, considerando las características y ventajas de sus plantas y procurando el uso eficiente de la capacidad instalada y de sus recursos naturales.

b) Podrán complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos, siempre que se disponga de saldos positivos en la balanza comercial.

c) No podrán mantener para cada año-modelo de su operación, saldos negativos en balanza comercial.

Para la Industria de Autopartes: a) Deberán ajustarse a las disposiciones de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y de su Reglamento. En la integración del capital social reservado a mexicanos, podrán concurrir personas morales en las que participe, a su vez, mayoritariamente el capital mexicano.

d) 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 de vehículos, no podrá ser inferior al 36 % del valor agregado nacional de sus productos. El valor agregado nacional de las partes y componentes es la diferencia entre la facturación total por ventas de partes y componentes por proveedores nacionales e industria de autopartes a las empresas de la industria terminal, excluyendo refacciones, menos las importaciones incorporadas a los productos objeto de estas ventas. Asimismo, se sumarán las exportaciones de productos automotrices de la industria de autopartes y de proveedores nacionales promovidas por las empresas de la industria terminal y se restará el contenido importado de dichas exportaciones.

Con respecto a la Balanza Comercial de cada empresa de la industria terminal para cada año-modelo, será el resultado de restar al valor total de las divisas obtenidas por la exportación de sus productos automotrices y por las exportaciones de partes y componentes promovidas por dicha empresa, el valor total, en divisas, de las importaciones de materias primas, partes y componentes, exceptuando refacciones, que realice la propia empresa, así como el contenido importado de las partes y componentes que dicha empresa adquiera de la industria de autopartes y de otros proveedores para la producción de partes y componentes

destinados a su ensamble como equipo original de sus vehículos y para la fabricación de partes y componentes y el contenido importado de las exportaciones promovidas por dicha empresa.

Las empresas de la industria terminal que sean directa o indirectamente accionistas mayoritarios comunes de maquiladoras o que tengan accionistas mayoritarios con estas o que promuevan exportaciones de maquiladoras, podrán incluir para la contabilización de su balanza comercial hasta un 20 % del valor necesario para compensar importaciones de partes y componentes destinados al mercado nacional con la diferencia entre las exportaciones de productos automotrices realizados por dichas maquiladoras y el valor del contenido importado de dichas exportaciones.

También, las empresas de la industria automotriz podrán enajenar saldos de balanza comercial entre sí, restando, en su caso, de los saldos en balanza comercial el monto de las enajenaciones realizadas durante el año-modelo en que se efectúen. A partir del año-modelo 1992, se podrán incrementar el saldo en balanza comercial, por la acumulación de saldos positivos en balanza comercial no utilizados durante años-modelos anteriores.

Con previa autorización de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, las empresas de la industria terminal que realicen inversiones para incrementar su capacidad productiva mediante la adquisición de activos fijos de origen nacional que se destinen en forma permanente a la producción del país, podrán contabilizar hasta el 30 % de dichas inversiones para el cómputo de sus saldos en balanza comercial.

Las empresas de la industria terminal con saldos positivos en balanza comercial, podrán utilizar dichos saldos hasta que se agoten, para importar vehículos nuevos. Se podrán transferir a años posteriores o enajenar saldos no agotados

Los distribuidores en franja fronteriza podrán importar un monto igual a las ventas de los vehículos mexicanos menos el contenido importado de ellos.

## 5. IMPACTO DE LAS REGLAS DE APLICACION DEL DECRETO PARA FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

### A) CAMBIOS ESTRUCTURALES.

A pesar del reciente auge exportador automotriz, la ineficiente estructura de producción de automóviles en México, que fue causa de la regulación del sector, se resumió en los elevados precios al consumidor nacional.

La voluntad demostrada por los sectores público y privado para llegar a un acuerdo concertado que resultó benéfico al país, ya que por una parte, el Estado aseguró congruencia en la política general de apertura económica y por otra, la industria se vio libre de una regulación excesiva, dependiendo cada vez más su crecimiento de su propia dinámica y de la sana competencia en el mercado en favor de los consumidores.

Es importante mencionar las inversiones realizadas por la industria, no solo para mejorar su productividad y lanzar al mercado nuevos modelos, sino sobre todo, aquellas destinadas a ampliar la capacidad de producción, en especial en lo relativo a las exportaciones.

El año de 1990, representó para la industria la iniciación de una nueva etapa, en la que los conceptos de globalización de la producción, la internacionalización de los productos, la competitividad internacional, la tecnología más actualizada en los procesos de manufactura y en los vehículos, son ya una realidad en nuestro país. Resalta el espíritu de liberalización y desregulación, con el fin de eliminar todos los obstáculos para que la industria alcance los niveles de competitividad que le permitan insertarse en las tendencias mundiales de globalización.

En otro campo, la industria automotriz se comprometió a lanzar sus modelos 1991 con el convertidor catalítico, lo cual se logró por la disponibilidad de la nueva gasolina sin plomo "magna sin", y éste ubicó a nuestro país en la incorporación de la tecnología más avanzada para abatir las emisiones de gases.

Para los próximos años se espera que el mercado continúe creciendo a tasas de alrededor de 12 a 15 %, lo que significa que para 1992 el volumen de venta alcance cifras de 700 mil vehículos.

Las principales razones que pueden influir en el incremento de la demanda son: la estabilidad de precios, la ampliación de los planes de financiamiento, el descenso de las tasas de

interés y la presencia de un automóvil familiar y económico, ya que el Sedán es económico pero no tiene nada de familiar.

Existe gran expectativa en todo el sector para la firma del tratado de libre comercio con Estados Unidos y Canadá, lo que implica la realización de análisis más profundos y cuidadosos, con el fin de identificar las ventajas y desventajas de un acuerdo que llevaría a la industria automotriz mexicana a insertarse en lo que sería el mercado más grande del mundo.

Cuando se logre la firma del tratado de libre comercio, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y la Industria Nacional de Autopartes, llegarán a los siguientes acuerdos:

1. La exclusión total en el T.L.C. de la importación a México, incluyendo zonas libres y fronterizas, de vehículos automotores, carrocerías, motores, conjuntos y autopartes usados y/o reconstruidos.
2. Que en el T.L.C. se establezca un programa de reducción de los niveles arancelarios por sector industrial, en el que se registre mayor velocidad en la desgravación por parte de los Estados Unidos y Canadá, considerando un periodo de transición para la industria mexicana.
3. El establecimiento inmediato en México de un sistema de salvaguardias ágiles y eficaces, similares a las existentes en los Estados Unidos, para evitar los daños que puedan causar a la planta productiva del país, las importaciones de productos automotrices procedentes de los otros socios de la región.
4. Establecer un sistema de homologación y validación con los países de la zona de libre comercio, con un periodo de ajuste adecuado en el país, de normas de calidad, técnicas, ecológicas, de seguridad, etc., para los productos de la industria terminal y de autopartes que se fabriquen y comercialicen en el territorio de los 3 países afectados.
5. Crear reglas que promuevan eficazmente la participación creciente de los productos de la industria automotriz establecida en México, el abasto regional de vehículos, carrocerías, motores, partes y componentes, independientemente de su tecnología. La regla de origen deberá ser el único criterio de discrepancia y los aranceles no podrán incrementarse para aquellos productos que no cumplan la regla. Nunca deberá discriminarse en los otros países contra productos mexicanos que cumplan esa regla.

6. Facilitar la transferencia de tecnología a México estableciendo las salvaguardias apropiadas a los derechos de propiedad intelectual.

7. Evitar la aplicación del concepto de protección contingente por parte de Estados Unidos y Canadá, a las importaciones de productos automotrices mexicanos, en forma discrecional, para calificar las prácticas desleales de comercio.

Se considera que las barreras arancelarias son un elemento de negociación muy importante, y que deben eliminarse para todos los países miembros del acuerdo. Actualmente existen el arancel de importación de material de ensamble promediando aproximadamente 13 % y el arancel de importación de unidades terminadas de 20 %, para la importación proveniente de Estados Unidos y Canadá.

Las materias primas para la fabricación de partes y componentes y vehículos deben desgravarse totalmente, es decir, establecer una tasa de "cero" de inmediato.

## A1) MANUFACTURA.

"En la historia del sector automotriz, se han dado dos grandes cambios en sistemas de producción que han revolucionado no sólo la tecnología utilizada, sino también en gran parte las características de la oferta, e indirectamente, de la demanda por estos productos. Estos movimientos han afectado la estructura de producción mundial de esta industria y especialmente han repercutido en las posibilidades de su desarrollo en países del Tercer mundo como México.

## 1. El Sistema de Producción en Masa.

Desde su invención, en la década de 1880, hasta alrededor de 1910, los automóviles eran producidos en pequeños talleres, bajo pedido, con una amplia variedad, a bajos volúmenes, y consecuentemente a elevados precios. Los talleres fabricaban en forma aún rústica las diferentes partes de motor, la transmisión, carrocería, etc. para luego proceder a ensamblarlas. El automóvil era sin duda un artículo de lujo.

En la década de 1910, Henry Ford desarrolló el sistema de producción en masa, inaugurando la línea de ensamble en 1914. Este sistema surgió con la estandarización del Modelo "T", que se produjo en volúmenes enormes para aquella época.

La clave del sistema de producción en masa, que predominó hasta los setentas, residía en la especialización del trabajo a todo nivel de producción; a nivel trabajo de metales (fundición, forja y estampados), de maquinado de componentes, y en el ensamble de sistemas de vehículos, donde se instalaron líneas de ensamble, en las que un alto número de máquinas-herramientas efectuaban trabajos específicos de soldado, atornillado, pintado, etc. El resultado de la manufactura en serie fue la producción de un número reducido de modelos de automóviles, en grandes cantidades y a precios más accesibles para la población de los principales países industrializados. El principal requisito para manufacturar bajo este sistema, era la necesidad de realizar cuantiosas inversiones y así poder fabricar el elevado número de moldes y dados necesarios, y adquirir la amplia variedad de máquina-herramientas requeridas en el maquinado y ensamble. Además, el flujo de inversión no debía detenerse, ya que con cada cambio de modelo de vehículo se requerían nuevos moldes y dados, así como un cambio en todo el stock de máquina-herramientas, puesto que las especificaciones de maquinado de piezas y de ensamble de partes cambiaban enormemente. Por consiguiente, bajo el sistema de manufactura en masa, la producción de

autopartes y vehículos no era factible en bajas corridas de producción<sup>14</sup>.

## 2. La Manufactura Flexible.

"Desde mediados de los años setentas, la computadora, la electrónica y la robótica han alterado radicalmente la capacidad y composición de la producción en el sector automotriz. Gracias a la electrónica, las máquina-herramientas de control numérico pueden ejercer sus operaciones (cortar, pulir, soldar, taladrar) de acuerdo a especificaciones ordenadas electrónicamente, en vez de las operaciones manuales antes requeridas. Así, una máquina-herramienta puede ejecutar una operación, y luego otra distinta (cortar a diferentes diámetros, por ejemplo) con mucha precisión con sólo cambiar de instrucción electrónicamente.

Con los diferentes sistemas que existen, una pieza puede ser diseñada por una computadora en forma mucho más rápida y fácil, pudiendo transmitirse instantáneamente las especificaciones de su fabricación desde una computadora central a varias máquina-herramientas en un taller, que operan de manera coordinada para fabricar la pieza. Puede cambiarse de pieza producida y de especificaciones de maquinado con mucho mayor rapidez y sin riesgo de sacrificar calidad. Se utilizan igualmente robots que reciben instrucciones por computadora. Estas máquinas pueden "ver" con un ojo electrónico, "agarrar" y manipular con un brazo mecánico la herramienta adecuada para una operación. Los anteriores avances, han aumentado enormemente la flexibilidad de producción de la industria automotriz y han contribuido a reducir significativamente la escala mínima eficiente necesaria a todo nivel del proceso.

A nivel de procesamiento de metales, los costos de diseñar y manufacturar dados y moldes, se reducen con los nuevos métodos debido a la facilidad de hacer un nuevo diseño por computadora, y transmitir con exactitud el nuevo diseño a las máquina-herramientas en la planta, a la reducción en el número de máquina-herramientas necesarias (por el aumento en funciones realizadas), y a la reducción en costos originada por una menor renovación de maquinaria. Por lo anterior, un taller puede ahora producir una variedad de moldes o dados en corridas por molde mucho más cortas que antes, sin sufrir incrementos en sus costos de producción.

---

<sup>14</sup> Ford, (1985) "Ford, 60 años en México", Autoindustria p. 20 y 21

A nivel de maquinado y ensamblado, estos procesos pueden efectuarse con escalas mínimas eficientes mucho más bajas que antes, ya que un menor número de máquina-herramientas puede efectuar los diferentes procesos requeridos para maquinar y ensamblar autopartes o motores. También ha disminuido la necesidad de grandes inversiones en una variedad de máquina-herramientas que necesitaban ser renovadas constantemente. Con un taller de manufactura flexible relativamente más chico se puede maquinar o ensamblar un sistema o un vehículo completo "".

"Asimismo, el número de sistemas o vehículos mínimos requeridos para hacer la inversión rentable es mucho menor que hace 20 años. En consecuencia, las economías de escala antes tan difíciles de alcanzar para países como México, ahora son más factibles, ya que cada pieza o sistema puede producirse en un menor volumen. El requisito en la actualidad en mantener "economías de alcance", es decir, un volumen suficientemente grande de piezas variadas para justificar la inversión en maquinaria sofisticada. Las oportunidades que presenta la manufactura flexible a países del Tercer Mundo son enormes en cuanto a desarrollo automotriz. Las desventajas que imponían a estos países la elevada escala mínima eficiente, no daba cabida mas que a unos cuantos productores eficientes en todo el mundo, localizados generalmente en países desarrollados. El cambio a la manufactura flexible trae un panorama de desarrollo de producción y exportación automotriz que puede ser muy favorable para algunos países en desarrollo y para México en especial.

El proceso de manufactura de un vehículo consiste esencialmente en la transformación de materiales a componentes, el maquinado de dichos componentes, su ensamble en sistemas (motor, transmisión, etc.), y finalmente en el ensamble total del vehículo.

Los materiales usados para fabricar un vehículo son principalmente metales, y en especial acero, hierro y aluminio, que constituyen aproximadamente el 80 % del peso del automóvil. El material más importante es el acero, participando con casi el 60 % del peso del vehículo, aunque su importancia ha venido disminuyendo desde mediados de los setentas. Es así que el proceso de manufactura automotriz consiste primordialmente en la formación, el maquinado, y el ensamble de piezas metálicas.

---

"" Ford, (1985) "Ford, 60 años en México", Autoindustria p. 21 y 22

Prácticamente toda la formación de piezas metálicas se efectúa por uno de tres procesos principales:

1) Fundición.- Consiste en vaciar o inyectar metal líquido en un molde para luego dejarlo enfriar y volverse sólido. Este método se utiliza principalmente para piezas con diseños complejos donde se requiere de alta precisión (monobloques y cabezas de motor, anillos, pistones y camisas para pistón, cigueñales, tambores y rotores para frenos, suspensiones y múltiples de admisión y escape) " " .

" 2) Forja.- Consiste en presionar o martillar metales sistemáticamente para alterar sus propiedades químicas endureciéndolo. Se utiliza en la fabricación de partes que requieren de alta resistencia como son las piezas para chasis, bielas, soportes de ruedas, ejes, articulaciones de dirección, engranes y flechas para transmisión y tracción, y cigueñales de motor diesel.

3) Estampado.- Es la colocación de una hoja de metal entre dos o mas dados (molde), para alterar su forma mediante la aplicación de presión mecánica o hidráulica ( en general la pieza sale después de un sólo movimiento). Este molde se utiliza para la fabricación de ruedas, rines, tanques de gasolina, radiadores, defensas, y las diferentes partes de carrocerías (puertas, cofres, etc.).

Una vez formados los metales en componentes automotrices se pasa a su maquinado. Es muy raro el componente que no requiere de maquinado antes de pasar al ensamble. En el proceso de maquinado, se procesa la pieza con máquina-herramientas especializadas que la cortan, pulen, taladran y raspan hasta darle sus dimensiones exactas.

Una vez maquinadas las piezas, se procede con el ensamble de sistemas como el motor, la transmisión, la dirección, los frenos, etc. Para el ensamble de estos sistemas, se requiere de varias máquina-herramientas que van soldando, atornillando y pintando piezas sobre una línea de ensamble. Este es el sistema de producción también utilizado para el ensamble del vehículo completo.

En el proceso de manufactura de un vehículo las únicas piezas que se producen con procesos de manufactura distintos son aquellas que provienen de materiales no metálicos, como el plástico (que se usa en tableros, defensas, calaveras, etc.), el hule (mangueras y llantas), y el vidrio

---

" Ford, (1985) "Ford, 60 años en México", Autoindustria p. 22 y 23

(cristales). Estos tres materiales constituyen hoy en día aproximadamente el 15 % del peso del vehículo. Es notable el crecimiento en el caso de los plásticos. En tan solo 10 años, su participación en el peso del automóvil se ha casi duplicado llegando a representar más del 7 % "".

---

" Ford, (1985) "Ford, 60 años en México", Autoindustria p. 23 y 24

## A2) VENTAS.

Las ventas internas de la industria automotriz han sido afectadas por el bajo ingreso real de la población y el aumento en el precio de los vehículos que es mas alto que el resto de los precios de la economía.

Las transnacionales que quedaron en México han emprendido fuertes programas de exportación, como resultado de las fuertes inversiones que se han realizado, y el requisito de compensar importaciones con exportaciones.

El cambio en el destino de las exportaciones de vehículos tiene implicaciones muy importantes para la política comercial mexicana. Se puede decir que antes de 1983, la principal preocupación de México era el trato que Alemania Federal daba a sus importaciones automotrices, sin otorgar mucho peso a las medidas que tomaran Estados Unidos y Canadá. Ahora, sin embargo, la base exportadora automotriz mexicana se orienta casi exclusivamente a los Estados Unidos. La situación actual requiere cuidar el acceso a las exportaciones automotrices mexicanas a este mercado.

En la segmentación de autos es importante mencionar que las ventas de los automóviles subcompactos ha decrecido, y la mayor parte de las ventas se ha trasladado al segmento de los autos compactos. Esto se ha debido a la recuperación del poder adquisitivo de los niveles en los salarios del sector manufacturero y por el efecto de los precios relativos de los vehículos siendo inferior a los aumentos de los demás bienes y la oferta de créditos más accesibles. Por otro lado, la venta de autos importados creció en base al incremento de la oferta que es el principal factor que afecta este segmento en este momento y que depende de la disponibilidad de divisas de las empresas.

En el caso de camiones, el segmento de comerciales ha disminuido por el incremento en la demanda de los demás segmentos.

El Gobierno mantendrá un amplio control sobre los precios de los vehículos como medida tendiente a contener la inflación, sin embargo conforme se libere la economía en los años futuros, el Gobierno puede ir suprimiendo paulatinamente el estricto control y podría ser sustituido por un efecto regulatorio de la libre competencia, dando lugar a que se nivelen los precios internacionales de los vehículos entre México, Canadá y Estados Unidos.

El efecto que puede tener el Tratado de Libre Comercio sobre el contexto económico de México, dependerá en gran parte del éxito en las negociaciones con Estados Unidos y Canadá, ya

que existen puntos muy importantes como son la aplicación de las reglas de origen para determinar si los vehículos comerciados entre las tres naciones tendrían trato preferencial bajo el T.L.C., otro punto sería la aplicación de restricciones de inversión en México, los requerimientos de calidad a terceros países productores con plantas en Estados Unidos y los ajustes del decreto de la industria automotriz del que haremos algunas observaciones al respecto:

El mercado nacional puede ser un mercado de alto crecimiento lo cual es muy atractivo para las empresas americanas, éstas verían incrementar sus volúmenes de producción por tener un mercado totalmente liberalizado e integrado a Norteamérica, esta demanda puede ser satisfecha por un sistema productivo de alta eficiencia a través de Estados Unidos, Canadá y México. Por otro lado, México podría alcanzar un alto nivel de productividad. Sin embargo, existe el riesgo de que terceros productores que pertenecen a otros países gocen también de los beneficios de la liberalización de tarifas y restricciones de comercio e inversión, como podría ser el caso de V.W., Nissan, Mercedes Benz, y nuevas ensambladoras como Toyota y Honda. Podemos estimar que el impacto en el mercado de autos por la aparición de Mercedes Benz, Toyota y Honda dentro del escenario del Tratado de Libre Comercio que probablemente entre en operación a partir de 1993, y que no tuvieran ninguna restricción por las reglas de origen ni aranceles e impuestos adicionales tendrían una participación en el mercado bastante aceptable.

Un punto importante es que México debe concentrarse en competir a base de productividad, y no basar su ventaja competitiva por efecto de la mano de obra de menor costo, debe prepararse para no vivir en lo futuro por la cobertura de una moneda subvaluada o por la protección de aranceles, ya que todas estas medidas proteccionistas no existirán o por lo menos no serán tan ventajosas como en la actualidad, las armas para competir será la innovación, el conocimiento profundo de los mercados, y la detección a tiempo de ventanas en los mercados que son oportunidades que se abren por espacios de tiempo limitados y que los japoneses reconocen y aprovechan muy bien.

La industria de motores ha tenido un auge exportador igualmente impresionante, ya que las exportaciones de motores es bastante alto a la fecha.

En la producción de motores la ventaja para las transnacionales es más clara. La mano de obra constituye entre el 15 y el 20 % del costo de ensamble de un motor en Estados Unidos. Varias plantas de motores en México se encuentran en una capacidad utilizada bastante elevada.

General Motors es la empresa que más motores exporta, estos provienen de su planta construida en Saltillo. Ford es el segundo exportador de motores en México los cuales salen de su planta de Chihuahua, utiliza la tecnología de automatización flexible más avanzada en maquinado y ensamble, y sus obreros tienen escolaridad mayor que sus con-trapartes en Estados Unidos.

B) REAJUSTE DE LOS PROGRAMAS DE PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL.

Uno de los principales problemas que ha tenido la industria automotriz a lo largo de toda su historia, es la falta de coordinación entre las empresas terminales y las de autopartes, en lo relativo a la oferta y la demanda. Esto ha traído como consecuencia que en muchas ocasiones no se puedan terminar los vehículos por falta de componentes y en un momento dado se tengan que importar grandes volúmenes de componentes que nacionalmente podrían producirse, pero que en ese momento no están disponibles. Existen empresas que han fletado aviones especiales para transportar todos los componentes.

Posiblemente una estrategia de desarrollo automotriz para México en el futuro sea la especialización en la producción y el intercambio con el exterior. Así, puede exportar una elevada proporción de su producción, al mismo tiempo que importa gran parte de su demanda interna. Dado que México cuenta actualmente con pocas empresas terminales, todas transnacionales, sin grandes perspectivas de crecimiento en un futuro cercano, el desarrollo automotriz en el país tendrá mayores posibilidades de éxito en un ambiente de libre comercio que lleve a la especialización y el intercambio. El mismo concepto lo podemos aplicar a la industria de autopartes. El mercado interno no dará en corto o mediano plazo las escalas de producción necesarias para ser competitivo. Además, muchas de las empresas mexicanas de autopartes mantienen muy poco contacto con las terminales y por ello se encuentran tecnológicamente atrasadas y con pocas herramientas para modernizarse. La manera mas viable en que puede desarrollarse eficientemente la industria mexicana de autopartes es a través de su incorporación al sistema mundial de abastecimiento. La tendencia mundial actual está orientada hacia la disminución en el número de proveedores de la industria terminal que abastecerán sistemas completos en vez de componentes para ensamble. La esperanza para México es incorporarse a algunos de estos grandes proveedores y producir los componentes en que México es más eficiente. Por ello una atractiva opción para la industria de autopartes mexicana es la especialización y el intercambio en el extranjero. Sin embargo, dada la estructura mundial de la industria terminal, deben buscarse mecanismos que aseguren el acceso tanto de componentes como de producto final mexicanos a los mercados internacionales. La posibilidad de liberación del sector automotriz integrándolo al mercado formado por Canadá y Estados Unidos puede brindar enormes beneficios medidos en flujos potenciales de exportación al mismo tiempo que otorgaría ventaja al sector automotriz mexicano sobre aquel de nuestros competidores.

### C) CONSECUENCIAS EN LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES.

Se puede decir que la industria mundial de vehículos está en una situación crítica, aunque las ventas mundiales de vehículos aumentaron, las condiciones internacionales están provocando cambios importantes en la industria. Los convenios de complementación están estimulando mayor dispersión geográfica de fuentes de abastecimiento y fabricación.

Los proveedores de componentes y los fabricantes de vehículos comparten responsabilidad en el resurgimiento de la industria mundial de autopartes. Los productores de componentes pueden jugar un papel importante en ese resurgimiento. Con una visión nueva y mejores relaciones se puede mejorar la tecnología.

El proveedor debe asegurar la calidad para el cliente, para dar una plena satisfacción al mismo. No existen estándares, ya que los que existen son los fijados por las plantas terminales, y si la planta terminal tiene excedentes cancela los pedidos rebotando las partes por aparentes problemas de calidad y esto es sin costo para la terminal y con enorme costo para autopartes.

En los últimos meses la industria de autopartes ha disminuido su grado de integración nacional. Los motivos básicos han sido: falta de abastecimiento de materias primas nacionales y disminución de las exportaciones. Estas últimas han bajado, por la fuerte demanda del mercado nacional, reduciendo la capacidad productiva destinada a exportar y a una sensible reducción en la demanda de aquellos países a los que tradicionalmente concurre nuestra industria. El mantener un alto grado de integración nacional es importante para la industria de autopartes, porque al efectuar exportaciones indirectas, es decir vía plantas, los beneficios de esa exportación le son reconocidos.

Estamos de acuerdo en la importancia que tiene la Industria Nacional de Autopartes, pero también estamos conscientes de que está en una época de cambio acelerado, para ello deberá no sólo estar preparada con los recursos humanos, tecnológicos y financieros necesarios, sino también tendrá que cambiar de actitud y transformarse en sujeto activo si es que quiere sobrevivir en el mercado internacional que es cada vez más complejo y competido. Se tendrá que programar mejor, elevar niveles de eficiencia y comenzar a generar un desarrollo tecnológico propio, en especial a lo que se refiere a procesos más eficientes y apropiados a nuestras condiciones específicas de trabajo para que éste haga

posible a las empresas tener capacidad de producción y negociación.

Con el actual decreto, las empresas de la industria de autopartes deberán ajustarse a las disposiciones de la ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y de su Reglamento. En la integración del capital social reservado a mexicanos, podrán concurrir personas morales en las que participe, a su vez, mayoritariamente el capital mexicano. 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. Este último se determina como el monto que resulte de la suma al valor total de sus ventas anuales en el mercado doméstico, el valor total de sus saldos en balanza comercial calculado en los términos del artículo 8o. del decreto.

El valor agregado nacional de las partes y componentes entre la facturación total por ventas de partes y componentes por proveedores nacionales e industria de autopartes a las empresas de la industria terminal, excluyendo refacciones, menos las importaciones incorporadas a los productos objeto de estas ventas. Asimismo, se sumarán las exportaciones de productos automotrices de la industria de autopartes / de proveedores nacionales promovidas por las empresas de la industria terminal y se restará el contenido importado de dichas exportaciones.

Para ser Industria de Autopartes se requiere: Facturar a la industria terminal nacional el 60 % de sus ventas. Tener un valor agregado nacional > 30 %. Y estar registrado ante SECOFI.

Proveedor Nacional son las empresas que proveen a la industria terminal, partes y componentes.

## C1) REPERCUSIONES LEGALES.

Diario Oficial, Acuerdo que establece reglas de aplicación del decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte. Publicado el 30 de Noviembre de 1990.

"El no cumplir con las disposiciones del actual decreto puede traer como consecuencias lo siguiente: La SECOFI podrá ordenar, con las formalidades establecidas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, la práctica de inspecciones a las empresas de la industria terminal y de autopartes y a los proveedores nacionales, así como a los distribuidores de vehículos y de partes y componentes automotrices, a fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este ordenamiento. También podrá requerir, cuando lo considere conveniente, se le aporten los datos y elementos que se soliciten. No se otorgarán permisos de importación a las empresas de la industria terminal cuando al fin del año-modelo tengan saldos negativos en balanza comercial o no hayan cumplido con lo dispuesto en los artículos 7o., por lo que hace al valor agregado nacional y 12, por lo que hace a las reglas de importaciones, salvo que corrijan dichas situaciones en los términos que fije la Secretaría. Asimismo, se impondrá la sanción que establece el artículo 22 fracción I de la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en Materia de Comercio Exterior, sobre las partes y componentes y vehículos que hayan importado las empresas de la industria terminal si se violan los artículos 5o., 7o. y 12 del presente decreto. Las personas afectadas por las resoluciones que se dicten con base en dicho decreto, podrán interponer ante la SECOFI en un plazo de 15 días hábiles posteriores a su notificación, los recursos a que se refiere la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de Comercio Exterior y la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, según corresponda conforme a los cuales se regirán los recursos.

La incorporación de motores de gasolina en camiones medianos destinados al mercado nacional no se podrá realizar sino a partir del 31 de Diciembre de 1991.

La importación de vehículos con motor de gasolina de cilindrada inferior o igual a 1,800 centímetros cúbicos, se permitirá sólo a partir del año-modelo de 1993.

Durante los años-modelo de 1991 y 1992, excepto en los casos de camiones ligeros y camiones medianos, la importación de vehículos podrá ser llevada a cabo por las empresas de la

industria terminal solamente cuando se trate de vehículos que ostentan marcas propiedad de dicha empresa, de sus accionistas mayoritarios o de empresas de las cuales éstas tengan la mayoría del capital.

Para todas las operaciones de comercio exterior, trátense de proveedores nacionales o de empresas de la industria automotriz, las exportaciones se considerarán LAB puerto o lugar de salida. Sólo en caso de que los fletes o seguros se contraten con compañías mexicanas, su importe se tomará en cuenta como parte integrante del valor de las exportaciones.

Asimismo, para las importaciones deberá considerarse el valor factura LAB puerto o lugar de entrada. Cuando los fletes o seguros se contraten con compañías mexicanas, el importe de éstos se restará al valor de las importaciones.

Para fines de lo dispuesto en el artículo 13 del decreto, la SECOFI seguirá los lineamientos de valoración establecidos en la Ley Aduanera, tomando en cuenta las condiciones particulares por volumen.

Para efectos del artículo 14, se permitirá la importación de vehículos automotores nuevos definidos en el artículo 2o., fracción IV del decreto y en la regla séptima del acuerdo, a la franja fronteriza del norte del país y zonas libres de Baja California, Baja California Sur y parcial de Sonora, a los distribuidores autorizados de las empresas de la industria terminal en dichas regiones.

Los distribuidores de vehículos nuevos en las regiones a que hace referencia la regla anterior, estarán obligados a presentar a la SECOFI información de las ventas de vehículos automotores de procedencia nacional a residentes de las mismas, conservando en sus archivos la documentación correspondiente a la operación y la que compruebe la residencia de los compradores; dicha documentación deberá exhibirse a la SECOFI cuando así lo requiera. La SECOFI, en base a ésta, calculará el monto de los permisos de importación de vehículos nuevos a ejercer, los cuales no excederán el importe de la diferencia entre el valor de las ventas de vehículos nuevos de fabricación nacional y el valor de las importaciones incorporadas en dichos vehículos. Dicho valor será actualizado semestralmente. La SECOFI podrá negar la autorización de los permisos de importación cuando se demuestre que la información presentada para el cálculo del monto de éstos no es verídica.

La comparación de precios de vehículos automotores a que se refiere el párrafo segundo del artículo 21 del decreto, deberá hacerse sobre la base de unidades equivalentes.

considerando marcas, modelos, especificaciones y conformación de componentes en la unidad básica y equipos opcionales, de acuerdo con las reglas que dicte la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz. Para efectos de los artículos 21 y 22 del Decreto, la SECOFI recibirá de las personas físicas o morales, las denuncias sobre diferencia de precios junto con las pruebas que las respalden. Una vez recibida la denuncia correspondiente, la SECOFI contará con un término de 15 días hábiles para emitir la resolución.

Para los efectos del artículo 27 del decreto, las empresas, durante el sexto mes siguiente al inicio del año-modelo, deberán presentar a la SECOFI el dictamen previo sobre los primeros 4 meses de operación y una proyección para los siguientes.

Si la empresa importa un mayor número de vehículos de los que tiene derecho conforme a su saldo se hará acreedora a una sanción equivalente al 50 % del valor de las importaciones que realice en exceso.

En el caso de que la balanza comercial ampliada sea negativa, a las empresas se les aplicará una sanción económica al 50 % del valor en exceso o del déficit según corresponda. Mientras que las empresas no cubran las sanciones económicas, la SECOFI no otorgará nuevos permisos de importación.

Al cierre del año-modelo, las empresas de la industria terminal deberán presentar los datos reales de la información solicitada; el dictamen sobre balanza comercial y valor agregado nacional de un despacho de auditores autorizado por la SECOFI, y una carta de los proveedores nacionales o de empresas de la industria de autopartes donde se identifiquen el valor auditado del factor "A". Se entenderá por empresa comercializadora de productos automotrices importados, a toda persona física o moral que importe mercancías para su posterior comercialización, sin que dichas mercancías sean sujetas a un proceso de transformación o ensamble previo a la venta.

La SECOFI podrá autorizar medidas temporales de ajuste hasta el año-modelo 1992 de acuerdo a lo siguiente:

- 1) Los proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes deberán reportar el valor agregado nacional con el que operaron durante 1990 a las empresas de la industria terminal que así lo requieran, en el transcurso de los 45 días naturales posteriores a la publicación del decreto.

2) Las empresas de la industria terminal deberán demostrar a la SECOFI, el valor agregado nacional con el que operaron durante el año-modelo 1990, en un plazo no mayor a 90 días naturales posteriores a la publicación del decreto.

3) Aquellas empresas de la industria terminal que no informen a la industria de autopartes su valor agregado nacional, deberán incrementar en función lineal el porcentaje de valor agregado nacional proveniente de sus proveedores durante la transición hasta llegar al cumplimiento de las disposiciones del decreto.

Las empresas de la industria terminal que informen a la industria de autopartes su valor agregado nacional, podrán acordar con la SECOFI un programa de cumplimiento progresivo de incorporación de valor agregado nacional proveniente de proveedores durante la transición.

Durante el período transitorio las empresas de la industria terminal reportarán semestralmente a la SECOFI su valor agregado nacional".

## C2) REPERCUSIONES FISCALES.

Diario Oficial, Acuerdo que establece reglas de aplicación del decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte. Publicado el 30 de Noviembre de 1990.

Todas las empresas de la industria terminal con saldos positivos en balanza comercial, podrán utilizar dichos saldos hasta que se agoten, para importar vehículos nuevos conforme 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.

c) A partir del año-modelo 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 del 20 % para el año-modelo 1993. Las empresas que no agoten los saldos positivos por la importación de vehículos nuevos durante cada año modelo, podrán transferirlos al ejercicio siguiente o enajenar sus derechos sobre utilización de saldos a otras empresas de la industria terminal.

El valor de las importaciones de vehículos que la empresa de la industria terminal puede realizar, se determina de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$(1) \quad VIP = \frac{S + T + W + 0.3I + Sft - Y}{U}$$

donde:

VIP = Valor de las importaciones potenciales de vehículos automotores por año-modelo para la empresa de la industria terminal. El numerador de la fórmula (1) deberá ser mayor o igual a 0 (cero) y el valor de "Y" deberá ser menor o igual a "S". Si "Y" es mayor que "S", el excedente se sujetará a las sanciones económicas establecidas en el Decreto.

S = Saldo en balanza comercial de la empresa de la industria terminal.



U = Unidad monetaria, como lo indican los términos de la fracción 1 del artículo 12 del Decreto:

- 2.5 para año-modelo 1991.
- 2 para los años-modelo 1992 y 1993.
- 1.75 para los años-modelo 1994 en adelante.

Para el cálculo del saldo en balanza comercial de la empresa de la industria terminal, se utilizará la siguiente fórmula:

$$(3) \quad S = X + TP - ID - IP$$

donde:

X = Valor de la facturación por concepto de exportaciones directas de productos automotrices, efectuadas por la empresa de la industria terminal.

TP = Suma de divisas netas provenientes de exportaciones de productos automotrices por proveedores nacionales o empresas de la industria de autopartes, promovidas por la empresa de la industria terminal. Resulta de restar al valor de las exportaciones promovidas su contenido importado.

ID = Valor total de las importaciones directas, temporales y definitivas, incorporadas en los productos automotrices que la empresa fabrique, valuadas antes de derechos e impuestos internos, exceptuando refacciones.

IP = Valor total de las importaciones incorporadas en las partes y componentes automotrices que coincidan con la clasificación mencionada en el Decreto en su fracción VII del artículo 2o., que la empresa adquiera de empresas de la industria de autopartes y proveedores nacionales y utilice en la fabricación de productos automotrices, exceptuando refacciones.

Para el cálculo del "IP", cada uno de los proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, deberán proporcionar a los compradores que abastezcan el factor "A", que determina el porcentaje que representa el valor agregado nacional incorporado en sus ventas, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$(4) \quad A = \frac{VP - ID_p - IPP}{V_p}$$

donde:

A = Factor "A".

VP = Valor de la facturación de partes y componentes automotrices que coincidan con la clasificación mencionada en el Decreto en su fracción VII del artículo 2o., que el

proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes venda a las empresas de la industria terminal, excluyendo refacciones.

IDp = Valor de las importaciones directas, temporales y definitivas de materias primas y de partes y componentes automotrices que utilice el proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporados en el "VP".

IPp = Valor del contenido importado de los insumos que adquiera el proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes de sus propios proveedores que coincidan con la clasificación mencionada en la fracción VII del artículo 2o. del Decreto, que se utilicen en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporados en el "VP".

La proyección del factor "A" deberá ser reportada a la empresa por el proveedor nacional o la empresa de la industria de autopartes en cuestión, al inicio del año-modelo, respaldando semestralmente los datos proporcionados mediante carta emitida por auditores autorizados.

Para los productos no incluidos en la clasificación de la fracción VII del artículo 2o. del Decreto, el factor "A" correspondiente se considerará igual a 1 (uno).

En caso de que los proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes no conozcan el factor "A" de sus proveedores de productos automotrices que encuadren en la clasificación referida en la fracción VII del artículo 2o. del Decreto, dicho factor deberá considerarse igual a 0.5.

En caso de que las empresas de la industria terminal no conozcan el factor "A" de sus proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, deberá considerarse igual a 0.3.

Las empresas de la industria de autopartes y proveedores nacionales que no reporten a las empresas de la industria terminal dicho factor estarán renunciando al derecho de ceder divisas por concepto de exportaciones promovidas. Asimismo, las empresas de la industria de autopartes que no reporten dicho factor perderán derecho de transferir o enajenar sus saldos de balanza comercial de productos automotrices.

Para calcular el valor contenido importado de los productos automotrices adquiridos de sus proveedores (IP), la empresa en cuestión procederá a sumar todos los resultados del producto de multiplicar el factor "A" de cada empresa de la

industria de autopartes o proveedor nacional, restado de la unidad, por el valor de factura de los productos automotrices que adquiriera de cada una de las empresas de la industria de autopartes o proveedores nacionales, conforme a la siguiente fórmula:

$$(5) \quad IP = \sum_{j=1}^n [ (1-A_j) VP_j ]$$

$\sum_{j=1}^n$  = La suma de los resultados de aplicar [ (1-A<sub>j</sub>) VP<sub>j</sub> ] a cada una de las empresas de la industria de autopartes o proveedores nacionales, desde la primera (j=1) hasta la última (n).

A<sub>j</sub> = Al factor "A" de cada empresa de la industria de autopartes o proveedores nacionales.

VP<sub>j</sub> = El "VP" de cada empresa de la industria de autopartes o proveedor nacional.

Las empresas de la industria automotriz que cedan divisas de exportaciones promovidas o enajenen sus saldos de balanza comercial, según el caso, y los proveedores nacionales que cedan sus divisas provenientes de exportaciones promovidas, deberán emitir una carta de cesión de divisas dirigida a la empresa que las recibe, con copia a la SECOFI, donde se especifique el monto de las divisas brutas provenientes de las exportaciones promovidas y su contenido importado, según el caso, así como las divisas netas correspondientes que se están cediendo, transfiriendo o enajenando.

Para los efectos del artículo 9o. del Decreto, las maquiladoras a través de las cuales las empresas de la industria terminal promueven exportaciones de productos automotrices, deberán emitir la carta de cesión de divisas mencionada en el párrafo anterior.

Estas cartas se presentarán al sexto mes del año-modelo y al cierre del mismo, y deberán estar dictaminadas por un despacho de auditores autorizado por la SECOFI.

El uso de los saldos en balanza comercial por las empresas de la industria automotriz, se tiene que realizar de la siguiente manera:

En el caso de empresas de la industria de autopartes, los saldos del año-modelo, una vez excluidas de las exportaciones promovidas, podrán transferirse a años-modelo

posteriores o a otras empresas de la industria automotriz hasta agotarlas.

Los saldos transferibles (Sft) por empresas de la industria terminal serán aquellos que no hayan sido utilizados para importar vehículos automotores, y se calcularán conforme a la siguiente fórmula:

$$(6) \quad SFT = (VIP - B)U$$

donde:

B = Valor de las importaciones de vehículos automotores efectuadas durante el año-modelo correspondiente.

(\*) El valor "Y" a que hace referencia la fórmula (2), cuando la empresa de la industria terminal no cumpla con lo dispuesto en el Reglamento (\*\*), se determinará de la siguiente forma:

$$Y = 0 \quad \text{si } VANp \geq 0.36 (VANT)$$

$$Y = (VANT - \frac{VANp}{0.36}) \quad \text{si } VANp < 0.36 (VANT)$$

donde:

VANp = Es la suma del valor agregado nacional de los productos automotrices a que se refiere la fracción VII del artículo 2o. del Decreto, que suministran los proveedores nacionales y las empresas de la industria de autopartes, más las divisas netas provenientes de exportaciones promovidas de los mismos.

VANT = Valor agregado nacional de la empresa de la industria terminal. Para su cálculo sólo se considerarán valores positivos de "S"; en caso de que "S" fuese negativa, se contabilizará como (0) cero.

$$(7) \quad VANp = \sum_{j=1}^n [ A_j (VP_j) ] + \sum_{i=1}^m TPI$$

donde:

$$\sum_{j=1}^n = \text{Suma de los resultados de aplicar } [ A_j(VP_j) ] \text{ a cada una de las empresas de la industria terminal, desde la primera (j=1) hasta la última (n).}$$

$\sum_{i=1}^m$  = Suma de los resultados de aplicar "TPi" a cada una de i=1 las empresas de la industria terminal, desde la primera (i=1) hasta la última (m).

TPi = El "TP" de cada una de las empresas de la industria de autopartes o proveedores nacionales.

(8) VANT = VTVD + S

donde:

VTVD = valor total de las ventas que realicen las empresas de la industria terminal al mercado doméstico, excluyendo vehículos importados.

La conversión de saldos positivos de presupuestos de divisas, generados en base al Decreto abrogado por el vigente, a balanza comercial, se efectuará eliminando los conceptos que dentro del presupuesto de divisas se consideraban y que ya no están contempladas en la balanza comercial, de acuerdo a los artículos 8o. a 11 del Decreto. A su vez se adicionarán, en su caso, los conceptos que señalan estos artículos y que no estaban considerados dentro del presupuesto de divisas. El saldo neto acumulado será igual a la suma de los saldos ya convertidos en los cinco años anteriores al que el Decreto les fue aplicable, de acuerdo a lo siguiente:

I. Las empresas que presenten saldos en balanza comercial negativos, podrán utilizar los saldos netos acumulados para cubrir el déficit.

II. Las empresas que presenten saldos en balanza comercial positivos, podrán utilizarlos de acuerdo a las siguientes condiciones:

a) Se tomará el valor de las exportaciones netas del año modelo en el que se hubiese alcanzado el saldo más alto de los cinco años anteriores.

b) Si el valor anterior excede al de las exportaciones netas del año-modelo actual, no podrán utilizar los saldos netos acumulados.

c) Si el saldo más alto de exportaciones netas de los cinco años anteriores no excede el valor de las exportaciones netas actuales, podrán incorporar en (Sft) el diferencial que resulte.

III. El saldo utilizado se resta del saldo neto acumulado, repitiéndose este mecanismo hasta agotar los saldos.

Para efectos del inciso a), fracción V del artículo 2o. del Decreto, en relación con la empresa de la industria de autopartes, la fórmula utilizada será la siguiente:

$$(9) \quad \frac{Vdp}{VTVP} > 0.6$$

donde:

Vdp = Valor total de las ventas de partes y componentes automotrices de la empresa en cuestión, a la empresa de la industria terminal, para ser incorporados a las ventas de equipo original en el mercado doméstico.

VTVP = Valor total de las ventas de partes y componentes automotrices de la empresa en cuestión, para los mercados domésticos, de refacciones y de exportación.

$$(10) \quad Vdp = \sum_{k=1}^n \left[ VPk \left( \frac{VTVdk}{VTPdk + XPk + R} \right) \right]$$

donde:

$$\sum_{k=1}^n = \text{La suma de los resultados de la aplicación de } \left[ VPk \left( \frac{VTVdk}{VTPdk + XPk + R} \right) \right]$$

a todas las ventas de la empresa en cuestión, a empresas de la industria terminal, empezando por las de la primera (k=1) hasta las de la última (n).

VPk = El "VP" de cada una de las empresas de la industria terminal.

VTPdk = Valor total de las ventas de las empresas de la industria terminal que incorporan partes y componentes automotrices de la empresa en cuestión al mercado doméstico. Para el cálculo de este valor, las empresas de la industria terminal podrán considerar el valor de "VTVd" de la regla décima octava.

XPk = Valor total de las exportaciones de las empresas de la industria terminal que incorporan partes y componentes automotrices de la empresa en cuestión. Para el cálculo de este valor, si las empresas de la industria terminal consideran el valor del "VTVd" de la regla décima octava, deberán considerar el valor "X" de la regla novena.

R = Valor total de las ventas de la empresa de la industria terminal al mercado de refacciones. Para efectos de la fracción V, inciso c) del artículo 2o. del Decreto, la

SECOFI no podrá otorgar el registro a aquellas empresas que tengan directa o indirectamente como accionistas mayoritarios a las empresas de la industria terminal, o tengan accionistas mayoritarios comunes con éstas; así mismo, a aquellas que cuenten en su estructura de capital con mayoría directa o indirecta de capital extranjero.

Para el cumplimiento en lo establecido en el artículo 7o. del Decreto, las empresas de la industria terminal aplicarán la siguiente fórmula:

$$(11) \quad \frac{VANp}{VANt} \geq 0.36$$

Para todas las operaciones de comercio exterior, trátase de proveedores nacionales o de empresas de la industria automotriz, las exportaciones se considerarán LAB puerto o lugar de salida Sólo en el caso de que los fletes o seguros se contraten con compañías mexicana, su importe se tomará en cuenta como parte integrante del valor de las exportaciones.

Asimismo, para las importaciones deberá considerarse el valor factura LAB puerto o lugar de entrada. Cuando los fletes o seguros se contraten con compañías mexicanas, el importe de éstos se restará el valor de las importaciones.

Para fines de lo dispuesto en el artículo 13 del Decreto, la SECOFI seguirá los lineamientos de valoración establecidos en la Ley Aduanera, tomando en cuenta las condiciones particulares por volumen.

Para efectos del artículo 14 del Decreto, se permitirá la importación de vehículos automotores nuevos definidos en el artículo 2o., fracción IV del Decreto y en el punto 7o. del Reglamento, a la franja fronteriza del norte del país y zonas libres de Baja California, Baja California Sur y parcial de Sonora, a los distribuidores autorizados de las empresas de la industria terminal en dichas regiones. Los distribuidores de vehículos nuevos en las regiones a que hace referencia el punto anterior, estarán obligados a presentar a la SECOFI información de las ventas de vehículos automotores de procedencia nacional a residentes de las mismas, conservando en su archivo la documentación correspondiente a la operación y la que compruebe la residencia de los compradores; dicha documentación deberá exhibirse a la SECOFI cuando así lo requiera. La SECOFI, en base a ésta, calculará el monto de los permisos de importación de vehículos nuevos a ejercer, los cuales no excederán el importe de la diferencia entre el valor de las ventas de vehículos nuevos de fabricación nacional y el

valor de las importaciones incorporadas en dichos vehículos. Dicho valor será actualizado semestralmente.

La SECOFI podrá negar la autorización de los permisos de importación cuando se demuestre que la información presentada para el cálculo del monto de éstos no es verídica. Lo anterior, sin perjuicio de la imposición de las sanciones que se establecen en el Decreto.

La comparación de precios de vehículos automotores a que se refiere el párrafo segundo del artículo 21 del Decreto, deberá hacerse sobre la base de unidades equivalentes, considerando marcas, modelos, especificaciones y conformación de componentes en la unidad básica y equipos opcionales, de acuerdo con las reglas que dicte la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

Para los efectos de los artículos 21 y 22 del Decreto, la SECOFI recibirá de las personas físicas o morales afectadas, las denuncias sobre diferencia de precios junto con las pruebas que las respalden. Una vez recibida la denuncia correspondiente, la SECOFI contará con un término de 15 días hábiles para emitir su resolución.

Para los efectos del artículo 27 del Decreto, las empresas, durante el sexto mes siguiente al inicio del año-modelo, deberán presentar a la SECOFI el dictamen previo sobre los primeros cuatro meses de operación y una proyección para los siguientes.

Si la empresa importa un mayor número de vehículos de los que tiene derecho conforme a su saldo se hará acreedora a una sanción equivalente al 50 % del valor de las importaciones que realice en exceso.

En el caso de que "Y" sea mayor a "S" o la balanza comercial ampliada sea negativa, a las empresas se les aplicará una sanción económica al 50 % del valor en exceso o del déficit según corresponda.

Mientras que las empresas no cubran las sanciones económicas a que se refiere esta regla, la SECOFI no otorgará nuevos permisos de importación.

Al cierre del año-modelo, las empresas de la industria terminal deberán presentar los datos reales de la información solicitada en la regla tercera; el dictamen sobre balanza comercial y valor agregado nacional de un despacho de auditores autorizado por la SECOFI, y una carta de los proveedores nacionales o empresas de la industria de autopartes donde especifiquen el valor auditado del factor

"A" respaldada asimismo por un despacho de auditores autorizado.

Para efectos de lo dispuesto en el Reglamento en sus puntos 12 al 14, las empresas comercializadoras de productos importados deberán, en todos los casos, reportar el valor de las importaciones incorporadas a los productos que comercialicen, por lo que no podrán aplicar los valores del factor "A" que se establecen en dichas reglas.

Se entenderá por empresa comercializadora de productos automotrices importados, a toda persona física o moral que importe mercancías para su posterior comercialización, sin que dichas mercancías sean sujetas a un proceso de transformación o ensamble previo a su venta.

La SECOFI, de acuerdo a lo establecido en el artículo 7o transitorio del Decreto, podrá autorizar medidas temporales de ajuste hasta el año-modelo 1992 de acuerdo a lo siguiente:

I. Los proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes deberán reportar el valor agregado nacional con el que operaron durante 1990 a las empresas de la industria terminal que así lo requieran, en el transcurso de los 45 días naturales posteriores a la publicación del Reglamento.

II. Las empresas de la industria terminal deberán demostrar a la SECOFI, el valor agregado nacional con el que operaron durante el año-modelo 1990, en un plazo no mayor a 90 días naturales posteriores a la publicación del Reglamento.

III. Aquellas empresas de la industria terminal que no informen a la industria de autopartes su valor agregado nacional, deberán incrementar en función lineal el porcentaje de valor agregado nacional proveniente de sus proveedores durante la transición hasta llegar al cumplimiento de las disposiciones del Decreto.

Aquellas empresas de la industria terminal que informen a la industria de autopartes su valor agregado nacional, podrán acordar con la SECOFI un programa de cumplimiento progresivo de incorporación de valor agregado nacional proveniente de proveedores durante la transición. Dentro de la vigencia de este programa las empresas cuyo valor agregado nacional sea inferior al requerido en el párrafo anterior se sujetarán, por el valor de dicha diferencia, a lo establecido en el punto 18 del Reglamento.

Las empresas de la industria terminal que hayan alcanzado el 36 % del valor agregado nacional en el año-modelo 1990, no podrán sujetarse a lo dispuesto en el Reglamento.

A las empresas de la industria automotriz y proveedores nacionales que inicien operaciones, se les podrán autorizar medidas temporales de ajuste durante los dos años siguientes al inicio de sus operaciones.

Para efectos de los cálculos, la SECOFI podrá determinar el valor de las partes y componentes y de vehículos, en base a que dichos productos tuviesen como consecuencia de una transacción efectuada en condiciones de libre competencia entre un comprador y un vendedor independientes uno del otro.

Los distribuidores de vehículos nuevos establecidos en la franja fronteriza del norte del país y zonas libres de Baja California, Baja California Sur y parcial de Sonora, podrán realizar importaciones de vehículos nuevos para circular en dichas regiones, para esto se tomarán en cuenta sus ventas de los vehículos de fabricación nacional del año modelo 1990, y para los años modelos 1991 y 1992 se realizarán conforme a las siguientes bases:

1.- En el ejercicio del año modelo 1991, hasta por un 20 % adicional del importe que resulte de la aplicación de la regla prevista anteriormente, si sus ventas del año modelo 1990 superan en más de un 10 % las realizadas del año modelo anterior.

2.- En el ejercicio del año modelo 1992, hasta por un 10 % adicional del importe que resulte de la aplicación de la regla prevista anteriormente, si sus ventas del año modelo 1991 superan en más de un 10 % las realizadas del año modelo anterior.

3.- Las importaciones adicionales a que se refieren los puntos anteriores, se realizarán mensualmente, en forma proporcional, durante el año modelo que corresponda.

La balanza comercial de la industria terminal correspondiente al año modelo 1991, se calculará tomando en cuenta el periodo comprendido entre la fecha de entrada en vigor de este ordenamiento y el 31 de Octubre de 1991.

Todos los vehículos y sus partes y sus componentes deberán cumplir con las normas de seguridad, rendimiento de combustible y control de la contaminación ambiental que estén en vigor. Para cumplir con éste punto, la SECOFI, en coordinación con las dependencias competentes, podrá verificar las especificaciones técnicas de los vehículos nuevos y de sus partes y componentes.

Las empresas de la industria automotriz, se deberán registrar ante la SECOFI y presentar la información que ésta requiera para efectos de cumplir con el Decreto.

Las empresas de la industria terminal que pretendan llevar a cabo nuevas inversiones que excedan los montos que fije la SECOFI y que desplacen a empresas de la industria de autopartes deberán demostrar previamente a dicha Secretaría, para su autorización, que han cumplido con lo dispuesto en el Decreto y que por virtud de dichas inversiones no se violará lo dispuesto en dicho ordenamiento.

Las empresas de la industria automotriz deberán presentar a la SECOFI durante el sexto mes siguiente al inicio de cada año-modelo, un dictamen previo sobre su saldo en balanza comercial y el valor agregado nacional de sus productos a fin de que, de común acuerdo con la SECOFI se determine si podrán continuar importando vehículos nuevos o si es menester llevar a cabo ajustes a fin de evitar violaciones a las disposiciones del mismo. El saldo en balanza comercial y el valor agregado nacional a que se refiere el Decreto, debe estar dictaminado por despachos de auditores públicos, autorizado por la SECOFI, dentro de los 3 meses siguientes a la terminación de cada año-modelo.

La SECOFI podrá ordenar, con las formalidades establecidas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, la práctica de inspecciones a las empresas de la industria terminal y de autopartes y a los proveedores nacionales, así como a los distribuidores de vehículos y de partes y componentes automotrices, a fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto. También podrá requerir, cuando lo considere conveniente, se le aporten los datos y elementos que se soliciten.

La incorporación de motores de gasolina en camiones medianos destinados al mercado nacional no se podrá realizar sino a partir del 31 de Diciembre de 1991.

La importación de vehículos con motor de gasolina de cilindrada inferior o igual a 1,800 centímetros cúbicos se permitirá sólo a partir del año-modelo de 1993.

Durante los años-modelo de 1991 y 1992, excepto en los casos de camiones ligeros y camiones medianos, la importación de vehículos podrá ser llevada a cabo por las empresas de la industria terminal solamente cuando se trate de vehículos que ostentan marcas propiedad de dicha empresa, de sus accionistas mayoritarios o de empresas de las cuales éstas tengan la mayoría del capital.

Las empresas de la industria terminal que cuenten con superávit de divisas por sus operaciones anteriores al año-modelo 1991 podrán utilizarlo, previa autorización de la SECOFI y hasta agotarlo en su totalidad, para la incorporación de vehículos y componentes, de la siguiente manera:

1.- La SECOFI instrumentará las fórmulas necesarias para convertir los superávits de divisas acumulados en saldos de balanza comercial.

2.- Las empresas con saldos negativos en balanza comercial podrán utilizar los saldos acumulados con anterioridad al año-modelo 1991 para equilibrar su balanza comercial.

3.- De común acuerdo con la SECOFI se fijará, a precios corrientes el precio de las exportaciones netas más alto para la empresa, durante los 5 años modelo anteriores al de 1991. Se entiende por exportaciones netas a la diferencia entre el valor de las exportaciones y el del contenido importado de dichas exportaciones.

4.- En caso de que las empresas cuenten con saldos en balanza comercial positivos, podrán agregar a dichos saldos la diferencia positiva entre las exportaciones netas y el monto determinado en la fracción anterior.

### C3) REPERCUSIONES ECONOMICAS.

El Gobierno mantendrá un amplio control sobre los precios de los vehículos como medida tendiente a contener la inflación, sin embargo conforme se libere la economía en los años futuros, el gobierno suprimirá paulatinamente el estricto control y éste será sustituido por la libre competencia, nivelándose los precios internacionales de los vehículos.

El efecto que puede tener el Tratado de Libre Comercio sobre el contexto económico de México, dependerá en gran parte del éxito en las negociaciones de México con U.S.A. y Canadá, ya que existen puntos muy importantes como son la aplicación de las reglas de origen para determinar si los vehículos comerciados entre las tres naciones tendrían trato preferencial bajo dicho tratado, otro punto de aplicación de restricciones de inversión en México, los requerimientos de calidad a terceros países productores con plantas en U.S.A. y los ajustes del decreto de la industria automotriz.

El mercado nacional puede ser un mercado de alto crecimiento lo cual es muy atractivo para las empresas americanas, estas verían incrementar sus volúmenes de producción por tener un mercado totalmente liberalizado e integrado a Norteamérica, esta demanda puede ser satisfecha por un sistema productivo de alta eficiencia a través de E.U.A., Canadá y México. Por otro lado, México podría alcanzar un alto nivel de productividad.

Un punto importante es que México debe concentrarse en competir a base de productividad, y no basar su ventaja competitiva por efecto de la mano de obra de menor costo, debe prepararse para no vivir en lo futuro por la cobertura de una moneda subvaluada o por la protección de aranceles, ya que todas estas medidas proteccionistas no existirán o por lo menos no serán tan ventajosas como en la actualidad, las armas para competir será la innovación, el conocimiento profundo de los mercados y la detección a tiempo de ventanas en los mercados que son oportunidades que se abren por espacios de tiempo limitados y que los japoneses reconocen y aprovechan muy bien.

También es importante estudiar a naciones con economías muy parecidas a la mexicana, como son el caso de España y los llamados tigres de Asia, que son Corea del Sur, Hong Kong, Taiwán y Singapur, estas naciones forman parte de bloques económicos.

Para 1993 podemos llegar a un escenario de riesgo, ya que los precios de los autos al consumidor pueden aumentar aproximadamente un 24.0 %, creciendo ligeramente por debajo del índice general de precios.

Los precios del productor de camiones mostrarán un comportamiento similar al de automóviles.

La industria automotriz en América Latina adolece en general de elevados costos y baja escala, sin embargo los nuevos sistemas de manufactura han abierto oportunidades de desarrollo automotriz para estos países. En este proceso México se ve favorecido tanto por su localización geográfica como por sus ventajas relativas en algunos productos automotrices.

Sería recomendable para 1993 no sólo no aumentaran los impuestos, sino que disminuyeran para que los precios no resulten lesionados y como resultado se originen mayores ventas, y una mayor recaudación para el Erario Federal.

Nos damos cuenta que el crecimiento industrial ha sido muy lento como consecuencia de la falta de dinamismo de la economía y la caída en términos reales de la inversión pública, privada y extranjera. El desarrollo más importante en la actividad industrial ha sido el surgimiento de sectores exportadores no petroleros que han absorbido una parte de la creciente oferta laboral.

La economía mexicana necesita en estos momentos, incrementar su intercambio comercial con el exterior para lograr un mayor crecimiento, ya que esto es actualmente la única salida para el financiamiento del desarrollo.

## C4) REPERCUSIONES SOCIALES.

La irregular economía mexicana ha afectado particularmente a las ventas internas de la industria automotriz, el total de unidades vendidas de autos de pasajeros no es muy bueno ya que no sólo ha caído el ingreso real de la población, sino que el precio de los vehículos se encuentran muy por encima de los precios del resto de la economía. Diferentes estudios han encontrado márgenes muy amplios entre los precios de México y de Estados Unidos.

El alto costo que paga el consumidor mexicano para subsidiar una estructura de producción ineficiente en el sector automotriz, y la prueba que ha dado esta actividad de poder producir competitivamente para un mercado de exportación, hacen necesario revisar la política industrial y comercial que ha sido dirigida tanto al sector terminal como al de autopartes, para lograr una nueva estructura que permita un mejor desarrollo de la industria automotriz y un mayor beneficio para el consumidor nacional.

El aumento de la gasolina para frenar en una manera disfrazada las ventas de los automóviles además de compensar la disminución a 10 % del I.V.A., ya que esto significaría un sacrificio recaudatorio de 11.3 billones de pesos hasta 1993.

**D) AVANCE O RETROCESO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL?**

Desde hace mucho tiempo, el gobierno de México decidió establecer una política específica para promover el desarrollo de la industria automotriz, esta importante industria se ha fomentado y regulado a través de diversas disposiciones legales que han buscado en todo momento la integración nacional, la compensación de divisas y el desarrollo de una industria nacional de componentes. Asimismo, ha sido un objetivo fundamental de dicha política, la satisfacción adecuada de las necesidades del consumidor nacional de vehículos automotores.

La industria automotriz, tanto terminal como de autopartes, ha sido tradicionalmente un sector importante dentro de la industria manufacturera; su comportamiento en el pasado ha dependido en gran medida de las disposiciones legales aplicables al sector del poder de negociación del Estado y del comportamiento del mercado nacional.

La Industria Automotriz ya logró la iniciación de una nueva etapa, en la que los conceptos de globalización de la producción, la internacionalización de los productos, la competitividad internacional, la tecnología más actualizada en los procesos de manufactura y en los vehículos, son ya una realidad en nuestro país. Se resalta el espíritu de liberalización y desregulación, con el fin de eliminar todos los obstáculos para que la industria automotriz alcance los niveles de competitividad que le permitan insertarse en las tendencias mundiales de globalización.

También, es de gran importancia lo acordado en el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Carga, mediante el cual se abre la frontera para la importación de autobuses a partir de Enero del 91, para tractocamiones en el 93 y para camiones pesados en Enero del 94 constituyendo este Acuerdo uno de los más agresivos en la historia de esta industria.

Algunas empresas terminales han anunciado inversiones en nuevas plantas, expansión y otras instalaciones que pueden alcanzar una cifra aproximada de 4,000 millones de dólares.

Otra de las manifestaciones de la internacionalización es el hecho de que el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, permite que las empresas terminales establecidas en México, utilicen sus excedentes de divisas para importar vehículos y de esta manera ofrecer una mejor y más amplia gama de opciones al consumidor mexicano.

La industria terminal se comprometió a lanzar modelos a partir de 1991 con el convertidor catalítico, lo cual se

logra por la disponibilidad de la nueva gasolina sin plomo "magna sin", y ésto ubica a nuestro país en la incorporación de la tecnología más avanzada para abatir las emisiones de gases.

Existe gran expectativa en todo el sector para la posible firma del tratado de libre comercio con Estados Unidos y Canadá, lo que está implicando la realización de análisis muy cuidadosos, con el fin de identificar las ventajas y desventajas de un acuerdo que llevaría a la industria automotriz mexicana a insertarse en lo que sería el mercado más grande del mundo.

También es importante mencionar que se emitió un acuerdo por el que los vehículos automotores que consuman gasolina, diesel o gas, deberán ser sometidos a las verificaciones de emisión de contaminantes cada año.

Con respecto a la Legislación Automotriz, se creó la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, que es un órgano de carácter técnico y consultivo, en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y de sus partes y componentes, así como respecto a la importación y exportación de dichos bienes y, en general a la aplicación de los decretos que afectan a la industria automotriz. Tiene representantes de diferentes Secretarías.

Anteriormente se contaba con el Decreto sobre la Planeación Concertada que era el mejor principio de orden en la estrategia de nuestro desarrollo. Con este decreto la industria automotriz mexicana podía realizar inversiones significativas para alcanzar un crecimiento más dinámico y sostenido en la producción de este sector industrial, con el objeto de satisfacer adecuadamente tanto el mercado nacional como el de exportación. El motivo fundamental de esta concertación era que la industria terminal y la industria nacional de autopartes contaran con un abastecimiento seguro y confiable de sus proveedores. La falta de abastecimiento de los proveedores nacionales no perjudicara a la industria terminal y de autopartes en cuanto a su presupuesto de divisas, grado de integración nacional y en el pago de impuestos de importación. También que la industria de autopartes contara con los pedidos de la industria terminal con la debida anticipación para que pudiera programar adecuadamente su producción y planear sus propios abastecimientos. La industria terminal tenía que evitar en todo lo posible las reprogramaciones de su producción del año modelo, para que no afectara a los demás sectores productivos del país y tenía que dar a conocer su programación a corto plazo (1 año) y adquisiciones a la industria de autopartes a mediano (2 años) y largo (5 años, plazo.

Actualmente ya no está en vigor dicho decreto y los problemas entre industria terminal y la de autopartes son frecuentes y muy serios, ya que la industria terminal constantemente cambia sus programas de producción de una manera ilógica ya que en un mes solicita 20,000 piezas y al siguiente mes 20 y ésto ocasiona un descontrol en los proveedores y por consiguiente no pueden surtir a tiempo y la industria terminal tiene que importar el material.

La política de liberación comercial llevada a cabo por México, disminuyó los incentivos a no exportar, por eso fue necesario realizar un esquema gradual de liberación que a su vez asegurara el acceso de nuestros productos a otros mercados disminuyendo el costo de ajuste. Otros países que han llevado a cabo medidas en este sentido, las han realizado gradualmente y en forma concertada, tanto con la industria del país como con otros gobiernos. Lo anterior brinda certidumbre a la política estableciendo una guía clara, y al mismo tiempo se obtiene un trato justo y equilibrado con los principales socios comerciales.

La regulación en la actividad automotriz mexicana era causa considerable de incrementos en el costo de producción, por consiguiente, la desregulación del sector permitió la importación de más componentes extranjeros a precios internacionales aumentando la competitividad del ramo y dando pie a mayores exportaciones. Igualmente se produjo una disminución en el precio relativo de nuestros productos, lo que permitió ganar mercado. Estos resultados también muestran que aún cuando desregular es positivo y trae un beneficio en la balanza comercial, este monto no es tan significativo como el que se podría obtener al llevarse a cabo el acuerdo del tratado de libre comercio. La lógica de este resultado estriba en el hecho de que el productor nacional de autopartes sea considerado como de la región de norteamérica en materia automotriz, haciendo que las compañías no muestren un sesgo en contra de nuestro producto. En el mismo sentido, se consigue un mayor acceso de vehículos terminados.

Existen dificultades de índole práctica, y en ciertos casos, incongruencias, que complican la aplicación de las disposiciones de los decretos y las desvirtúan, crean una tensión perenne entre los diversos sectores, pues dan lugar interpretaciones antagónicas de la misma legislación.

Los listados de los componentes nacionales eran armas de dos filos, ya que por una parte, mediante ellos se podía precisar cualitativamente el tipo de integración nacional que se desea, y, de hecho, sirvieron para desarrollar capacidades específicas de fabricación, pero, por otra parte, en algunos casos otorgaron una protección excesiva a

una producción ineficiente. Las nuevas tendencias de la industria terminal de tener una asociación con proveedores más específicos, hace que componentes nacionales fabricados bajo una licencia no sean utilizables en todos los vehículos y por lo mismo se dificultaba la aplicación de los listados.

También se tiene que reconocer que resultaba incongruente que un componente importado directamente por las empresas terminales no pagaran arancel, en tanto que las empresas de autopartes tenían que pagar impuestos de importación por sus insumos. Esto, y las escalas de producción restringidas del mercado interno hacían difícil que el componente nacional pudiera alcanzar un precio comparable al de transferencia con el que se adquiría el de importación, y por lo mismo hacía imposible que se viera con beneplácito el que se incluyera en un listado obligatorio. Por eso, para promover la fabricación nacional de un componente, se tenía que pagar un sobreprecio que no se deriva de la ineficiencia en la planta productiva sino en el sistema.

También es importante mencionar que el Gobierno de México no puede permitir que se ataque a nuestra industria como es el caso del presidente de Nissan en México que declaró lo siguiente: México no es en absoluto atractivo para las empresas japonesas, pues aún cuando la mano de obra es barata, la necesidad de entregar y vigilar constantemente a los trabajadores mexicanos resulta en costos de producción que, a fin de cuentas, no son más baratos que los costos japoneses. Este tipo de comentarios ponen en peligro el futuro de nuestra industria.

**E) CONCLUSIONES.**

La industria automotriz es importante tanto por su generación de empleo y divisas como por el efecto que tiene sobre otras actividades de la economía.

El mundo automotriz está sufriendo cambios, esto consiste en que ya no somos industrias separadas, aisladas, sino una industria integrada mundialmente. El centro de este mundo automotriz internacional es el de los Estados Unidos pues es el más grande de todo el mundo. Ha sido reconocido por los japoneses, los coreanos y los brasileños quienes aprovechan ampliamente esta oportunidad y están estableciendo "cabezas de playa" en U.S.A. en forma de clientes satisfechos, compradores de vehículos y de sus autopartes. En México tenemos ventajas básicas naturales muy importantes como la escala de salarios competitiva con cualquier país, su fuerza de trabajo muy disciplinada y la cercanía con U.S.A. para aprovechar al máximo el mercado norteamericano. México está participando en la industria internacional, pero lo hace en una pequeña proporción comparada con todas las ventajas básicas naturales que tiene.

La industria automotriz internacional espera de sus proveedores de todo el mundo: precios adecuados a nivel mundial, buena calidad y tecnología de primera clase. Por eso es muy importante establecer reglas muy concretas sobre la calidad de los componentes para poder incrementar su exportación.

Es necesario resolver el problema de empaques de los componentes, tanto de los nacionales como los que se van a exportar, ya que en muchas ocasiones los empaques son inadecuados y esto ocasiona que los productos lleguen a su destino con demasiados daños ocasionando pérdidas enormes tanto a la industria terminal como a los proveedores.

Para desarrollar en forma integral la industria automotriz en México, debemos de crear bases para una mayor participación en los mercados de exportación y establecer condiciones óptimas para el mercado nacional. Dentro de un mercado interno y otro de libertad de inversión, el nivel de competitividad no debe ser resultado de reglamentaciones restrictivas sino de decisiones adecuadas a las condiciones que se presenten en el mismo, de esta manera, las empresas decidirán cómo llegar al equilibrio en su balanza comercial, ya sea por la vía de exportaciones o por la vía de una mayor integración nacional. Para poder participar activamente en la internacionalización se requiere modificar los patrones de capacitación y educación dentro y fuera de la empresa; mantenerse al día con los cambios tecnológicos de la

industria; generar nuestra propia tecnología; operar con niveles de calidad que sean iguales o superiores a los de los países a los que concurrimos y que la calidad sea en los productos y en el nivel de vida de quienes participan en la empresa; los medios de comunicación y servicios habrán de ser eficientes y competitivos; simplificar los trámites y falsos costos de exportación y el marco de una economía sana será el apoyo fundamental a la internacionalización.

A pesar del reciente auge exportador automotriz, las reglas del juego actual traen consigo serios problemas de organización industrial. La ineficiente estructura de producción de automóviles en México, se resume en elevados precios al consumidor nacional.

Se tiene que determinar una reducción de precios de los componentes en forma escalonada, aconsejando a los proveedores los medios para reducir sus costos sin alterar la calidad.

Promover y apoyar la exportación de componentes fabricados por los proveedores, para que incrementen su producción, como primer paso para reducir costos.

Durante más de 25 años, esta actividad ha estado sujeta a programas de regulación y promoción con el fin de forjar un importante complejo automotor fuente de empleo y externalidades positivas en otros sectores de la economía. Otro de los motivos de la regulación de esta rama era su potencial como sector exportador generador de divisas, o por lo menos en la reducción del monto de sus importaciones. Lo anterior fue el resultado de un marco de políticas proteccionistas.

Si bien los rendimientos a escala son muy importantes en la actividad automotriz, en México este sector enfrenta limitantes por el lado de la demanda que le impiden beneficiarse de este esquema. Por eso, el reducido mercado doméstico, no permite el aprovechamiento de las ventajas de la escala. Este efecto se acentúa cuando consideramos que la demanda interna es abastecida por un oligopolio de 5 empresas, las cuales producen una amplia variedad del producto a escalas muy por debajo del punto de eficiencia.

Existe un elemento adicional a considerar en el caso mexicano debido a la incertidumbre que puede causar la cercanía de nuestro mercado al de los Estados Unidos, donde existe un exceso de capacidad de producción que podría repercutir en la actividad productiva automotriz en México.

La protección comercial otorgada a la industria automotriz establecida en México es de particular importancia debido a

la ausencia de empresas terminales de capital nacional en la producción de vehículos de pasajeros. Este sector se compone de empresas multinacionales que reciben todos los beneficios de un régimen de protección comercial, vía aranceles y prohibición de importaciones, permitiéndoles ejercer extremo poder monopólico en el mercado doméstico. El uso de las barreras arancelarias a la entrada del sector favorecía a las empresas ya establecidas y las protegía de la competencia internacional.

Considerando estas restricciones, la regulación y protección empleadas en este sector fueron causas de ineficiencias importantes en la producción y elevados precios para los consumidores. La industria terminal mexicana no ha seguido el proceso de apertura comercial que se ha efectuado en el país desde 1983, y se ha quedado al margen de este cambio generalizado en la economía. Es necesario estudiar formas alternas para controlar esta actividad ligándola al resto de los sectores productivos y buscando su promoción a través de la eliminación de las restricciones que impiden su sano desarrollo.

Actualmente existe una plataforma automotriz exportadora muy importante en el país, sin embargo, el mercado mexicano de autos de pasajeros apenas se está abriendo a la competencia externa pues nos dimos cuenta que el mantener el sector de vehículos al margen de la competencia externa impidiendo la importación de automóviles al mismo tiempo que se observa un mercado doméstico demasiado pequeño y fragmentado entre varias empresas, impedía alcanzar escalas eficientes no solo en el ensamble de autos sino también en la producción de autopartes, la fundición y el moldeo. Este escenario se resumía en elevados precios del producto final al consumidor nacional.

Dado que México cuenta actualmente con 5 empresas terminales, todas transnacionales, y un mercado interno sin grandes perspectivas de crecimiento en un futuro cercano, el desarrollo automotriz en el país tendrá mayores posibilidades de éxito en un ambiente de libre comercio que lleve a la especialización y el intercambio.

El mismo concepto se puede aplicar a la industria de autopartes. El mercado interno no dará en el corto o mediano plazo las escalas de producción necesarias para ser competitivo. Además, muchas de las empresas mexicanas de autopartes mantienen muy poco contacto con las terminales y por ello se encuentran tecnológicamente atrasadas y con pocas herramientas para modernizarse. La manera más viable en que puede desarrollarse eficientemente la industria mexicana de autopartes es a través de su incorporación al sistema mundial de abastecimiento. La tendencia mundial

actual está orientada hacia una disminución en el número de proveedores de la industria terminal que abastecen sistemas completos en vez de componentes para ensamble. La esperanza para México es incorporarse a algunos de estos grandes proveedores y producir los componentes en que México es más eficiente. Por ello una atractiva opción para la industria de autopartes mexicana es la especialización y el intercambio con el extranjero.

Sin embargo, dada la estructura oligopolística mundial de la industria terminal, se deben buscar mecanismos que aseguren el acceso tanto de los componentes como de producto final mexicanos a los mercados internacionales. La posibilidad de liberación del sector automotriz integrándolo al mercado formado por Canadá y U.S.A. puede brindar enormes beneficios medidos en flujos potenciales de exportación al mismo tiempo que otorgará ventaja al sector automotriz mexicano sobre aquel de nuestros competidores.

La regulación que existía en el sector automotriz elevaba los costos de producción y por lo tanto se expresaba como un porcentaje adicional del costo. Por consiguiente la desregulación provocó que desaparecieran estos "aranceles adicionales".

Fuimos obtener una idea de lo malo que puede ser el continuar con un modelo regulatorio como el que teníamos debido al reducido tamaño del mercado doméstico y al contexto generalizado de apertura comercial y desregulación que existe en el país.

Un factor importante es que se tiene que establecer primero la calidad que la cantidad, si es que esperamos obtener resultados económicos favorables.

Las empresas automotrices en la actualidad para contar con el apoyo del Gobierno Federal deben ser eficientes, y tener la capacidad suficiente de producción para poder cubrir la demanda de nuestro país.

Lamentablemente no todo es positivo, ya que en la economía mexicana, la balanza comercial se ha visto seriamente afectada agravando en una forma muy importante la actividad del sector automotriz. La contaminación ambiental es uno de los problemas más graves que estamos sufriendo en nuestro país y fundamentalmente en la ciudad de México. Más del 50 % de la contaminación ambiental proviene de los vehículos que se encuentran en circulación a pesar del programa de verificación vehicular y del programa que limita la circulación de los vehículos automotores.

Creemos que es necesario continuar con estudios sobre vehículos de utilicen combustibles alternos de los hidrocarburos, tales como el gas natural, el gas LP, o los vehículos eléctricos.

Se está tratando de modernizar el sector automotriz para lograr una globalización en la industria y así poder cumplir con los nuevos objetivos de política industrial y de comercio exterior.

El sector automotriz se está insertando activa y gradualmente en los mercados internacionales y se están llevando a cabo políticas de desregulación económica para garantizar su competitividad y eficiencia, por eso es necesario que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas más eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionales competitivos para que así resulten accesibles al consumidor nacional y sean susceptibles de exportarse.

Es importante que la industria nacional de autopartes participe activamente en esta etapa de desarrollo para que se integre eficazmente a la nueva tendencia de la industria.

Se requiere mantener un adecuado ritmo de inversiones, de modo que en la industria prevalezcan estándares de eficiencia, productividad y tecnología a niveles internacionales, además de fomentar el desarrollo tecnológico y la adopción de técnicas avanzadas en la producción de vehículos y lograr una mayor especialización y producción a escalas más eficientes para que permitan generar un mayor volumen de empleos y fortalezcan el mercado doméstico.

Actualmente, para poder cumplir con el decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, las diferentes ensambladoras cuentan con las siguientes ventajas:

- Líneas de productos de sus respectivas corporaciones.
- Grupo pequeño de muy buenos proveedores que cuentan con la tecnología adecuada para poder participar en ventas para mercado doméstico, ventas para unidades de exportación, ventas directas a sus corporaciones y ventas a otros clientes en el extranjero.
- Varias maquiladoras con las cuales se puede incrementar el valor agregado nacional.
- Exportadores ya reconocidos de unidades y partes, por lo que no se debe de tener problemas para incrementar las exportaciones.
- Y somos competitivos en muchos aspectos de la línea, partes, manufactura, calidad y ventas.

Se tienen algunas debilidades como son las siguientes:

- Son pocas las líneas conocidas.
- No todos los proveedores cuentan con la tecnología para participar en el abastecimiento.
- La actitud de los sindicatos americanos es negativa hacia México.
- Últimamente el mercado doméstico de U.S.A. se ha debilitado, por lo que las exportaciones de partes y vehículos puede dificultarse.
- Los márgenes en las unidades son muy exigüos lo que pudiera poner en peligro el abastecimiento nacional por lo apretado de los precios.

Hay oportunidades como son:

- Producir un sólo tipo de vehículos de alto costo en gran volumen importando otros modelos.
- Desarrollar tecnológicamente más proveedores para que puedan participar en las exportaciones.
- Incrementar a través de la tecnología nuestra integración nacional y la de las maquiladoras.
- Exportar componentes ya que dedicados a un solo tipo de vehículos se puede ser mas competitivo en todo.
- Se pueden bajar los costos en toda la línea productiva.

También hay riesgos como:

- Que la posición de los sindicatos en U.S.A. limite nuestros volúmenes de exportación.
- Que al principio nuestra balanza de divisas se descompensen negativamente, aunque después se vuelva positiva.
- Que se disminuyan las ventas de vehículos y componentes a U.S.A. por caída del mercado doméstico.
- Que no se tengan divisas suficientes para cumplir con la balanza comercial y para importar unidades.
- Que se importen las unidades en las que no seamos competitivos.

Se pueden tomar las siguientes acciones:

- Decidir el tipo de unidades a fabricar en México.
- Seleccionar un grupo pequeño de proveedores, con los que se puedan cumplir las condiciones del decreto.
- Seleccionar un grupo de proveedores para mejorarlos y asociarlos con proveedores corporativos y que su producto sea exportable.
- Comunicar a las corporaciones las reglas del juego para México y solicitar sus asistencia en lograr una buena posición dentro de esas reglas, incluyendo integración nacional de las maquiladoras.
- Aprovechar nuestra fama de buenos exportadores para conseguir volúmenes en unidades y componentes.
- Establecer un programa de reducción de costos para que nos vuelva 100 % competitivos en todos nuestros programas.

- Y establecer una estrategia para convencer a los sindicatos americanos de las ventajas de comprar en México.

Si se logra la firma del Tratado de Libre Comercio, todo lo realizado en éste decreto se vendrá abajo y la industria automotriz tendrá mas libertad para poder lograr un mejor desarrollo por lo siguiente:

- Se tendrá una exclusión total de la importación a México, incluyendo zonas libres y fronterizas, de vehículos automotores, carrocerías, motores, conjuntos y autopartes usados y/o reconstruidos.

- Se establecerá un programa de reducción de los niveles arancelarios por sector industrial, en el que se registrará una mayor velocidad en la desgravación por parte de U.S.A. y Canadá, considerando un periodo de transición para la industria mexicana.

- Establecimiento inmediato, en México, de un sistema de salvaguardias ágiles y eficaces, similares a las existentes en U.S.A., para evitar los daños que puedan causar a la planta productiva del país, las importaciones de productos automotrices procedentes de los otros socios de la región.

- Establecimiento de un sistema de homologación y validación con los países de la zona de libre comercio, con un periodo de ajuste adecuado en el país, de normas de calidad, técnicas, ecológicas, de seguridad, etc., para los productos de la industria terminal y de autopartes que se fabriquen y comercialicen en el territorio de los 3 países signantes.

- Establecimiento de reglas de origen armonizadas, que promuevan eficazmente la participación creciente de los productos de la industria automotriz establecida en México, el abasto regional de vehículos, carrocerías, motores, partes y componentes, independientemente de su tecnología. La regla de origen deberá ser el único criterio de discrepancia y los aranceles no podrán incrementarse para aquellos productos que no cumplan la regla. Nunca deberá discriminarse en los otros países contra productos mexicanos que cumplan esa regla.

- Facilitar la transferencia de tecnología a México estableciendo las salvaguardias apropiadas a los derechos de propiedad intelectual.

- Evitar la aplicación del concepto de protección contingente por partes de U.S.A. y Canadá, a las importaciones de productos automotrices mexicanos, en forma discrecional, para calificar las prácticas desleales de comercio. y al entrar en vigencia el T.L.C. se pediría a U.S.A. reduzca inmediatamente el chicken tax (impuesto adicional del 20 % que se carga a los vehículos utilitarios) a cero. Consideramos que las barreras arancelarias son un elemento de negociación muy importante, y que deben eliminarse para todos los países miembros del acuerdo.

En el caso de los aranceles, se puede considerar que el Sistema General de Preferencias se consolidaría y las fracciones arancelarias que en el se contemplan quedarán en la categoría libres de impuestos, a partir de la firma del tratado. Las partes contratantes se comprometerán a eliminar progresivamente los aranceles de importación de los productos originados en la región.

Con respecto a la compensación de divisas (balanza comercial) de las industria terminal para importar vehículos nuevos se puede ajustar de la siguiente forma:

Por cada unidad monetaria de importación de vehículos nuevos, las empresas deberán restar de su saldo, las siguientes cantidades:

Durante el año modelo:

1992-1993	-2.0 pesos
1994	-1.75 pesos
1995	-1.6 pesos
1996	-1.45 pesos
1997	-1.30 pesos
1998	-1.15 pesos

A partir del año modelo:

1999	-1.00 pesos
------	-------------

El porcentaje de vehículos nuevos a importarse por cada empresa de la industria terminal desaparecerá a partir de la entrada en vigor del acuerdo.

También consideramos que dentro del acuerdo, se debe mantener la actual disposición del valor agregado nacional alcanzado por una empresa terminal y que éste sea tal y como lo marca el presente decreto. A partir del año modelo de 1995, la proporción de partes y componentes provenientes de proveedores y autopartes en valor agregado nacional tendrá que reducirse del 36 actual al 20 % y eliminarlo en un período de transición de 5 años.

Se debe contabilizar dentro de la balanza comercial de las empresas de la industria terminal, el valor neto del total de las divisas generadas por las maquiladoras, como en el caso de cualquier otra industria.

Para participar en el mercado mexicano se pueden marcar condiciones como las siguientes:

a) Se imponga para quien pretenda comercializar vehículos en el mercado mexicano el requisito de establecer en México

plantas para el ensamble de vehículos y para la fabricación de motores. (Este requisito no implica que sólo los vehículos y motores fabricados en México, sean los únicos que se comercialicen en México).

b) Libertad absoluta para la fijación de precios con base en la oferta y la demanda del mercado.

Las empresas de la industria terminal que sean directa o indirectamente mayoritarios de maquiladoras o que tengan accionistas mayoritarios comunes con éstas o que promuevan exportaciones de maquiladoras, podrán incluir para la contabilización de su balanza comercial hasta un porcentaje del valor necesario para compensar importaciones de partes y componentes destinados al mercado nacional con la diferencia entre las exportaciones de productos automotrices realizados por dichas maquiladoras y el valor del contenido importado de dichas exportaciones.

La industria de autopartes esta de acuerdo en concepto, en aplicar las reglas establecidas en el Acuerdo existente entre Canadá y U.S.A., incluyendo la flexibilidad de cálculo de Valor Agregado Norteamericano por producto o promediar, para productos automotrices en un período de 12 meses entre la misma clase de productos ensamblados y/o fabricados en la misma planta. Se apoyará una simplificación en el cálculo del valor agregado norteamericano, buscando que la proporción que se establezca para este valor sea equivalente al actual 50 %.

El cálculo de valor agregado en los sistemas de contabilidad inflacionaria de México es diferente a la contabilidad de costos de U.S.A. y Canadá.

Es indispensable la creación en la industria automotriz de reglas que beneficien a la región, por eso se busca en primer lugar, un acuerdo sobre el modelo de desarrollo de ésta región, además de la supresión de barreras no arancelarias; la garantía de un acceso abierto y estable a los mercados de U.S.A. y Canadá con el fin de ampliar el tamaño de mercado, lo que permitirá aprovechar economías de escala y las ventajas comparativas de cada uno de los tres países. Este tratado no debe ser un impedimento para promover la inversión en México tanto regional como de otros países, brindando especial atención a las empresas ya establecidas, pero sin dejar de buscar incrementos en la competitividad en países ajenos a la región. Por ello, México ha manifestado que la industria automotriz pasa por un proceso de restructuración mundial y que es necesario establecer reglas que beneficien a la región y eleven su nivel de competitividad con el resto del mundo.

Es importante la eliminación gradual de las tarifas, así como suprimir barreras no arancelarias, mismas que en estos momentos impiden la agilidad en el comercio entre los tres países.

En México, tanto el Decreto para el Fomento y la Modernización de la Industria Automotriz de 1989, como el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, regulan la producción y el comercio.

Otro punto muy importante es el de estudiar los cambios en proyecto de las Leyes relacionadas con la Agricultura y ver la posibilidad de que la industria terminal y sus proveedores ayuden a éste tan importante Sector de la economía nacional, fabricando equipo y herramientas para el campo, ya que la mayoría son importadas y su costo es alto.

Se tienen que promover Centros de Capacitación Automotriz en toda la República, ya que siempre se tienen problemas con las unidades y no hay suficientes mecánicos preparados en forma adecuada para corregir los problemas comunes de los autos modernos. Por eso el Gobierno tiene que preparar un decreto para que obligue a toda la industria terminal a unirse para que instalen Centros de Capacitación en varias partes de la República. Estos Centros serían escuelas donde asistirían los mecánicos, y los instructores serían personal de las terminales, y así en un solo lugar se capacitaría a los mecánicos en todas las marcas de autos.

Simplificar el número de modelos a producir al máximo.

Cada empresa terminal debía producir un modelo de automóvil familiar verdaderamente económico. Se puede reducir el costo de la unidad si se fabrica en una forma verdaderamente austera, por ejemplo, con vestiduras de plástico, sin radio, sin antena, sin molduras, sin partes cromadas, motor de 4 cilindros, sin alfombras, cristales sin tintar, etc. Estos modelos podrían congelarse durante 3 ó 4 años.

Además se tiene que controlar la venta de las unidades familiares, ya que en la actualidad el auto mas barato que es el VW Sedan lo compran todas las empresas de autofinanciamiento y las personas no lo pueden comprar en las distribuidoras y por consiguiente lo compran a un costo mas alto y después de muchos meses de espera.

Crear un programa de Seguridad Social (caso de desempleo) para todo el personal de la industria terminal y sus proveedores. Es frecuente ver a las empresas realizar recortes de personal conforme a programas que realizan para reducción de costos, pero no le notifican al personal de su

separación hasta 2 ó 3 días antes, y por eso es necesario que el Gobierno impida tanto desempleo precipitado y esta podría ser una solución, ya que las empresas lo pensarían antes de realizar un recorte masivo.

Sería interesante crear un "Premio Nacional" a la mayor producción y a la calidad de los componentes, ya que esto motivaría a las empresas a mejorar su calidad y su producción.

Desarrollar un modelo de camión económico para el campo, ya que se tiene muy olvidado éste sector.

Establecer un límite para los gastos de publicidad y promoción de ventas en toda la industria terminal. Los gastos son muy altos y los resultados son muy pobres, ya que se contratan malas agencias publicitarias.

Establecer un sistema de control para asegurarse que las economías que obtenga la industria terminal en impuestos y en el precio de los componentes se refleje en una real disminución del precio de venta de los automóviles y camiones.

El Gobierno tiene que asegurarse que las compañías transnacionales obtengan de sus matrices materiales a precios competitivos. Este punto es muy importante ya que por lo regular para obtener mas ganancias le venden a sus plantas materiales casi al doble de lo que se podría conseguir con otros proveedores y esto ocasiona perdidas muy grandes a las terminales. Además surten el material por lotes y no por lo que se requiere, esto es, si se requieren 20 bombas de gasolina, la matriz manda 30 que es el lote mínimo de bombas y esto ocasiona que se paguen 10 mas. El Gobierno tiene que solicitar a las terminales un estudio de todas las partes que compran a sus matrices para que se analicen los precios de las partes y ver si se pueden desarrollar en México a un costo menor.

Es importante mencionar que con los decretos publicados se han conseguido muchos logros, tanto para la industria terminal como para la de autopartes y esto sirvió para que se abrieran las puertas al mercado de las exportaciones.

El último Decreto publicado para la Industria Automotriz se pudo mejorar haciendo una mezcla de decretos anteriores, ya que por ejemplo, al suprimir el decreto de la "Planeación Concertada", muchos proveedores de la industria terminal sufrieron infinidad de problemas para lograr un control en su producción ya que las modificaciones a los programas son muy fuertes. También al dar cierta libertad a la industria terminal para importar partes se iniciaron conflictos con

los proveedores con respecto a las negociaciones de incrementos en los precios. Esto significa que se puede mejorar notablemente la industria automotriz si se modifica el último decreto y con la experiencia de los decretos anteriores se publica uno que beneficie tanto a la industria terminal como la de autopartes.

## B I B L I O G R A F I A

- AMIA. (EDICIONES DE 1966, 1970, 1973, 1974, 1988, 1989 Y 1990, 1991 Y 1992) LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO EN CIFRAS. MEXICO: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- (1975 - 1984) 10 AÑOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO. MEXICO: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- (1989) LA COMERCIALIZACION AUTOMOTRIZ EN MEXICO. MEXICO: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- (1989) LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL EN 1988. MEXICO: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- (1990) ORGANO INFORMATICO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO. MEXICO: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.
- INA. (1987) CUARTO SIMPOSIO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA. "LA INTERNACIONALIZACION". MEXICO: INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES, A.C.
- (1989) MEXICO: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AÑO 1, No. 2 MEXICO: INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES, A.C.
- SPP. (1981) LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO. MEXICO: SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.
- AMDA. (1986) LA COMERCIALIZACION AUTOMOTRIZ EN MEXICO. MEXICO: ASOCIACION MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOVILES
- FORD. (1985) "FORD, 60 AÑOS EN MEXICO: PROEZA Y VOCACION". AUTOINDUSTRIA, EDICION ESPECIAL.
- LIFSCHITZ, E. (1985) EL COMPLEJO AUTOMOTRIZ EN MEXICO Y AMERICA LATINA. MEXICO: UNIV. AUTONOMA METROPOLITANA.
- MERCADO, A. (1989) LA TRANSFORMACION AUTOMOTRIZ EN MEXICO DURANTE LOS OCHENTA. MEXICO, D.F.: CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS, EL COLEGIO DE MEXICO.
- NAFINSA. (1982) ESTUDIO DE LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES. MEXICO: GERENCIA DE PROGRAMACION Y PROYECTOS, NAFINSA.
- MORENO, P. (1990) MINI PRONTUARIO DE LEYES FISCALES MEXICO: ED. TRILLAS, S.A. SEGUNDA EDICION.

- LEYES (1992) LEGISLACION ADUANERA. MEXICO: ED. PORRUA, S.A. DECIMOSEGUNDA EDICION.
- SECOM. (1962) DECRETO QUE PROHIBE LA IMPORTACION DE MOTORES PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES, ASI COMO DE CONJUNTOS MECANICOS ARMADOS PARA SU USO O ENSAMBLE, A PARTIR DEL PRIMERO DE SEPTIEMBRE DE 1964. MEXICO: SECRETARIA DE COMERCIO.
- SECOFI. (1983) DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. MEXICO: SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL.
- (1989) DECRETO PARA EL FOMENTO Y MODERNIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. MEXICO: SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL.
- (1962 - 1990) DIFERENTES DECRETOS PUBLICADOS. MEXICO: SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL.
- ALVARADO VEGA, G. (1981) LA ADMINISTRACION DE LAS VENTAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MEXICO. MEXICO, D.F.: TESIS PARA LA LICENCIATURA EN ADMINISTRACION, UNIVERSIDAD LA SALLE.
- BENNETT, D. (1985) TRANSNATIONAL CORPORATIONS VS. THE STATE. THE POLITICAL ECONOMY OF THE MEXICAN AUTO INDUSTRY. PRINCETON, N.J.: PRINCETON UNIV. PRESS.