

103
Lej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

**LA REESTRUCTURACIÓN DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ
EN MÉXICO: EL CASO DE GENERAL MOTORS
1980-1995**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA
PRESENTA
NORAHÍ ORTÍZ DE LA SANCHA**



**DIRECTOR DE TESIS
LIC. JOSÉ MANUEL FLORES RAMOS**

MÉXICO, D. F.

FEBRERO, 1996



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIAS

Con profundo amor dedico esta investigación a tres pilares de mi vida: mis padres, mi hijo Mario Alejandro y mi esposo.

Al Profesor José Manuel Flores Ramos por su asesoría para la realización de esta investigación.

A mi amiga Marcela García por su colaboración en la impresión.

**LA REESTRUCTURACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
MÉXICO: EL CASO DE GENERAL MOTORS
(1980-1995)**

Contenido	Página
INTRODUCCIÓN	5
 CAPITULO I MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	
I.1. El proceso de internacionalización del capital	9
I.2. La nueva división internacional del trabajo	15
I.3. Reflexión y debate en torno al Tratado de Libre comercio entre México, Estados Unidos y Canadá	18
 CAPITULO II EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS PAÍSES CENTRALES Y SU REESTRUCTURACIÓN A NIVEL MUNDIAL.	
II.1 Periodización de la industria automotriz a nivel mundial	25
II.2 Evolución y reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial	26
II.3 El caso norteamericano	34
a) El caso de General Motors	39
b) El caso de Ford	45
c) El caso de Chrysler	47
II.4 El caso asiático	49
II.5 El caso europeo	52

CAPITULO III LA REESTRUCTURACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO: EL CASO DE GENERAL MOTORS (1980-1995)

III.1	Periodización de la industria automotriz	56
III.2.	Estructura actual de la industria automotriz terminal	59
III.3	La industria automotriz en el contexto de la economía mexicana	60
III.4	Comportamiento de la industria automotriz terminal	63
III.5	La reestructuración de la industria automotriz en México	71
III.5.1	La industria de autopartes	77
III.6	Industria maquiladora	80

CAPITULO IV LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON AMÉRICA DEL NORTE.

IV.1	Acuerdos de las negociaciones del T.L C. en torno a la industria automotriz	83
IV.2	Planes y programas de inversión de los consorcios automotrices una vez aprobado el T.L.C	85
IV.3	Efectos del Tratado de Libre Comercio en la industria automotriz	87
	CONCLUSIONES	91
	BIBLIOGRAFÍA	96

INTRODUCCIÓN

El objetivo general de la presente investigación es el estudio de la reestructuración de la industria automotriz a nivel internacional, la cual se ha registrado en diferentes ámbitos, así como las estrategias que aplicaron los consorcios automotrices los cuales incidieron en las filiales automotrices del resto del mundo con sus respectivas particularidades para cada país. Como objetivo específico se analizará el caso de la reestructuración de la industria automotriz en México durante el período de 1980 a 1995, el cual adquiere singular importancia debido a que desde principios de los ochentas los consorcios estadounidenses, y dentro de estos General Motors Ford y Chrysler, han iniciado un profundo proceso de reestructuración del trabajo técnico organizativo que ha incidido en el tipo de producción que antaño solo se orientaba hacia el mercado nacional y desde los ochentas se integra cada vez más al mercado mundial.

La investigación esta conformada por cuatro capítulos. El primero de ellos nos guía para hacer comprensibles las diversas formas de expansión del sistema capitalista, el cual desde los cincuentas, se ha caracterizado por un acelerado proceso de internacionalización de capital en el que se han visto inmersos los grandes consorcios transnacionales automotrices. Destaca de este proceso, la orientación de la producción de las transnacionales hacia zonas subdesarrolladas. Situación que por cierto ha configurado nuevos esquemas de división internacional del trabajo.

En el mismo capítulo y con el fin de entender el contexto histórico en el que se desarrolla el Tratado de Libre Comercio con América del Norte, se aborda el surgimiento de espacios económicos multinacionales en el mundo; y se realiza una breve exposición de las teorías de las uniones aduaneras, para finalmente concluir con una exposición de las principales ideas debatidas en torno a la industria automotriz y el Tratado de Libre Comercio.

En el segundo capítulo se analiza la evolución de la industria automotriz en los países centrales y su reestructuración a nivel mundial. En primer lugar se consideró conveniente iniciar la exposición de la evolución y problemática de la industria automotriz norteamericana debido a que gran parte de los sucesos que se generan en ella inciden en las filiales del resto del mundo. Se señala también la existencia a partir de los setentas, de una coactuación de la industria europeo-norteamericana que por cierto se ve debilitada por la presencia de Japón como principal productor de automóviles en el mundo. Esta situación derivó en un programa de acciones de reestructuración emprendidas por las casas matrices de "las tres grandes" de la industria automotriz estadounidense. Este capítulo intenta entonces demostrar que las acciones de internacionalización de la producción se derivan de las acciones emprendidas por los consorcios automotrices de los países centrales, e inciden en las filiales de los países subdesarrollados.

Desprendido del contexto anterior se analiza en el tercer capítulo la manera en que incidió la reestructuración de la industria automotriz norteamericana en el sector automotriz de México. El estudio inicia a partir

¹ Me refiero básicamente a General Motors, Ford y Chrysler.

de 1980, debido a que a principios de esta década se abre un parteaguas en el desarrollo de esta industria; manifestándose en los ámbitos productivo, laboral y organizacional de las plantas domésticas. Desde el punto de vista productivo se comienza a observar a principios de la década la existencia de una estructura dual; es decir, un sector tradicional y otro altamente tecnificado que tenderá a hacer frente a la demanda del mercado mundial. Por otra parte el aspecto laboral se caracteriza ahora por una flexibilización en los procesos de trabajo. Estas dos modalidades -productiva y laboral- son el punto de partida de la reestructuración del sector automotriz en México.

Como punto nodal de este mismo capítulo, se señala también la importancia que ha adquirido la industria automotriz en la actividad económica de este país, debido a que la rama de productos metálicos, maquinaria y equipo se ha constituido en la segunda rama de mayor importancia en el producto interno bruto de la industria manufacturera. De manera más específica se analiza el comportamiento de la industria automotriz en el mercado nacional y exterior; así como las acciones de reestructuración emprendidas por el sector en su conjunto, que por cierto se caracterizan además de los aspectos anteriormente señalados, por la inyección de importantes montos de recursos monetarios a las plantas domésticas y la multiplicidad de coinversiones con empresas automotrices extranjeras.

Y por último se exponen los acuerdos de las negociaciones comerciales relacionadas con el T.L.C.; los planes de inversión una vez aprobado este, y finalmente los efectos del T.L.C. en la industria automotriz.

CAPITULO I
MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

1.1 El Proceso de internacionalización del capital

El proceso de internacionalización del capital, se desarrolla paralelamente al desarrollo de economía mundial;² la cual tiene su origen en el siglo XVI, como un resultado necesario de la evolución del sistema mundial capitalista.³ A este proceso le antecede la valorización que da forma a la internacionalización del capital. Se entiende como proceso de internacionalización del capital:

- La transposición del capital de países desarrollados a regiones en donde la mano de obra es más barata, con el fin de reducir costos de producción mediante el empleo de fuerza de trabajo en forma intensiva. La reubicación de los procesos productivos esta integrada verticalmente a un proceso global de producción bajo el control de las corporaciones transnacionales esto permite que el flujo de las mercancías y los procesos de producción relacionados con ellas se decida en la matriz.⁴

Folker Frobel señala que La valorización y acumulación de capital han adoptado históricamente formas muy variadas, que se apoyan en diferentes modos de producción: manteniéndolos, adaptándolos y combinándolos según lo exigen bajo condiciones propias o impuestas las exigencias de la valorización y acumulación de capital.⁵

Este proceso de internacionalización se acelera a mediados de los cincuentas de este siglo, como una estrategia de los países centrales para

² Se entiende por economía mundial, a la economía del mundo tomada en su totalidad , " el mercado de todo el universo" . Cfr. Bruadel Fernand **La Dinámica del Capitalismo**, edit. F.C.E. México. 1986, p. 87.

³ Folker Frobel, Jurgens Heinrichs y Otto Kreye .**La Nueva División Internacional del Trabajo**. Edit. Siglo XXI, México , 1978. p. 15.

⁴ Carrillo Jorge , 1985. p. 29.

⁵ Folker Frobel, et. al; p. 29.

mantener los ritmos de acumulación que precedieron a los países industrializados desde la culminación de la segunda guerra mundial.*

En el período que comprende de 1966 a 1973 se operan las modificaciones fundamentales en la economía mundial que constituyen la terminación de la fase de expansión del capitalismo en el mundo, abierto a partir de la década de los cincuentas. Durante estos años no solo alcanza su apogeo el auge capitalista de la posguerra, sino que se manifiestan las consecuencias internacionales de la onda expansiva de capital, acelerándose su extensión hacia nuevas regiones, internacionalizándose los mercados y las empresas, agudizándose la competencia entre los capitales y las diferentes esferas nacionales.

Este proceso involucra el crecimiento del comercio internacional y de las inversiones extranjeras, así como a la estandarización de productos y técnicas sobre una escala mundial, donde las distintas características de los mercados nacionales así como sus respectivas técnicas de producción tienden a ser eliminadas, lo cual se traduce en un desplazamiento de las normas nacionales por normas internacionales de producción y consumo. Este fenómeno se desarrolla a través del traslado de fases productivas de países desarrollados a zonas en las que grandes masas de población permanecen al margen del proceso productivo, situación por cierto benéfica

* Al respecto se señala: el sello fundamental del nuevo esquema de acumulación esta marcado por un acelerado proceso de internacionalización del capital del que se hacen cargo las grandes empresas transnacionales y un gigantesco redespliegue industrial que configura nuevos esquemas de división internacional del trabajo para el aprovechamiento de mano de obra barata de los países dependientes y subdesarrollados. Vuskovic Pedro, La Reestructuración del capitalismo mundial y el Nuevo orden Económico Internacional, en revista **Comercio Exterior**, vol. 28, núm. 3, México, marzo de 1978, p. 262

en términos de costos de producción, así como la cercanía con los principales mercados. Esta reubicación de procesos productivos, son controlados por una empresa matriz que deslocaliza y como consecuencia relocaliza etapas de la producción intensivas en fuerza de trabajo.

Es así como podemos decir que el desarrollo de la industria automotriz y su ulterior expansión no es más que la expresión de el proceso de internacionalización de capital. Esta industria que en principio había dependido de una base nacional, comienza a dar los primeros pasos hacia la conformación de una compleja red de interpenetración comercial y productiva. Las grandes firmas automotrices abandonan sus confinamientos locales y traspasan la competencia entre capitales que hasta entonces se realizaba solo en terceros países, entrando en una etapa de creciente penetración mutua de sus mercados y bases productivas internas. Aumentan los capitales estadounidenses en Europa, crecen las exportaciones de los principales productores europeos hacia Estados Unidos; el capital europeo también comienza a desafiar al norteamericano con terceros mercados (América Latina, Sudáfrica, India y España principalmente). Es así como la actividad de las empresas multinacionales consiste esencialmente en apropiarse de una parte de la plusvalía producida en la periferia para transferirla al centro, con el fin de asegurar su dinámica.

En el primer quinquenio de los sesenta, las exportaciones de Estados Unidos hacia Europa y Japón aumentaron solamente 27% y 4% respectivamente, mientras que las de Europa y Japón hacia Estados Unidos lo hicieron en 47% y 126% respectivamente. Esto significa que los productos

Europeos japoneses comenzaron a penetrar en el mercado norteamericano a una velocidad superior a la de aquel.

En la década de los setentas se puede observar como la internacionalización de la industria automotriz avanza de una manera clara hacia la conformación de una industria mundial, mediante el incremento de la producción realizada por subsidiarias extranjeras. En los cincuenta las exportaciones realizadas por las compañías más importantes eran considerablemente reducidas en tanto que a principios de los setentas se puede observar como las compañías transnacionales del sector terminal realizan importantes ventas a través de sus subsidiarias en el exterior, lo cual hace evidente la confianza hacia la producción externa.⁷ En este año las empresas japonesas aun no tenían localizadas subsidiarias en el exterior, por lo que la internacionalización en este período se observa básicamente en las empresas estadounidenses y europeas (ver Cuadro No.1).

Así pues desde mediados de la década pasada y hasta el año de 1993, la producción mundial de vehículos de motor se ha ubicado en 24 países, de los cuales diez son desarrollados y 14 subdesarrollados (ver Cuadro 2); en tanto que las principales ensambladoras de automóviles y camiones se localizan en 20 países subdesarrollados.⁸

⁷ Torres Vargas Arturo. (tesis) **La Reestructuración de la Industria Automotriz a Nivel Mundial y la Expansión de las Exportaciones: El caso de México**. Centro de Estudios Económicos. El Colegio de México. 1988.

⁸ Los países ensambladores de vehículos para el mercado mundial son Argelia, Bélgica, Chile, Colombia, Cuba, Egipto, Indonesia, Israel, Malasia, México, Morocco, Nueva Zelanda, Pakistan, Perú, Filipinas, Portugal, Tailandia, Trinidad y Tobago, Tunes, Turquía y Sudáfrica. Cfr. **Monthly Bulletin Of Statistics**, 12 dic. 1992.

CUADRO 1

**VENTAS DE VEHICULOS EN EL MERCADO DOMESTICO, EXPORTACIONES
Y VENTAS DE LAS SUBSIDIARIAS EN EL EXTERIOR.
(1973)**

EMPRESA	VENTAS DOMESTICAS	EXPORTACIONES	SUBSIDIARIAS EN EL EXTRANJERO
G.M	75	n.d	25
Ford	54	n.d	35
Chrysler	57	n.d	43
VW	27	47	25
Daimler -Benz	48	45	7
Renault	43	25	31
Peugeot	55	20	25
Citroen	49	25	25
Fiat	44	27	29
BLMC	52	27	21
Toyota	65	35	0
Nissan	64	35	0
Toyo kogio	54	45	0
Honda	79	21	0
Isuzu	73	27	0

Fuente:Jenkis Rhys: 1988, P.49

CUADRO 2
PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS DE MOTOR
(Miles)
Promedio anual

ANO	Argentina (1)	Australia (1)	Austria	Brazil	Canadá	Checos- lovaquia	Francia	Rep.Fed. alemana	Rep.Dem Alemana	Hungria	India	Italia
1985	11.0	34.1	2.9	80.5	168.9	22.8	270.3	371.7	21.3	1.2	18.3	127.8
1986	14.2	28.3	2.4	92.4	153.8	22.9	266.2	371.0	22.0	1.3	19.8	152.6
1987	15.2	26.9	2.3	80.7	115.1	21.9	291.1	376.9	21.6	1.2	24.3	159.4
1988	11.5	28.8	3.2	92.4	160.2	21.0	307.0	375.4	21.7	1.1	26.2	176.2
1989	11.1	30.0	2.9	86.5	161.6	23.3	326.9	396.0	21.5	1.1	29.3	184.7
1990	10.7	32.0	3.1	78.3	145.7	21.1	286.4	413.1	-	0.7	30.5	177.8
1991	-	27.4	2.7	24.8	140.0	14.7	301.1	388.3	-	0.4	28.3	157.1
1992	26.2	29.5	2.7	100.0	196.1	22.3	376.8	519.3	-	0.5	32.0	168.6
1993	34.2	28.4	4.4	139.1	218.5	23.4	315.5	399.0	**	2.9	37.1	126.7

Año	Japón	Rep.de Corea (1)	México (1)	Netherlands	Polonia	Rumania	España	Suecia	Rusia (2)	Inglaterra	E.U (3)	Yugoslavia (4)
1985	1,209.7	30.0	35.7	10.8	27.8	12.2	114.6	38.0	179.6	109.5	946.6	25.3
1986	1,022.4	48.2	24.5	11.9	28.8	10.7	122.6	38.8	181.5	104.0	909.1	23.6
1987	1,021.5	78.7	25.0	12.6	29.1	11.3	140.0	40.5	182.2	115.8	908.8	32.9
1988	1,059.4	81.1	41.4	12.4	29.3	10.5	157.4	-	177.0	128.7	935.5	31.4
1989	1,031.7	90.8	53.7	13.9	28.2	10.4	167.9	38.8	175.7	136.5	905.8	31.9
1990	1,124.8	103.5	61.5	12.5	25.8	-	162.9	34.2	176.6	131.6	814.3	28.4
1991	1,104.5	120.8	73.1	7.1	15.7	8.4	170.8	-	159.8	125.0	731.6	21.5
1992	1,249.9	172.9	108.0	11.7	24.1	-	212.3	35.6	-	154.0	605.7	31.1
1993	1,122.7	205.0	108.0	9.4	30.4	-	176.7	33.7	-	156.8	623.5	8.3

Fuente: Los datos de 1985 a 1991 se consultaron en Monthly Bulletin of Statistics, Vol XLVI No. 12. dic. 1992; y los correspondientes a 1992-1993 en World Motor Vehicle Data, 1995

* Nota: la producción mundial de vehículos de motor incluye a los vehículos de pasajeros y a los vehículos comerciales

** En el total de la Rep. Fed. Alemana esta incluida la producción correspondiente a la Rep. Dem. Alemana.

(1) Incluye ensamblado

(2) Iniciarón en 1986 y excluye la entrega de camiones y carros de carga

(3) Ventas de fábrica

(4) Comenzarán en enero de 1992. datos proporcionados por la República Federal de Yugoslavia y se refieren a Montenegro y Serbia

Esta forma de expansión del capitalismo es el resultado de nuevas estrategias orientadas hacia determinadas regiones, en donde el punto nodal de toda esta dinámica es la acumulación de capital por parte de las metrópolis, así como la necesidad de acelerar la reproducción de capital a nivel mundial, mediante la realización de las mercancías procesadas en regiones subdesarrolladas y orientadas finalmente hacia el mercado interno de los países centrales y a los externos.⁷

En términos generales, la importancia de este proceso de internacionalización de la producción radica en que se ha erigido un nuevo patrón de acumulación que constituye una revolución industrial, tecnológica y de empleo que ha provocado la adaptación y reestructuración tanto de países desarrollados como subdesarrollados, ello gracias al redescubrimiento de una fuerza de trabajo subvaluada, altamente explotable y casi inagotable. Asimismo es importante señalar que estas modificaciones cualitativas del comercio internacional obedecen también a la liberación del comercio y uniones aduaneras que se gesta en el período de 1950 a 1970, así como al sostenimiento del libre comercio a partir de 1973.⁸

En este contexto el proceso global de la internacionalización del capital ha generado importantes cambios en la estructura de la economía mundial, en donde los mas significativos son:

⁷ En 1978 la Volkswagen dejaria de producir el "escarabajo" en la República Federal Alemana y la planta de la empresa situada en Puebla había embarcado los primeros automóviles de este modelo Made In México que se exportaban a Europa, Folker Frobel. Op. cit., p. 121.

⁸ Cfr. , Maddison Angus, **Las Fases del Desarrollo Capitalista.** Coed. COLMEX-FCE. México, 1986 p. 121.

- a) El cambio de un modelo de sustitución de importaciones por uno de exportación de manufacturas."
- b) Una relocalización de la actividad industrial hacia las zonas subdesarrolladas.
- c) El surgimiento de una nueva división internacional del trabajo.
- d) fortalecimiento de las corporaciones transnacionales una vez llevada a cabo su reestructuración.

Otra tendencia más recientes de cambio de la estructura económica mundial, que le otorga un papel de importancia decisivo a las capacidades de internacionalización de la producción, es la asociación de capitales para desarrollar líneas de producción específicas. Esta nueva internacionalización suele constituir un acuerdo de intercambio de tecnología y/o capital fresco por mercado combinando así las ventajas respectivas de cada firma concertante; sin embargo, también han tenido lugar las coinversiones esto con el fin de lograr economías de escala en la búsqueda de innovaciones tecnológicas, en este caso las firmas entran sin claras ventajas

" La primera planta establecida en el país fue la Ford en 1925, desde esta época hasta 1962, la industria se dedicó al fomento de la importación de automóviles terminados y al montaje de juegos CKD (Completely Knocked Down). A partir del 25 de agosto de 1962 , en que se crea el Decreto orientado a la sustitución de partes y piezas importadas , y a la reducción de marcas y modelos, se da inicio en el sector, al proceso de industrialización por sustitución de importaciones y, con ello, el impulso de la industria nacional de autopartes vinculada estrechamente con el crecimiento de la industria automotriz terminal. Carrillo Jorge, et al. La Nueva era de la industria automotriz en México. Citado por Carrillo Jorge en **Maquillización de la Industria Automotriz en México**. Edit. El Colegio de la Frontera Norte, 1990. p.68.

comparativas diferenciadas, creándose de esta manera un doble movimiento tendiente, uno, a acortar las distancias tecnológicas y, otro, a extender la capacidad de producción y ventas hacia mas mercados. Paralelamente a la creciente expansión productiva aparece un vasto fenómeno de internacionalización comercial, convirtiéndose también en uno de los elementos característicos de la reestructuración internacional de la rama.

1.2 La nueva división internacional del trabajo

La nueva división internacional del trabajo se desarrolla en el seno de la internacionalización de la producción en donde los países subdesarrollados se insertan en el proceso productivo a nivel global, esto no es un fenómeno nuevo, solo ha cambiado de forma y de profundidad; desde el inicio del capitalismo la división del trabajo clásica consistió en que los países capitalistas centrales fungían como zonas industriales exportadoras de manufactura y capital mientras que los países menos avanzados producían materias primas para la exportación. La diferencia de este proceso de internacionalización con los anteriores es que los países subdesarrollados pasan a formar parte del proceso productivo global de los países avanzados mediante la exportación de manufacturas. Por ejemplo la construcción de nuevas plantas del Norte del país obedece en primera instancia, a la necesidad de reorganizar bajo un nuevo patrón la competencia en E. U. Estas plantas están dentro del marco de la nueva

organización social y técnica que se manifiesta en este país y que constituye la parte fundamental del patrón de competencia que esta emergiendo.

En este sentido el proceso de internacionalización del capital es dirigido por los países centrales y apoyado estatalmente por los países subdesarrollados. No obstante los procesos de internacionalización anteriores eran mas anárquicos y la explotación de la fuerza de trabajo en el tercer mundo no conformaba la base de la acumulación de capital.

Según Folker Frobel, analizando un material con 103 países de Asia África y Latinoamérica a mediados de los años sesentas:

Eran muy pocos y aislados los casos de industria de transformación ubicadas en países subdesarrollados orientados a la exportación, no obstante a mediados de los setentas se encontraban funcionando en un mínimo de 39 países subdesarrollados con una gran cantidad de industrias de transformación destinadas a la exportación hacia países subdesarrollados. Este proceso como ya se mencionó trae consigo la aparición de zonas francas de producción y de un tipo específico de fábricas: las fábricas del mercado mundial."

¿Como se explica este proceso de relocalización productiva hacia zonas subdesarrolladas y que condiciones de rentabilidad proporcionaban para motivar la expansión de la acumulación de capital a nivel mundial?

" Folker Frobel. Op. cit., p. 415.

surgieron tres condiciones que en conjunto parecen determinantes de esta situación:

- 1) La existencia de una reserva global de trabajadores que se creó mediante el avance de la capitalización de la agricultura en los países en desarrollo, el caso inglés en la época de la revolución industrial bien puede ejemplificar lo anterior.
- 2) Los avances de la tecnología han permitido que la dirección y control de la propia producción dependan menos de la ubicación y distancias geográficas.
- 3) El desarrollo de la tecnología y las nuevas formas de organización del trabajo que permiten la fragmentación de procesos productivos.

Estas tres condiciones han creado un verdadero ejercito industrial de reserva que puede ser reclutado en cualquier parte del mundo.¹³

¹³ Con esto se desarrolla un mercado mundial de trabajo y un mercado mundial de emplazamientos fabriles que abarca a las naciones industrializadas y en desarrollo, es decir que por primera vez en la historia de la economía mundial capitalista es posible producir en ella bienes industriales, intermedios o terminados y dirigidos al mercado mundial en forma redituable y competitiva. ibid., p. 832.

1.3 Reflexión y debate en torno al Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá.

La formación de espacios económicos multinacionales se ha convertido en una de las modalidades de interacción económica moderna que mayor influencia ejerce en el arraigo de estas fuentes de competitividad en los países. A través de diversas fórmulas,¹¹ los países se relacionan entre sí para responder de manera más efectiva a los requerimientos de eficiencia y productividad de una economía globalizada. Las naciones aprovechan para ello los vínculos geográficos, históricos o culturales ya existentes con otras estructuras productivas para formar espacios económicos ampliados, que permitan producir con mayor eficiencia, atraer inversión y ganar posiciones en la intensa competencia mundial.¹² Así a lo largo de todas las latitudes y de acuerdo con su formación histórica, sus características económicas y sus aspiraciones políticas, muchos países han adoptado alguna de las fórmulas ya mencionadas.

¹¹ Existen cinco fórmulas principales de integración comercial y económica entre los países. La forma más común es la de acuerdos de preferencias comerciales, en los que uno o más países se otorgan descuentos arancelarios en un universo negociado de productos. En un Acuerdo de Libre Comercio, los países eliminan las barreras al comercio entre ellos; sin embargo, conservan la libertad de definir de manera independiente su política comercial hacia otros países. Una Unión Aduanera es una forma más estrecha de vinculación en la que, amén de la eliminación de barreras al comercio entre los miembros, se adopta un arancel externo común frente a terceros países. En un mercado común, además del comercio libre y el arancel externo común se contempla la libre movilidad de todos los factores de la producción. La forma más ambiciosa de integración es la unión económica, en la que se contemplan diversas legislaciones e instituciones económicas comunes, con poder sobre los gobiernos de los estados miembros. Citado en Noyola Pedro. **Espacios Económicos Multinacionales**. En: *Hacia un Tratado de Libre Comercio en América del Norte* (varios autores). Edit. Porrúa, México, 1991. p. 121.

¹² *Loc. cit.*, p. 121.

Los principales espacios económicos multinacionales en el mundo son:

Europa. Comunidad Económica Europea y asociación Europea de Libre Comercio.

Europa central y del Este. Consejo de Ayuda Mutua Europea.

Cuenca Asiática del Pacífico. Asociación de Naciones del Sureste de Asia (ANSEA).

América Latina y el Caribe. ALADI, Pacto Andino, Mercosur, Mercado Común Centroamericano y CARICOM.

Las teorías de las uniones aduaneras las comenzaron a desarrollar a principios de los cincuentas; autores como J. Viner,¹⁶ sostiene dos puntos de vista acerca de estas. Por un lado aquélla que contribuye al aumento del comercio y la especialización entre los países concertantes la cual es benéfica para las economías (efecto creación de comercio) y por otro lado, aquella que tiene un efecto desfavorable sobre el comercio (efecto desviación de comercio).

Otros autores como J. E. Meade.¹⁷ Señalan que no se puede juzgar a las uniones aduaneras en general, sino de acuerdo a las circunstancias particulares de cada caso.

¹⁶ J. Viner, *The Customs Union Issue*. Carnegie Endowment for international Peace, Nueva York. 1950. Citado por Hernández Laos Enrique. *El A. B. C. del Tratado de Libre Comercio* en revista *Nexos.*, No. 165, sept. de 1991. México. p.47.

¹⁷ J. E. Meade, *The Theory of Custom Unions*. North Holland Publishing company, Amsterdam, 1955. Citado por Hernández Laos. *Op. cit.*, p. 48.

Podemos observar como las teorías pioneras relacionadas con las uniones aduaneras parten de un análisis muy general y posteriormente son retomadas y enriquecidas en la medida en que penetran terrenos mas específicos. Por ejemplo H. G. Jhonson considera que además de los señalamientos de los autores citados, se debe considerar: Los efectos de las economías de los países miembros derivados de la mayor eficiencia e ingresos, producto de las mayores corrientes comerciales."

Así pues el Tratado de Libre Comercio de América del Norte se inscribe en el marco de un proceso histórico de integración económica que ha caracterizado a las economías de los diferentes países del mundo en la medida en que el desarrollo de su actividad económica asume determinada importancia.

La integración regional automotriz de América del Norte comenzó con el Acuerdo Comercial de Productos Automotrices Canadá-Estados Unidos (AUTOPACT) en 1966 y prosiguió con la firma del Tratado de Libre Comercio entre ambas naciones en enero de 1989. El objetivo del acuerdo fue crear un mercado de libre comercio en el sector automotriz de Canadá y E.U.A orientado hacia la especialización y en gran escala.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte, tiene como objetivo reducir, y en última instancia eliminar, la mayoría de las barreras al comercio y a la inversión entre Canadá, México y Estados Unidos.¹⁹ La

¹⁹ Loc. cit., p. 48.

concretización del T.L.C refleja un viraje en torno a la política económica que caracterizó a México en el período ulterior a los cincuentas; el cual estuvo caracterizado por una predominante política de sustitución de importaciones y una acentuada regulación de los vínculos comerciales con los demás países.

- Desde mediados de la década pasada, México ha seguido una política de liberalización económica, reduciendo en forma aguda sus restricciones al comercio, restringiendo los subsidios gubernamentales y otorgando la mayor importancia a los mercados privados. En este sentido el T.L.C. no constituye sino el reconocimiento formal de ciertos cambios que han ocurrido ya. Sin embargo su importancia persiste porque institucionaliza los cambios de política económica.²⁰

El Tratado de Libre Comercio fue y sigue siendo un tema que suscita controversia y debate. A continuación se expone un resumen elaborado por Bosworth, Lawrence y Lustig en el que se dan a conocer los puntos de vista y conclusiones a las que llegaron algunos autores en sus respectivos estudios sobre la industria automotriz antes de la aprobación del T.L.C. En este sentido, Sidney Weintraub, señala que los efectos del tratado en la industria dependerían de las resoluciones que cada país adoptara en torno a las restricciones a la importación, pues cada país mantiene severas limitaciones a las importaciones a través de los requerimientos de contenido nacional y de que las importaciones sean compensadas con exportaciones; también señala como aspecto relevante a las reglas de origen, debido a la importancia que tendría el desvío de importaciones de Europa y Asia.

¹⁹ Lustig, Bosworth y Lawrence, (comp.) El Impacto del Libre Comercio en América del Norte, en revista **Economía Mexicana**, México, junio de 1993, número especial, CIDE. p. 7.

²⁰ Loc. Cit... p. 7.

Otro punto de vista fue el de la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos, quien señaló incertidumbre en lo relacionado a productos automotores. Debido a que la Comisión:

- No esta segura de la magnitud de la liberalización mexicana en este sector, la respuesta de la inversión extranjera, la integración de la industria mexicana y la estadounidense con beneficio para ambas, el desempeño de la industria automotriz canadiense y el desplazamiento de los productos europeos y asiáticos en América del Norte.¹¹

En el estudio elaborado por Hufbauer y Scott sobre el sector automotriz se esperan cuatro efectos para finales de 1990:

- Las plantas ensambladoras mexicanas se concentrarán en la producción de automóviles baratos y de camiones ligeros; México aumentará su producción de partes: comparado con lo que ahora existe, un mercado norteamericano integrado preservará en términos netos los empleos estadounidenses y tanto Estados Unidos como Canadá experimentarán una disminución en los empleos sindicalizados en la industria automotriz.¹²

Otros autores como Hunter, Markusen y Rutherford consideran al sector automotriz como el más importante en el comercio industrial estadounidense; y proyectan que la producción y las exportaciones de automóviles mexicanos aumentarían 22 y 52% respectivamente.

Womack por su parte señala que las plantas maquiladoras de componentes, se verían poco afectadas por el libre comercio por estar ya integradas con la producción estadounidense. Asimismo propone trasladar a México la producción de automóviles y camiones pequeños y baratos y ubicar la nueva inversión en componentes lo más cerca posible del punto de

¹¹ Lustig, Bosworth y Lawrence. Op.cit; p. 171.

¹² Ibid; p. 174.

ensamblado final. Estas acciones se traducirían para México, en un creciente superávit del comercio con América del Norte.

CAPITULO II
EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS PAÍSES
CENTRALES Y SU REESTRUCTURACIÓN A NIVEL MUNDIAL

II.1 Periodización de la industria automotriz a nivel mundial.

En la industria automotriz a nivel mundial se han presentado tres etapas que caracterizan su trayectoria:

- 1) El origen de la industria automotriz se ubica en Francia y Alemania en las postrimerías del siglo XIX como una industria no diversificada inicialmente," que sustituyó la producción de tipo artesanal por la producción en masa a través del mecanismo de la línea de montaje."

- 2) La respuesta europea al predominio norteamericano a finales de la década de los cincuentas fue adoptar el sistema de producción norteamericano además de incorporar innovaciones en el producto para satisfacer los diferentes tipos de demanda de los consumidores, enfocando su producción hacia los autos compactos, lo cual permitió que mediante el mejoramiento de sus técnicas algunas empresas efectuaran una creciente concentración en su favor. Este proceso de concentración permitió a la industria automovilística de estos países crecer más allá de sus límites nacionales."

" En esa época la industria se caracterizaba por su baja complejidad tecnológica de tal manera que no había limitaciones para entrar a ella . Lifschitz Edgardo . Comportamiento y Proyección de la industria de automotores en América Latina: Los casos de Argentina, Brasil y México. En revista **Comercio Exterior**, vol. 32, núm. 7., México, julio de 1982 .p . 776.

" A partir de 1908 se produjo una importante diferenciación entre las industrias estadounidense y europea, a raíz de los cambios tecnológicos realizados por la Ford. La introducción del modelo "T" hizo que esta empresa llegara a ser la fabricante de automóviles más grande de Estados Unidos y que encabezara la expansión internacional de la industria.

3) Una coactuación de la industria europeo-norteamericana se acelera a partir de 1973 para verse posteriormente entorpecida por la presencia de los japoneses en el escenario automotriz, con su novedoso sistema de organización de la producción.

II.2 Evolución y reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial

La mayor parte de la capacidad industrial automotriz estaba localizada en los centros tradicionales de Europa, Norteamérica y Japón, mientras que en otras áreas periféricas, tales como Sudáfrica, Australia y Argentina, la fabricación de automóviles también se ha estado llevando a cabo desde hace varias décadas.

Sin embargo posteriormente la tendencia hacia una descentralización mayor fue evidente pues la participación de la producción interna en el total de los grandes productores cayó de 80% a menos del 75% del total mundial. Solo un número relativamente pequeño de otros países ha obtenido beneficios de dicho proceso de descentralización (principalmente España y Portugal en Europa y Brasil y México en Latinoamérica).

³³ Por ejemplo en el Reino Unido se observaba la fuerte presencia de las filiales de las "tres grandes" en competencia con la British Leyland; en Italia era la Fiat la que dominaba este mercado, en tanto que las principales empresas japonesas controlaban ya 82% de su mercado nacional y en Francia la concentración japonesa se ubicaba en el 82%. Lifschitz Edgardo. *Op. Cit.*, p. 777.

A principios de los sesenta se da el comienzo del fin de la posición dominante de la industria automotriz estadounidense y es a principios de los años setenta cuando comienza a manifestarse el final del auge automovilístico que se había iniciado en la posguerra, E.U. y Europa que habían participado con 75% de la oferta mundial de vehículos fueron los más afectados. Lo anterior se debió a que la crisis incidió en empresas que enfocaron su producción hacia el segmento de coches grandes, pues la demanda se inclinaba hacia los autos compactos, producto que se adecuaba justamente a las necesidades del consumidor

Por ende aquellas empresas caracterizadas por la producción de autos chicos fueron las que incrementaron su participación en el mercado como sucedió con los japoneses y algunas europeas; por lo tanto se modificó la estructura geográfica de la oferta automovilística mundial, en detrimento básicamente de Estados Unidos, y en menor medida de Europa."

Para enfrentar la situación expuesta, desde la segunda mitad de los setentas, la industria automotriz se encuentra inmersa en un proceso más acentuado de reestructuración mundial," caracterizado por una creciente internacionalización de la producción y de los flujos de comercio," el reajuste en los procesos productivos mediante la tecnificación y automatización de

" Loc. cit., p. 777.

" Considero que es un proceso de reestructuración más acentuado, porque antaño esta solo se llevaba a cabo como parte de la estrategia para expandir su producción; cuando aún la competencia no tenía el nivel tan intensificado que caracterizó al sector desde los setentas a la fecha.

" Particularmente desde los setentas se generó en los países capitalistas avanzados una acelerada expansión de la capacidad productiva de filiales en países semiindustrializados. Destacando en este sentido España, Brasil y México.

los mismos, así como por la relocalización de la industria; a este proceso de ajuste no le son ajenas las pugnas competitivas entre las transnacionales del automóvil, como tampoco lo es la proliferación de fusiones y coinversiones entre las mismas se señala que este proceso en la industria automotriz se caracteriza finalmente por el surgimiento de productos y mercados mundiales.²⁹

- Las premisas que habían dado impulso a un proceso de crecimiento sin precedentes en las economías de los países avanzados se fueron debilitando; el descenso en la productividad, la caída en la tasa de rentabilidad, la crisis del petróleo, la saturación de los mercados y la pérdida del dinamismo del comercio internacional, entre muchos otros factores, repercutieron en el desenvolvimiento de las economías, entrando hacia 1974-1975 en la peor crisis desde los 30s, configuradas por niveles de recesión, desempleo e inflación sin precedentes.³⁰

Ante la manifestación de los primeros síntomas de la crisis económica internacional a mediados de los setentas, se presentó la necesidad de llevar a cabo una reestructuración de la industria a nivel internacional, teniendo como objetivo central la recuperación de los niveles de crecimiento alcanzados en la posguerra.

La idea de recuperar los otrora ritmos de crecimiento ha embarcado a los países desarrollados y su principal agente, las empresas transnacionales, en la búsqueda de nuevas estrategias de industrialización, las cuales implican un proceso de adaptación y reajuste de la industria a nivel mundial.³¹

²⁹ Torres Vargas Arturo. *Op. cit.*, p. 11

³⁰ *Ibid.*, p. 10.

³¹ *Ibid.*, p. 10.

La incorporación de nuevas tecnologías en los procesos productivos colocó a los productores japoneses como los mejores oferentes modificando así la filosofía y la estructura de la industria automotriz a nivel mundial

En primer término, las plantas armadoras empezaron a racionalizar sus esquemas de abastecimiento de partes, abandonando las tendencias tradicionales hacia la integración y la dependencia de proveedores locales. De esta manera era posible compartir el costo de los nuevos desarrollos tecnológicos y, a la vez, mejorar la competitividad de forma inmediata.

De acuerdo con esta estrategia, se iniciaron intercambios entre fabricantes de la industria automotriz terminal, algunos de los cuales, posteriormente se transformaron en alianzas formales.

Las plantas armadoras norteamericanas también intensificaron los intercambios con sus subsidiarias europeas, para abastecerse de partes y buscar nuevos diseños, abrieron nuevas plantas o expandieron las ya existentes. General Motors por ejemplo lo hizo en España, Australia, Austria, Brasil, Irlanda del Norte y México. Por su parte los fabricantes europeos como Volkswagen y posteriormente Renault siguieron las mismas tendencias y decidieron establecer plantas en América del Norte lo mismo ocurrió con Toyota y Honda.

Al mismo tiempo, surgieron nuevas fuentes de abastecimiento de partes, principalmente en países en desarrollo con costos de mano de obra

competitivos, como Brasil, Corea, Taiwan e incluso México, donde la industria maquiladora de exportación tuvo un notable crecimiento.

Por su parte los proveedores tradicionales de componentes automotrices, mas que el resto de la nueva competencia, enfrentaron el desarrollo tecnológico y sus costos; para superarlo requerían una demanda más estable de parte de sus clientes, así como grandes volúmenes de producción, para amortizar en forma razonable sus inversiones. Desde luego la especialización y el liderazgo en sus respectivas áreas constituían factores esenciales de supervivencia.

Al modificarse las relaciones con las plantas automotrices terminales, debido al abastecimiento de contratos de abastecimiento por largos plazos a cambio de una participación estrecha en los nuevos desarrollos, también la industria de autopartes experimentó un proceso de racionalización: se redujo significativamente el número de oferentes, pero los que sobrevivieron consolidaron su situación. Estos últimos se dieron cuenta que la internacionalización era el camino para producir los grandes volúmenes requeridos para un funcionamiento permanente y rentable.

Esta transformación ha llevado a la formación de tres importantes regiones de productores: Europa, Japón y América del Norte (Canadá, Estados Unidos y México). Los países que dominan en cada región de acuerdo con la proporción de vehículos y tamaño del mercado son Alemania en Europa, Japón en el Este de Asia y Estados Unidos en América del Norte.

La industria automotriz mediante la internacionalización de sus operaciones, basada en una mayor interacción entre subsidiarias y entre los propios competidores a nivel internacional, en una relación mas estrecha con proveedores especializados y competentes y en el desarrollo de nuevas fuentes de abastecimiento, dio respuesta a los retos tecnológicos y de competitividad que enfrentaba a principios de los años ochentas.

De acuerdo con estas tendencias hacia la internacionalización y considerando los nuevos patrones de demanda que apuntaban, por una parte, a la preferencia por vehículos de dimensiones mas reducidas y, por otra parte, a un menor crecimiento del mercado automotriz en los países desarrollados que en los de desarrollo.

Es importante señalar también el papel que ha desempeñado el Estado como soporte de la reestructuración del capital. Con las condiciones de incremento de la productividad en la industria automotriz internacional en los setentas y la necesidad de hacer nuevas y mejores inversiones en el orden adecuado a las exigencias de cada empresa, el capital tuvo en muchos casos la necesidad de buscar soporte en el Estado, como es el caso de las firmas débiles.¹² El Cuadro No.3 globaliza las inversiones más sobresalientes emprendidas en recientes años en las cuales las empresas transnacionales han obtenido una importante asistencia de financiamiento de gobiernos extranjeros.

¹² Algunos ejemplos en donde el Estado ha intervenido directamente para apoyar a las firmas débiles son proporcionados por las compañías British Leyland y Chrysler; ambas padecieron una situación similar, estuvieron a punto de cerrar.

CUADRO 3

SUBSIDIOS PROPORCIONADOS PARA NUEVAS INVERSIONES
A LAS CORPORACIONES TRANSNACIONALES AUTOMOTRICES

COMPAÑIA	PAIS	PROYECTO	INVERSIONES	CONTRIBUCION GUBERNAMENTAL
Ford	Inglaterra	Planta de ingenieria en-Bridgend	180 millones de libras	n.d
Nissan	Inglaterra	Planta ensambladora en-Washington	350 millones de libras	112 millones de libras
Ford	España	Planta en Valencia	n.d	100 millones de dólares y otros beneficios
G.M.	España	Planta en Zaragoza	n.d	
Ford	Portugal	Propuesta para construir una planta	n.d	50% de la inversión para el nuevo complejo industrial
G.M.	Austria	Planta de ingenieria en Viena	350 millones de dólares	110 mill. de dólares, infraestructura y concesiones en impuestos
Ford	México	Planta ensambladora en Hermosillo	500 millones de dólares	200 millones de dólares
Ford	Canadá	Planta de ingenieria en-Windsor	535 millones de dólares	68 millones de dólares
G.M.	Canadá	Planta fundidora de aluminio en Quebec	400 millones de dólares	86 millones de dólares
V.W.	U.S.A.	Planta ensambladora en-Pensylvania	n.d	100 millones de dólares

Fuente: Jenkys Rhys, 1987:183

Aunque sólo 10 empresas realizan el 70% de las ventas a nivel internacional, los cambios que experimenta la industria son globales y ningún país empresa o planta puede estar ajeno a ellos si pretende competir exitosamente en los mercados internacionales."

Una Estrategia mas de los consorcios norteamericanos consiste en aumentar la producción del modelo básico, a pesar de la multiplicidad de variantes.

Especialmente los consorcios norteamericanos han pasado a producir el mismo modelo básico en diferentes localizaciones internacionales. Así se produce el Escort de Ford en seis plantas (2 en España, tres en Estados Unidos y una en Brasil), el "J" car (por ejemplo:Ascona de Opel y Cavalier de Vauxhall) de General Motors se produce en 7 plantas a nivel mundial. Sin embargo la estrategia global ha sufrido muchos golpes a causa de las demandas de los mercados nacionales. En Europa empero, la tendencia de los consorcios de producir "autos europeos" ha sido ininterrumpida. También General Motors ha revivido la estrategia -ya declarada muerta- de producir automóviles mundiales con el anuncio de fabricar globalmente el Saturn, un coche mediano en proceso de desarrollo."

" De acuerdo a la producción total, en 1987, las 10 primeras empresas productoras de vehículos fueron: General Motors, Ford , Toyota , Nissan, Peugeot-citroen, Volkswagen, Chrysler , Renault, Fiat y Vaz (Rusia). Fuente: MVMA. **World Motor Vehicle Data**, 1989. Citado en Monografía No. 10 . El Tratado de Libre Comercio en América del Norte: El sector automotriz. SECOFI, México, 1994. p. 6

" Von Knuth Dhose, Ulrich Jurgens y Thomas Malsc. **Autorregulación cercana a la reducción o control central: Estrategias en el Proceso de Reestructuración de la Industria Automotriz** en Carrillo Jorge; y otros. Op. cit., 1990.

La Volkswagen es otra de las compañías internacionalizadas con el 33.7% de su producción hecho en el exterior. Renault también ha aumentado su inversión directa en el extranjero durante los últimos años especialmente en Latinoamérica y E.U.A. y en 1980 27.8% de su producción total se realizó fuera de Francia.

Hasta hace muy poco los fabricantes japoneses confinaban sus operaciones de producción casi exclusivamente a su país, satisfaciendo la demanda de los mercados extranjeros con exportaciones de vehículos terminados en sus plantas internas.

Actualmente esta estrategia parece estar cambiando. Los principales factores que determinan la localización de las plantas de manufactura, son de índole económica, por ejemplo tamaño del mercado, calidad de la infraestructura industrial, nivel de destreza de la fuerza laboral local y clima en el cual se desarrollan las relaciones industriales como también los políticas gubernamentales y los incentivos a la inversión. Estos no explican sin embargo la reciente tendencia a localizar las plantas cerca del mercado final, lo cual refleja enfado en algunos países por la creciente ola de importaciones de automóviles y la insistencia de otros países en exigir determinado contenido de partes locales." Este es el caso de los Estados Unidos quien respondió a los productores japoneses, aplicando los Acuerdos de Restricción Voluntaria;" a lo cual los japoneses respondieron más tarde con la instalación de plantas automotrices en los Estados Unidos.

" Cfr., Jenkins Rhys , *Trasnational Corporation and the Latin América Automobile Industry*. Ed. University of Pittsburgh Press. E.U. 1987.

II.3. El caso Norteamericano

La industria automotriz estadounidense tuvo un boom en la posguerra que comenzó a ser más difícil cerca de los cincuentas.¹⁰ De hecho esta industria fue una de las grandes fuentes de ingreso de divisas durante las dos décadas posteriores a la segunda guerra mundial. Sin embargo esta tendencia se invirtió drásticamente, dado que las condiciones que permitieron un sustancial crecimiento de la industria antes del período de la depresión no se repitieron ulteriormente.

Esta situación se demuestra con la Balanza Comercial Automotriz de Estados Unidos la cual refleja que en 1970 las exportaciones eran de 4 867 mdd, para 1987 las exportaciones tenían un valor de 26 646 mdd y las importaciones de 118 538 mdd; observándose como resultado un déficit en la balanza comercial automotriz de 91 982 mdd. Este déficit comercial ha persistido hasta 1992 (ver Cuadro No.4).

Esta problemática hizo necesario que desde 1970 se llevaran a cabo acciones de reestructuración como: el crecimiento o expansión hacia el

¹⁰ El Acuerdo de Restricción Voluntaria (REV) es una cuota al comercio impuesta por parte del país exportador en vez del país importador; este tipo de acuerdos son impuestos generalmente por exigencia del país importador y son aceptados por el exportador para evitar otro tipo de restricciones voluntarias. Krugman Paul y Obstfeld Maurice, **Comercio Internacional**, edit. Mc Graw Hill, 1994.p. 223.

¹¹ En 1955 " las tres grandes" controlaban el 95% del mercado estadounidense de coches y contribuían con el 80% de la producción mundial de vehículos.

CUADRO 4

BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ DE ESTADOS UNIDOS
(millones de dólares)

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
EXPORTACIONES	4,067	12,142	17,036	18,652	15,611	17,692	22,519	25,465	23,949	26,646	29,519	31,574	37,549	13,274	14,966
Vehículos de motor y partes automotrices nuevas	3,245	9,290	13,117	14,733	12,751	13,492	17,651	19,445	17,695	19,952	17,518	19,208	24,996	n.d	n.d
	822	2,852	3,919	3,919	2,860	4,200	4,868	6,020	6,254	6,694	12,001	12,366	12,553	13,274	14,966
IMPORTACIONES	8,790	17,045	40,791	43,653	48,975	57,804	74,492	81,951	111,503	118,538	55,606	53,550	54,232	53,785	56,729
Vehículos de motor y partes Automotrices nuevas	5,068	9,921	24,015	26,113	29,218	34,870	45,284	45,476	66,201	70,680	512	542	361	n.d	n.d
	3,722	7,124	16,776	17,540	19,757	22,934	29,208	36,475	45,302	47,858	55,094	53,008	53,871	53,785	56,729
Exportaciones-Importaciones	(4,723)	(4,903)	(23,755)	(25,001)	(33,364)	(40,112)	(51,973)	(56,486)	(87,554)	(91,892)	(26,087)	(21,976)	(16,683)	(40,511)	(41,763)

Fuente: Castillo Ramírez:1990, para el período 1970-1987; el período 1988-1992 se consultó en Statistics Abstract of the United States, U.S. Department of Commerce, 1994.

exterior; de hecho fue así como a finales de los sesentas y principios de los setentas, los 3 grandes productores estadounidenses incrementaron la importancia de sus operaciones de producción en el extranjero, en donde por cierto el crecimiento y comportamiento de las ganancias fueron mayores, pero no por esto dejaron de ser deficitarios.

Es así como los indicadores generales muestran que los Estados Unidos pierden su posición competitiva dentro de la rama a nivel mundial. Las causas de esta reducción se ubican en el auge de Japón como competidor en el mercado estadounidense, en la crisis económica mundial de los años setentas,¹⁹ en donde la industria automotriz se vio considerablemente afectada; el shock petrolero de principios de los setentas es el elemento determinante por el cual los productores estadounidenses y europeos reestructuraron sus plantas productivas.

Jordy Micheli señala respecto a la crisis de 1980 lo siguiente:

- La crisis de la industria automotriz es de carácter estructural, tuvo un efecto radical sobre la totalidad del sector e implicó una transformación profunda, tanto de la organización dentro de la fábrica como en las relaciones interempresariales, esto es los acuerdos, fusiones, convenios, no solo entre empresas de E.U. sino, principalmente, con empresas japonesas. Dos son los objetivos fundamentales de esta estrategia, por una parte, facilitar el acceso a nuevos mercados; y por otra, adaptarse al rápido ritmo de innovación del sector; los convenios permiten penetrar las redes de distribución de los competidores y superar los costos de investigación.²⁰

La primera mitad de la década de los ochentas, el sector automotriz estadounidense se caracterizó por presentar el período de mayor depresión;

¹⁹ La crisis de la industria automotriz es frecuentemente atribuida a el alza de los precios del petróleo de 1973 y 1979. Así como a los efectos mundiales de la recesión .

²⁰ Jordy Micheli. Op. cit.

y para Japón un período de crecimiento sostenido. En respuesta a este hecho los japoneses han optado por abandonar gradualmente el mercado de autos pequeños orientándose al segmento de autos de lujo donde se pueden alcanzar márgenes superiores de ganancias; en este sentido Toyota y Nissan han elevado sus niveles de producción en este segmento.

En el caso estadounidense, la producción ha sido casi totalmente destinada al mercado doméstico. Las exportaciones no son significativas lo que coloca a este país como importador neto.

- La Internacionalización de la industria estadounidense no se manifiesta en las exportaciones de E. U. Sino en las ventas de sus subsidiarias en otros países, que representan mas de tres veces la cantidad de sus exportaciones. También las importaciones de E.U., que provienen de sus subsidiarias transnacionales representan más de la mitad de importaciones de la industria automotriz."

Es así como la industria en su conjunto observó entre 1979, 1980 y 1981 pérdidas que totalizaron mas de 8 mil mdd, siendo el peor año el de 1980, en el cual las compañías registraron en conjunto números rojos por 4 200 mdd. En el período de 1983 a 1985 la industria estadounidense se caracteriza por un repunte dentro del segmento de coches medianos y grandes, en particular para Ford y Chrysler los cuales se plantearon reducir costos e incrementar la eficacia en base a la reducción de sus capacidades productivas. Durante esta fase el sector se encuentra en un proceso de reestructuración para hacer frente a la competencia en particular de las empresas japonesas."

" S Kushida, " **Concentración Industrial, Inversión Extranjera directa y Comercio de los Estados Unidos**", edit. COLMEX, 1985. (mimeo). Citado por Kurt Unger. Op. cit., p. 43.

Esta reestructuración se apoyó por una parte en la canalización de importantes montos de recursos crediticios. De 1979 a 1982 la inversión realizada había sido de 51 000 mdd;⁴² de estos 4.3 mdd correspondían a investigación y desarrollo tecnológico, colocándose con esto en la vanguardia de los sectores promotores de alta tecnología; mediante este tipo de inversiones se creaban las condiciones de competitividad por parte de la industria automotriz estadounidense frente a las empresas japonesas.

Desde 1970 hasta 1979 la industria estadounidense había ocupado el segundo lugar en la producción mundial de vehículos,⁴³ pero a partir de 1980 este lugar es ocupado por la industria automotriz japonesa. Esta situación prevaleció hasta 1992, año en el que por primera vez después de más de una década de permanecer confinada en un tercer lugar, la industria estadounidense logra colocarse nuevamente en un privilegiado segundo lugar (ver Cuadro 5).

⁴¹ No obstante los productores surcoreanos, yugoslavos, brasileños y rumanos están logrando una importante posición en el segmento de autos "compactos" y "subcompactos". El productor nuevo Hyundai rompió récord y vendió de marzo a diciembre de 1986, 169 000 autos pequeños de la marca "pony excell". Kusel Corinna. **La Calidad tiene prioridad No. 1. Reestructuración del proceso de trabajo e introducción de conceptos de organización japoneses en la industria automotriz mexicana.** En Carrillo Jorge; et. al. *Op. cit.*, p. 19.

⁴² Se considera una cifra disminuida frente a un plan de inversión original de 80 000 mdd hasta 1985, de los cuales la mitad aproximadamente correspondían a General Motors. El proyecto de esta empresa había sido calificado en 1980 por su director como "el más ambicioso programa de inversiones jamás llevado a cabo por corporación alguna en cualquier parte del mundo o momento de la historia. Robert L. Simison **Car Trouble.**

⁴³ De acuerdo al Cuadro 5 desde 1970 hasta 1993 el primer lugar en la producción mundial de vehículos lo ha ocupado Europa Occidental, excepto 1992, año en que Japón se colocó en el primer lugar.

CUADRO 5

**PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS
(1970-1993)**

Años	E.U.	Japón	México	Europa Occ.
1970	8,284	5,289	293	11,746
1971	10,672	5,811	211	12,251
1972	11,311	6,294	230	12,691
1973	12,681	7,083	286	13,279
1974	10,073	6,552	351	11,748
1975	8,987	6,942	361	10,637
1976	11,497	7,841	325	12,225
1977	12,703	8,515	281	12,759
1978	12,899	9,269	384	12,791
1979	11,480	9,636	444	12,883
1980	8,080	11,043	490	12,034
1981	7,943	11,180	597	11,177
1982	6,985	10,732	473	11,636
1983	9,205	11,111	285	12,467
1984	10,939	11,465	344	11,844
1985	11,652	12,271	398	12,505
1986	11,335	12,260	341	13,225
1987	10,295	12,249	395	14,002
1988	12,114	12,700	513	18,000
1989	10,874	13,026	641	15,321
1990	9,783	13,485	821	15,052
1991	8,810	13,245	989	19,615
1992	9,728	12,499	1,081	11,645
1993	10,684	11,227	1,080	12,079

Fuente: La industria automotriz en cifras, AMIA, 1988

Los años de 1988 a 1993 se consultarán en American Automobile Manufacturers Association, varios años.

1993 es un año que marca una importante reactivación en la producción doméstica y en la producción mundial de vehículos para las automotrices estadounidenses, especialmente para General Motors y Ford. De acuerdo a la Asociación Americana de Productores de Automóviles, se señala, a los 40 productores más importantes de automóviles en el renglón de la producción doméstica; de los cuales el primer lugar en el año de 1993 lo ocupó la General Motors en Estados Unidos; el segundo la empresa Toyota en Japón y el tercero la Ford en E.U. Todos ellos con una producción de 4 158 720; 3 561 750; 3 349 179 unidades respectivamente." (la producción se refiere a vehículos comerciales y camiones de pasajeros).

También en la producción mundial de vehículos las empresas estadounidenses muestran rasgos de recuperación, al posicionarse la General Motors y la Ford en un primer y segundo lugar respectivamente, mientras que Toyota ocupó un tercer lugar; estos tres consorcios produjeron para el mercado mundial 6 883 930; 5 964 872 y 4 230 372 unidades respectivamente."

La empresa Chrysler de Estados Unidos ha estado pasando por una situación crítica pues desde 1993 hasta 1995 ha producido en promedio 512 750 automóviles. En 1993 esta empresa se ubicó en el octavo lugar en cuanto a la producción doméstica de vehículos; y en cuanto a la producción mundial se ubicó en el sexto lugar.

" American Automobile Manufacturers Association, 1995. p. 6.

" Ibid; p. 7.

Esta situación de Chrysler se debe a que hasta cierto punto ha permanecido al margen en cuanto a la implementación de acciones para enfrentar la competencia de las empresas japonesas, pues contrariamente a Ford y a General Motors no se han visto acciones de reforzamiento de acuerdos de cooperación con empresas extranjeras.

a) El caso de General Motors

La corporación tiene 254 centros de operación en 34 estados y 152 ciudades de los E.U. de ellos 30 están relacionados con operaciones de ensamble final de coches y camiones para General Motors; 29 son servicios de operaciones relacionados con el almacenamiento y distribución; 13 están asociados con centros de procesamiento de información de Data Systems Corporation; 44 plantas desempeñan tareas de investigación relacionadas con las operaciones de Hughes Aircraft Company," mientras que el resto de las propiedades están relacionadas principalmente con la manufactura de componentes y productos de automóviles; asimismo el consorcio tiene 19 localidades de operación en Canadá y operaciones de ensamble, manufactura, almacenamiento y distribución en otras 35 ciudades. Los mejores centros de producción de ensamblado y manufactura están

" Hughes Aircraft ocupaba el séptimo lugar entre los contratistas más importantes de la defensa de la nación, derivaba cerca de 80% de sus ventas del pentágono. Las tareas de investigación de esta empresa incluían: sistemas espaciales y comunicaciones, sistemas de información electro-óptica, sistemas de radar y sistemas de misiles. En Estados Unidos se le consideraba una de las primeras compañías de alta tecnología. Cfr. El caso de General Motors. En Richard G. Hamermesh, **Planeación Estratégica**, edit. Limusa, México, 1991.

localizados en Alemania, Inglaterra, Australia, Brasil, México, Austria y España."

La producción de la General Motors y el resto de la industria automotriz norteamericana en 1970 fue de 8 284, mientras que la japonesa se ubicó en 5 289 unidades. Desde este año hasta 1974 la producción de vehículos estadounidenses continuó en ascenso, hasta que en 1975 se observa una disminución de 10.7% en relación con el año anterior, sin embargo los consorcios se recuperaron en el siguiente año al aumentar su producción en 27.9%. De 1976 a 1978 la producción continuó en ascenso hasta que en 1979 comienza propiamente la crisis del sector automotriz que se prolonga hasta 1983, la cual se caracterizó por caídas ininterrumpidas de la producción. Situación adversa se presentó en los productores de vehículos japoneses que de 1970 a 1973 incrementaron su producción con una ligera disminución en 1974; a partir de esta fecha se observan incrementos sucesivos en la producción, excepto 1982 en que se vio afectado por la crisis generalizada de la industria automotriz. Es así como los E.U. después de ocupar en los años de 1969 y 1971 el primer lugar en la producción mundial de vehículos, pasan a ocupar una posición secundaria.

La situación anterior originó que la compañía G. M. adoptara desde 1971, estrategias innovadoras para comenzar a hacer frente a la competencia japonesa que en 1975 ya ocupaba el segundo lugar en la producción mundial de vehículos. Una de las medidas adoptadas para hacer

"Moody's Industrial Manual, 1992. p. 1193.

frente a esta situación fue la implementación de las coinversiones, (ver Cuadro 6) acción que por cierto marca el inicio de un modelo que en lo sucesivo será imperativo para hacer frente a la cada vez intensificada competencia internacional. Es así como en 1971 la empresa adquiere el 34.2% de acciones en motores Isuzu, una compañía japonesa productora de coches y camiones; G. M. distribuye los productos de Isuzu en los mercados extranjeros.

En 1972 la compañía se unió con tres empresas japonesas para formar G.M.-Allison Japan Limited, en la cual participó con un 50% de capital propio para desarrollar transmisiones automáticas de alta resistencia.

A principios de los años ochenta, General Motors respondió ante la competencia japonesa, mediante una participación del 5.3% en Susuki Motor de Japón

En 1982 adquirió el 40% de acciones en Aralmex, S.A. de C.V. la empresa mexicana mas grande de fabricación de componentes para suspensión. En el mismo año invirtió 5 mdd en un proyecto conjunto y con una participación de 50% con la compañía Fujitsu Fanuc Ltd (una importante fábrica de robots y controles computarizados), para formar la empresa denominada G.M. Robotic."

En 1983 esta empresa anunció su decisión de elevar su capacidad de competencia mediante dos modalidades. La primera a través de una

" Loc.cit., p.1193.

CUADRO 6
GENERAL MOTORS CORPORATION
(1970-1992)

CONVERSIONES	LOCALIZACION Y NUMERO DE SUBSIDIARIAS EN EL MUNDO HASTA 1992	ACTIVIDADES DESEMPEÑADAS POR LAS DIVISIONES HASTA 1992			
<p>En 1971 esta empresa adquirió el 34.2% de acciones en motores Isuzu una compañía japonesa productora de coches y camiones de pasajeros. G. M. distribuye los productos de Isuzu en los mercados extranjeros</p> <p>En 1972 la compañía se unió con tres empresas japonesas para formar G. M. Allison Japan Limited, en la cual participo con un 50% de capital propio para desarrollar transmisiones automáticas de esta resistencia. En 1988 incrementó sus acciones a 70%.</p> <p>En el mismo año en la república de Corea, G. M. y el Grupo Shinjin formaron la compañía G. M. de Corea llamada Saehan Motor Co., durante 1972 GM de Corea ensambló camiones de pasajeros y vehículos comerciales.</p> <p>En 1975 GM tenía el 49% de acciones en la Corporación Industrial de Comercio y Desarrollo del Gobierno de Kenia con lo cual se constituyó GM Kenia. La compañía importó vehículos comerciales y productos ensamblados de GM.</p> <p>En 1979 se estableció un convenio con LZTK una suministradora de viciado automotriz yugoslava para establecer IDA, industria Delave Automobila, Nikinda, en esta conformación GM participo con un 49% de acciones y la actividad de la IDA es la fundición y componentes de maquinas de automoviles.</p> <p>En 1981 GM adquirió el 22% de acciones de Omnibus BB Transportes, S.A. La compañía ensambla autobuses e importa vehículos en Quito Ecuador.</p> <p>En el mismo año participa con el 5.3% de acciones en Suzuki.</p>	<p>formó una asociación con la fábrica de aparatos de Aire Acondicionado C.A. en Venezuela para el ensamble y manufacturación de compresores de aire acondicionado, y compresores de clutch.</p> <p>En 1982 GM adquirió el 40% de acciones en Aralmer, S.A. de C.V. la empresa mexicana más grande de fabricación de componentes para suspensión.</p> <p>En el mismo año formó con Fujitsu Fanuc Ltd, la empresa denominada GM Robotics, para producir y vender robots.</p> <p>También adquirió el 40% de acciones en Isuzu Motors Overseas Distribution (IMODC) con el objeto de garantizar la exportación hacia áreas controladas por GMODC.</p> <p>En 1983 anunciaron un acuerdo para formar un joint venture con Toyota para producir un auto pequeño Chevrolet en Fremont, California.</p> <p>En 1983 Saginaw Steering Division formó un joint llamado Direcos Hidráulicas do Brasil e Comercio (DHB) para producir Steering gears para la industria brasileña de vehículos de motor y para la exportación.</p> <p>En la misma fecha Packard Electric Division adquirió el 40% de acciones en el nuevo joint venture con el Grupo Conduxem con el objeto de cubrir las operaciones de ensamblado</p> <p>En 1984 realizó una conversión con Toyota bajo el nombre de New United Motor Manufacturing Inc. Para fabricar el Chevrolet Nova en Fremont, Cal.</p> <p>Proyecto de fabricación conjunta de autos chicos con Daewoo Motors, de Corea</p>	<p>participación de 50%. Los autos se exportan a los E. U.</p> <p>* Acuerdo para fabricar camiones pesados con Isuzu (34% de G. M.), en Japón con el fin de exportarlos hacia E. U.</p> <p>Proyecto de comprar la división Jaguar Luxuri, de British Leyland. La adquisición sería a finales de 1984 con un costo entre 140 y 280 millones de dolares.</p> <p>En 1984 Saginaw Steering Division adquirió 40% de acciones en joint venture en México, para producir Steering gears para venderlas a los productores de coches mexicanos.</p> <p>También Delco Remy División formó un joint con Daewoo precision Industries en Corea para manufacturar alternadores, manubrios de motor y distribuidores.</p> <p>En 1985 a través de cinco divisiones adquirió el 50% de acciones en cuatro empresas coreanas de para manufacturar componentes automotrices.</p> <p>en 1986 G. M. se asoció con Volvo y formaron una inversión conjunta para producir y desarrollar un mercado norteamericano de transmisiones ultraresistentes para camiones.</p> <p>en el mismo año G. M. de Canada y Suzuki formaron un joint venture para manufacturar vehículos deportivos en Canadá.</p> <p>En 1986 Packard electric Division realizó una inversión conjunta con Shin-sung Tonsang Co. en Corea para producir amesas y venderlas a Daewoo Motor Co.</p> <p>En 1986 obtuvo el 40% de capital de Empresas Mandota para realizar otras actividades en G.M. de Venezuela.</p>	<p>En 1989 G.M. prolongó el acuerdo para adquirir el 50% de acciones en Saab-Automobile AB de Suecia para el desarrollo, manufactura y mercado de coches para pasajeros a nivel mundial.</p> <p>En 1990 -ver la asociación que realizó con Chrysler.</p> <p>En el mismo año, año Adam Opel una subsidiaria de G.M. y Automobilerke - Eisenach (AWC) firmaron un acuerdo para formar la compañía Opel-AWE que podría ser establecida en Eisenach, un lugar al Este de Alemania.</p> <p>En Junio de 1991 -ver la asociación con chrysler y Ford.</p> <p>En enero de 1990 G.M. de Europa tiene firmado un protocolo con RABA de Hungría para producir camiones, ejes y diesel engines. Esto podría originar la formación de una compañía como producto de esta conversión, para instalar una planta de ingeniería y de autos en Szegottard al Oeste de Hungría, la cual comenzaría a funcionar en 1992.</p>	<p>Número de subsidiarias en los Estados Unidos.</p> <p>La corporación tiene 254 centros de operaciones en 34 estados, y 152 en ciudades de E. U.</p> <p>De los cuales:</p> <p>30 de ellos están relacionados con operaciones de ensamblado final de coches y camiones para G. M.</p> <p>29 realizan servicios de almacenamiento y distribución.</p> <p>13 están asociados con los centros de procesamiento de información de Data Systems Corp.</p> <p>44 de las mejores plantas desempeñan tareas de investigación relacionadas con las operaciones de Hughes Aircraft Company.</p> <p>El resto de las subsidiarias están relacionadas principalmente con la manufactura de componentes y productos de automoviles.</p> <p>Subsidiarias localizadas fuera de Estados Unidos:</p> <p>19 localidades de operación en Canadá y operaciones de ensamble, manufactura, almacenamiento y distribución en otras 35 ciudades.</p> <p>Los países en los que existen mejores facilidades de producción son: Alemania, México, Austria y España. En estos se realizan operaciones de ensamblado y manufactura de vehículos.</p>	<p>La corporación tiene operaciones de financiamiento y de seguros y provee productos y servicios en otros segmentos de la industria. El segmento de productos automotrices consiste en diseño, manufactura, ensamble y venta de vehículos y accesorios.</p> <p>El financiamiento y operaciones de aseguramiento atienden a las ventas o cooperaciones de ensamblado final de coches y camiones para G. M. Así mismo las subsidiarias de General Motors Acceptance Corp. están empleadas en mortgage banking, financiamiento a la marina e inversiones en servicios, ten en vehículos militares, sistemas de radar y control de armas, sistemas de proyectiles dirigidos (misiles) y satélites de defensa.</p> <p>También están involucradas en el diseño, instalación y operación de negocios de sistemas de información y telecomunicaciones, en el diseño y manufactura de locomotoras; turboprop y turboprop engines for military and commercial aerospace usage; satélites comerciales y producción automatizada y especializada, así como aplicaciones de ingeniería de gas turbine para la marina</p> <p>OPERACIONES DE DIVISIONES DOMESTICAS Hasta 1992</p> <p>Número de divisiones: 6*</p> <p>* No incluye operaciones de subsidiarias.</p>

FUENTE: Moody's, 1990. Los datos con asterisco fueron tomados de Jordy Michelé, 1984 y de la revista Expansión, 1990

coinversión con la empresa japonesa Toyota para producir autos compactos, y la segunda fue la decisión de importar a partir de 1984, 300 mil automóviles de Japón. Con esto se iniciaba una de las formas de funcionamiento de la industria: las fusiones a una escala cada vez mayor (en este período G.M. es el primer productor mundial y Toyota el tercero).

En este mismo año, se mencionó que se invertirían 100 mdd en una empresa conjunta riesgosa con el Grupo Daewo de Corea, para producir automóviles para su potencial de importación a Estados Unidos.

General Motors atacó su problema de mejoramiento de la calidad de varias maneras. En mayo de 1984 adquirió 10% de interés en Philip Crosby Associates, Inc. reconocida firma de consultoría y capacitación en calidad administrativa. Conjuntamente crearon el Instituto de la Calidad de General Motors."

La empresa G.M. y sus negociaciones (convenios) con las firmas japonesas son el punto de partida del nuevo proceso de internacionalización de la industria automotriz hacia el espacio económico de E.U. La firma además negoció con la empresa Toyota para producir automóviles compactos dentro de E.U., además de la decisión de importar autos del mismo país a partir de 1984 (30 000 unidades).

En 1984 y 1985 la corporación adquirió posiciones minoritarias en varias compañías de tecnología, que tenían experiencia en inteligencias

" Richard G. Hamermesh. Op. cit. . p. 10.

artificiales y áreas especializadas de aparatos de visión. Estas son: Teknowledge con el 13% de porcentaje de propiedad; Diffracto, 30%; Robotic Visión Systems, 18%; View Engineering, 15% y Applied Intelligents Systems, 15%.

En este contexto de reestructuraciones esta empresa dio un paso muy importante en cuanto a su reestructuración organizativa al disminuir de cinco a dos las divisiones de producción, el objetivo de este cambio fue diseñar y producir automóviles de forma mas eficiente y a menor costo; una división esta encargada del segmento de autos menores y otra del segmento de autos mayores. General Motors señaló que podía cerrar varias plantas como parte de un esfuerzo para contraerse y volver a alcanzar mejores márgenes de ganancias esta contracción implica una reducción de mas de 20 000 empleos en operaciones de componentes (ver Cuadro 7). Desde el punto de vista de la corporación la enorme nómina hace a la compañía un candidato endeble para la competencia."La realidad económica del mercado mundial requiere que tengamos mucha capacidad y conocimiento de la demanda de mercado" señaló el Presidente de la corporación Jhon F. Smith Junior quien actualmente esta acelerando los nuevos planes de reestructuración. Asimismo manifestó en un documento que "la compañía tiene como meta reducir la capacidad de ensamble de vehículos para pasar de 6.7 millones en 1991 a 5.4 para finales de 1995". Este tipo de acciones anunciadas por General Motors no serán seguramente las últimas acciones que llevará a cabo en su incesante lucha para revertir las pérdidas en las operaciones norteamericanas que totalizaron mas de 12 billones durante los años pasados.¹⁰

CUADRO 7

NOMBRES DE LAS PLANTAS QUE GENERAL MOTORS HA CERRADO
Y PRETENDE CERRAR

Localidad	Planta/operaciones	Empleos	Fecha de cierre
Wilmington, Del.	Chevrolet corsica/Beretta assembly	3,500	1996
Flint, Michigan	Chevrolet	4,450	1995
Kalamazoo, Mich	Planta de estampado de metal	3,100	1996
Syracuse, N.Y.	División Inland Fisher- (elabora asientos)	1,300	1993
Euclid, Ohio	División Inland Fisher (realiza partes para puertas y- otros componentes)	550	1994
Trenton, N.J.	División Delco Chassis (realiza partes para puertas y otros componentes)	2,050	1993
Livonia, Michigan	División Delco Chassis (realiza componentes para- suspensiones)	2,000	1993
Sioux City, Iowa	AC Rochester (realiza partes y sistemas de- inyección de combustibles)	300	1994
St. Catherinas	Planta Rear-axles	500	1995
Ontario, Canada	Operaciones de ingeniería de- vaciado	2,150	1995

Fuente: The Washington Post. dic.4 1992.

Asimismo se señala que este tipo de acciones marcan la continuidad de aquel proceso de cambio socio-técnico que se inició tras la baja productividad en los procesos de trabajo en la gran industria. En el caso del sector automotriz se considera que este tipo de situaciones se traducirán a nivel laboral en un acentuado adelgazamiento de la fuerza de trabajo.

La crisis de la industria automotriz resurge en 1989 y permanece durante tres años. Esta situación se reflejó en las operaciones de la empresa las cuales arrojaron una gran pérdida al ubicarse en 17 000 mdd.

En 1993 el consorcio logró ganancias por 2 500 mdd y en 1994 duplicó esta cantidad al ubicarse en 4 900 mdd, las primeras en lograr desde el tercer trimestre de 1989.

También señalaremos que las localizaciones geográficas en las que las subsidiarias de General Motors lograron una importante producción fueron (se señalan en orden descendente): G.M.-U. S; G.M.-Canadá; Opel-Alemania; Lotus-Reino Unido; Vauxhall-Reino Unido; G.M. España; G.M.-Brasil; G.M.-México y G.M.-Holden-Australia."

Por otra parte el consorcio buscará transferir de su planta de Ramos Arizpe, Coahuila a Lansing, Michigan, la producción de los modelos de exportación Cavalier y Pontiac Sunbird (Century), que sustituirán con la fabricación de un nuevo modelo de pick-up o un vehículo compacto que

³⁹ The Washington Post. dic. 4 de 1992.

⁴⁰ American Automobile. Op. Cit. p. 8.

podría ser fabricado en la nueva planta de Silao, Guanajuato³² que por cierto se inauguró en 1995.

b) El caso de Ford

En 1973 esta empresa tenía ubicadas 35 subsidiarias en el extranjero con lo cual se ubicaba como la segunda empresa con mayor número de establecimientos. En 1990 el consorcio tenía diversificada su producción con 16 subsidiarias en E.U, 2 en Canadá, 2 en Latinoamérica, 20 en Europa y 2 en Asia.³³

De la misma manera que los otros consorcios esta empresa adoptó la estrategia de coinversiones adquiriendo a partir de 1972 acciones de Richier, S.A. una empresa manufacturera de tractores francesa; la siguiente acción relevante fue la adquisición del 25% de acciones en las compañías procesadoras de materias primas con el objeto de garantizar el abastecimiento de sus procesos productivos además de la reducción de costos; por esta razón participó en 1981 con el 51% de acciones en Pilkington Glass industries (industrias de vidrio), (ver Cuadro No.8).³⁴

³² Villa García Ma. Guadalupe (tesis) **La Industria Maquiladora de Exportación en el Subsector de Autopartes Mexicanos.** 1980-1993, Facultad de Economía, 1994, UNAM. p. 184.

³³ Estos datos se refieren a las subsidiarias importantes ubicadas en el exterior, existen además 431 subsidiarias no significativas en Estados Unidos, y otras 91 en Asia.

³⁴ Moodys Industrial Manual. Op.cit., p.2968.

CUADRO 8
FORD MOTOR CORPORATION
(1970-1992)

COINVERSIONES	LOCALIZACION Y NUMERO DE SUBSIDIARIAS EN EL MUNDO HASTA 1992
<p>En febrero de 1972 adquiere acciones de Richier, S.A. una manufacturera de tractores francesa</p> <p>En 1979 adquirió 25% de acciones en Toyo Kogyo Ltd. (actualmente Mazda Corporation).</p> <p>En 1981 obtuvo 51% de acciones en Pilkington Glass Industries, siete años después fue vendida.</p> <p>En 1983 participo con el 30% de acciones en OTOSAN (Otomobil Sanail Anonim Sirketi). Otosan ensambla la linea Ford bajo licencia. Esta es la primera inversión de la empresa en Turquía desde los años treinta.</p> <p>* Expansión de la planta productiva en México.</p> <p>* Reducción de su planta productiva en Gran Bretaña.</p> <p>En sept. adquirió acciones de Occidental Chemical Corp.</p> <p>En 1987 la vende a una subsidiaria estadounidense de Henkel KGaA</p> <p>En 1989 Ford Credit, adquirió Mentor Credit Corporation, y el 5% de acciones de Jaguar Inc. para 1990 adquiere la totalidad de acciones.</p> <p>En 1990 vende Ford Aerospace Corp. a Loral Corp.</p>	<p>En mayo de 1991 se asoció con Fiat S. P. A., y anunciaron la instalación de - empresas reguladoras europeas y norteamericanas para la venta de tractores y operaciones de maquinaria ind., Fiat está formando un nuevo holding llamado N. H. Geotech constituido en Netherland a través del cual las subsidiarias de Ford en Nueva Holanda y Fiat Geotech estan siendo transferidas. Esta última tendría un 80% de participación en el holding en tanto que Ford un 20%.</p> <p>AMERICA</p> <p>Estados Unidos:</p> <p>Delaware 13</p> <p>Michigan 1</p> <p>Detroit 1</p> <p>New York 1</p> <p>284 vehicle dealerships *</p> <p>431 otras subsidiarias *</p> <p>Canada 2</p> <p>México 1</p> <p>Venezuela 1</p> <p>EUROPA:</p> <p>Inglaterra 3</p> <p>Alemania 2</p> <p>Australia 1</p> <p>Nvs. Zelanda 1</p> <p>Francia 1</p> <p>Bélgica 2</p> <p>Italia 3</p> <p>Dinamarca 1</p> <p>España 3</p> <p>Suiza 1</p> <p>Netherlands 2</p> <p>ASIA:</p> <p>Japón 1</p> <p>Taiwan 1</p> <p>81 vehicle dealerships *</p> <p>91 otras subsidiarias *</p> <p>* solo se indica el total dado que no constituye una subsidiaria significativa.</p>

FUENTE: Moody's Industrial Manual, 1990. Los datos con asterisco fueron tomados de Jordy Michell, 1984

La estrategia de reestructuración seguida por Ford ha sido la estructura productiva altamente diversificada en términos internacionales, muestra de ello fue el auto mundial en 1970. Resultado de lo anterior en 1980 esta empresa realizaba mas del 50% de su producción en las plantas ubicadas en el extranjero. Asimismo la Ford respondió al convenio G.M.-Toyota mediante la construcción de una planta ensambladora en México (Hermosillo) orientada a la exportación hacia E.U.

Ford cerró 15 plantas entre 1979 y 1985, quedando sin empleo 100,000 trabajadores. Como se puede observar las empresas estadounidenses redujeron la oferta para igualar a la demanda, lo que se ha traducido en descanso obligatorio de los trabajadores, la paralización temporal de la producción y el cierre definitivo de varias plantas.

La situación financiera de la empresa en el año de 1979 y en los años subsiguientes era la siguiente: las ganancias en el año mencionado fueron de 1169.3 mdd mientras que en 1980 obtuvo pérdidas por 1543.3 mdd; esta situación de decrementos continuó hasta 1982. En 1983 y 1984 obtuvo una importante recuperación, interrumpida nuevamente en 1985, vislumbrándose la recuperación una vez más en 1988, y a partir de 1989 las ganancias comenzaron a disminuir, siendo el año más crítico el de 1991 pues se ubicó con pérdidas de 2 258 mdd, la mayor crisis financiera de su historia (ver cuadro No.9). La recuperación de este consorcio se refleja finalmente en los años de 1992 a 1994, al obtener ganancias de 2 259 y 5 308 mdd respectivamente. La recuperación de este trienio nos indica la posibilidad de que la industria estadounidense logre recuperar la otrora competitividad.

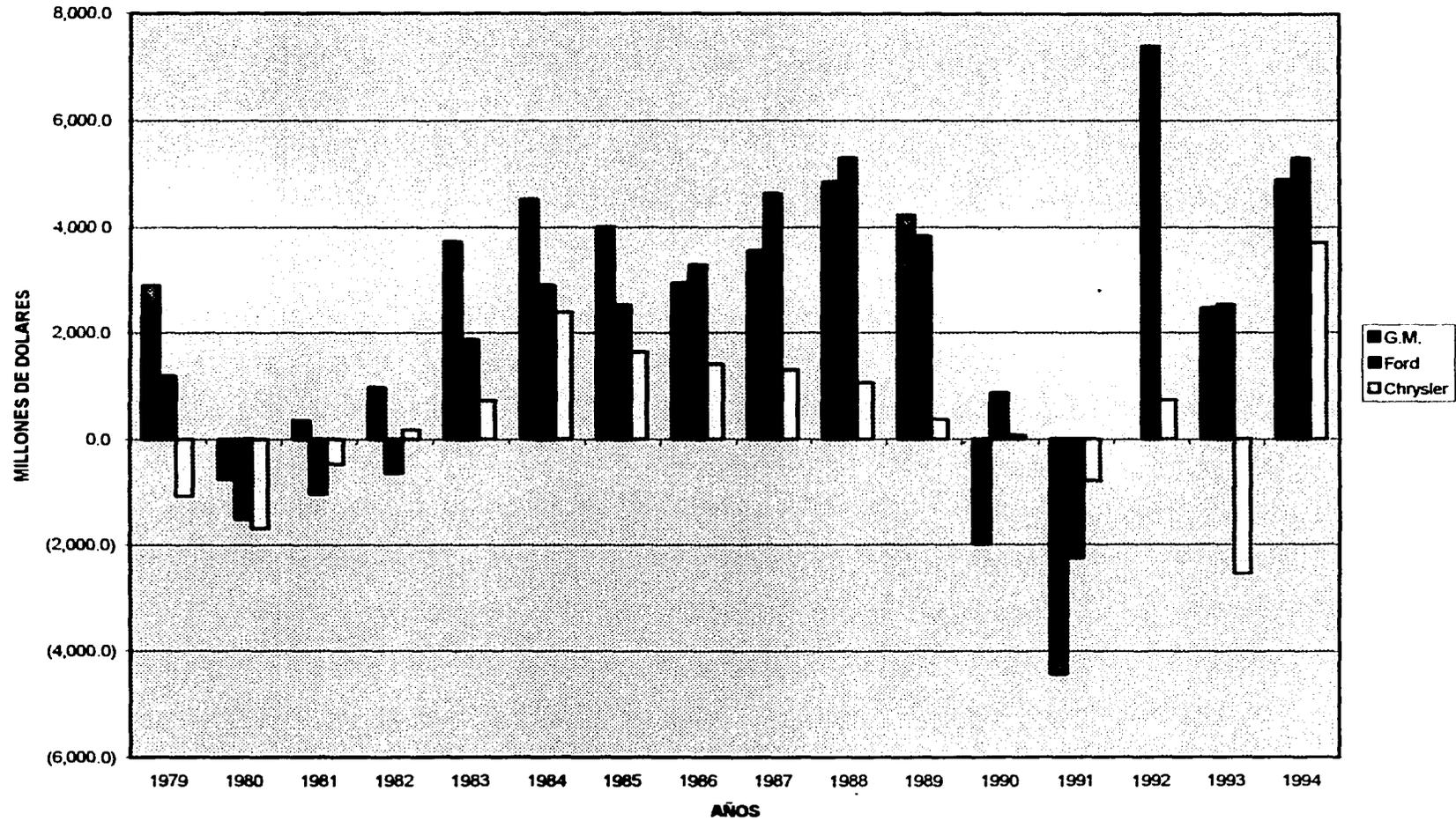
CUADRO 9

GANANCIAS POR EMPRESA
(Millones de dólares)

Empresa	G.M.	Ford	Chrysler	Toyota	Nissan	Honda	Mazda
1979	2,892.7	1,169.3	(1,097.3)	510.3	331.2	69.6	n.d
1980	(765.2)	(1,543.3)	(1,709.7)	616.1	461.6	123.0	n.d
1981	333.4	(1,060.1)	(475.6)	619.7	490.2	422.2	n.d
1982	962.7	(657.8)	170.1	605.1	444.5	292.3	n.d
1983	3,730.2	1,866.9	700.9	918.4	416.3	289.2	n.d
1984	4,516.5	2,906.8	2,380.0	1,255.9	311.2	146.8	402.7
1985	3,999.8	2,515.4	1,635.2	1,624.2	332.2	532.1	168.2
1986	2,944.7	3,285.1	1,403.6	1,717.7	158.5	643.6	83.6
1987	3,550.0	4,625.0	1,289.0	1,699.0	123.0	516.0	29.0
1988	4,856.3	5,300.0	1,050.2	2,314.6	463.0	819.5	76.4
1989	4,224.0	3,835.0	359.0	2,631.0	889.0	758.0	99.0
1990	(1,985.7)	860.0	68.0	2,993.3	808.2	571.8	163.2
1991	(4,452.8)	(2,258.0)	(795.0)	3,143.2	340.9	539.8	186.9
1992	n.d	7,385.0	723.0	n.d	n.d	n.d	n.d
1993	2,465.8	2,529.0	(2,551.0)	1,473.9	(805.5)	219.6	(454.0)
1994	4,900.6	5,308.0	3,713.0	1,184.6	(1,617.7)	619.4	(414.3)

Fuente: Citado en Castillo Flores, 1990. El período 1990-1994 se consultó en Fortune, varios años

GANANCIAS POR EMPRESA



En 1993 las subsidiarias de Ford que lograron un segundo lugar en la producción de vehículos fueron (se señalan en orden de importancia): Ford-U.S; Ford-Canadá; Ford-Alemania; Ford-Bélgica; Ford Reino Unido; Ford-España; Ford-Brasil; Ford México; Ford Australia; Ford-Argentina y Ford-Taiwan.”

La empresa inyectó 2.1 billones de pesos en su planta en Chihuahua. La inversión se destinó a la producción del motor "Z" (producción proyectada de 500 mil motores anuales), esta producción se utilizó a partir de 1994. Este nuevo motor, con francas mejoras tecnológicas, se destinó en exclusiva, para los mercados estadounidenses y canadienses.”

c) El caso de Chrysler

El consorcio dispone de 94 subsidiarias localizadas en los E.U.y 21 subsidiarias en el exterior.” Esta compañía pasó por severas crisis económicas, en 1978 las pérdidas se ubicaban en 205 mdd, en 1979, 1980 y 1981 en 1097, 1710 y 476 mdd respectivamente. Una acción determinante para su recuperación fue el apoyo gubernamental mediante la vía de préstamos.

” American Automobile Op. Cit: p. 8.

” Villa García . Op. cit... p. 185.

” Moodys Industrial Manual. Op. cit.. p.1060.

Después del último año de crisis el consorcio comienza a recuperarse anunciando para 1982 ganancias por 170 mdd en relación al período anterior, y expectativas para 1983 de 240 millones, que por cierto fueron rebasadas pues se cuantificaron 700.9 mdd. De esta manera la primera respuesta de Chrysler a la estrategia que había adoptado G.M. fue su decisión de importar entre 300 y 400 mil autos de su asociado japonés en vez de producir autos compactos en Estados Unidos (esto implicaría cancelar el proyecto de 4 mil nuevos empleos en la empresa y 16 mil en los proveedores a partir de 1986). De esta forma Chrysler al igual que Ford y G.M. inician un proyecto de coinversiones; el primero e importante de estos, fue el proyecto de coinversión con Mitsubishi (15% de Chrysler) para instalar una planta en Estados Unidos (ver Cuadro No.10). El resultado de estas estrategias arrojó un saldo positivo que se reflejó en el período de 1982-1984 . Las acciones implementadas por la empresa para ello fue: una agresiva reducción de costos así como estrategias en las ventas de sus productos.

De 1985 a 1989 las ganancias de la corporación comienzan a descender sucesivamente debido a la recesión por la que atravesaba los E. U. y 1991 es el año en el que sus pérdidas se cuantifican en 795 mdd. La recuperación se presenta hasta 1992 en donde se obtienen ganancias por 723 mdd.

1993 vuelve a ser un año crítico para la empresa debido a las pérdidas de 2 551 mdd; sin embargo en 1994 sus ganancias se colocan en 3 713 mdd. Estas cifras demuestran la vigorosa recuperación de la empresa

CUADRO 10

CHRYSLER MOTOR CORPORATION
(1983-1992)

COINVERSIONES	NUMERO DE SUBSIDIARIAS CONTROLADAS DIRECTA O INDIRECTAMENTE POR LA CORP.
---------------	--

<p>* Proyecto de coinversión con Mitsubishi (15% de Chrysler) para instalar una planta en E.U. Se fabricarían los modelos japoneses "Mirage" y "Cordia". Los primeros son actualmente importados por la propia Chrysler.</p>	<p>nuevos procesos de embrague de la empresa Acustar de New York y el proceso hidramatic de la subsidiaria de G.M. en Indiana. Acustar tomó el 64% de acciones en los productos del nuevo manual de transmisión y de cuatro ruedas de conducción.</p>	<p>94 subsidiarias localizadas en los Estados Unidos. 21 fuera de Estados Unidos. 2 subsidiarias en los E.U. not named</p>
<p>* Proyecto de coinversión con Lotus-Cars Ltd. de Gran Bretaña, para producir y vender en E.U. un deportivo mediano.</p>	<p>En 1991 Chrysler, Ford y G.M. anunciarón su asociación para conducir la investigación, cooperación y desarrollo de la serie de autos a alta velocidad.</p>	<p>8 subsidiarias fuera de los E.U. not named</p>
<p>* Adquisición de la planta de VW al America en Sterling Heights, Michigan, a un precio aproximado de 150 millones de dólares. esta venta salvó la sobrecapacidad que tenía VW.</p>		
<p>En 1984 la compañía compró el 5% de acciones de Maserati de Italia.</p>		
<p>En 1985 compró Gulfstream Aerospace Corp. Esta es la principal compañía fabricante de aviones.</p>		
<p>En 1986, Chrysler y Mitsubishi formaron una coinversión con la compañía Diamond-Star Motor Corp. para manufacturar autos pequeños en Illinois, E.U. clu de ellas adquirió el 50% de acciones</p>		
<p>En enero de 1989 firmó una carta de intención con Renault para formar una coinversión en donde Renault y Chrysler aportarían el 50% de acciones. Esto para producir un vehículo mini-sport llamado "JJ", el vehículo sería producido en Europa y Norteamérica aprovechando las ventajas existentes. La producción fue programada para enero de 1992.</p>		
<p>En febrero de 1990 Chrysler y G.M. formaron a través de un joint venture con dos de las compañías manufactureras más importantes de los E.U. llamadas Acustar y G.M. de Indiana. La nueva compañía - New Venture Gear, que combina los</p>		

FUENTE: Moody's Industrial Manual, 1992.

Los datos con asterisco fueron tomados de Micheli Jordy, 1984.

para ese año. No obstante lo halagador de estos datos, Chrysler no ha podido aparejarse en términos de producción con la General Motors ni con Ford, pues en 1993 ocupó el sexto lugar en la producción mundial de automóviles.

Chrysler registró en 1993 únicamente cuatro países importantes en cuanto a la producción de vehículos; estos fueron: Estados Unidos, Canadá y México.

El consorcio se asoció con Sunroof Co., con una inversión de 35 millones de dólares para la fabricación del Shadow convertible. esta empresa buscará diversificar su producción en México e introducir un vehículo mediano; asimismo, prevé sustituir algunos modelos como el shadow convertible y el Spirit, actualmente de exportación. No prevé transferir producciones a plantas exteriores.

II.4. El caso Asiático

El más sorprendente suceso de la última década de la industria, ha sido la llegada de los japoneses a la vanguardia de los productores mundiales. Entre 1975 y 1980 solamente la producción japonesa aumentó de 4.6 a 7 millones de vehículos y sus exportaciones aumentaron a más del doble, desde 1.8 hasta 4.2 millones de los cuales alrededor de dos millones de vehículos fueron a E. U. y un millón a Europa.

El éxito de Japón en los mercados mundiales, refleja la eficiencia de sus métodos de producción y las estrechas relaciones que se han establecido entre los fabricantes y sus proveedores de componentes, equivalente a un sistema altamente flexible de cuasintegración vertical, el cual contrasta con la prudencia de la relación entre productores y proveedores de componentes que existe en Europa y Estados Unidos.

El desempeño de Japón en la exportación ha tenido consecuencias para los productores de autos de la OCDE, y en 1980 y 1981 algunos gobiernos de esos países tomaron medidas para protección de sus industrias nacionales contra el aumento de las importaciones provenientes de Japón. Se llevaron a cabo pláticas entre los países productores de automóviles y Japón, los fabricantes japoneses se comprometieron a mantener las exportaciones dentro de los límites especificados. Este período resultará haber sido un hito en la industria japonesa; como resultado de las restricciones a la importación, sus estrategias de producción y comercialización han cambiado ahora; también exportan autos de mayor valor a fin de incrementar los ingresos por exportación, en respuesta a los límites en el volumen, y comenzaron a establecer instalaciones productivas en el extranjero, ya sea a través de empresas mancomunadas con productores locales o mediante el desarrollo de sus propias fábricas. (ver Cuadro 11).

El rápido crecimiento de los productores de automóviles japoneses en los sesentas y cerca de los setentas estuvo acompañado por un sustancial incremento en la productividad del trabajo, tal que para 1973 los niveles de la productividad japonesa fueran considerablemente más altos que los del

CUADRO 11

COINVERSIONES AUTOMOTRICES DE EMPRESAS JAPONESA

TOYO KOGIO	TOYOTA
* Proyecto de producir autos pequeños en E. U. a partir de 1987, bien sea con una planta propia o en coinversión con Ford. Podría utilizar la planta de Ford de Fiat Rock, actualmente cerrada, para producir 130 mil automoviles/año	* Acuerdo con el gobierno de Taiwan para iniciar en este país el el ensamblado de modelos Toyota .

Fuente: Michell Jordy, 1984.

occidente europeo y la brecha continuó ensanchándose en los setentas. Una estimación hecha en 1974 sugiere que los costos de los japoneses fueron 17% más bajos que en los Estados Unidos y 24% menos que en el Este de Alemania. Otra estimación más reciente señala que cerca de los ochentas los productores de coches japoneses en los Estados Unidos disfrutaron una ventaja de costos de 1500 a 2000 dólares después de haber pagado costos de transporte de 450 dólares, así los japoneses tienen una ventaja de costos en la región de 20 a 25% . Esta escena es producto de la intensificación de la competencia en la industria automotriz internacional la cual ha caracterizado a la década de los setentas y ochentas.

Las seis compañías japonesas incrementaron la producción de vehículos de 24% a 45% en volumen. Este incremento refleja la penetración japonesa al mercado estadounidense, y al mercado del occidente europeo. En 1991 por ejemplo la empresa Toyota ocupó el primer lugar en la producción mundial de vehículos y la Nissan el cuarto. Esto refleja la importancia de las empresas japonesas en el mercado mundial de automóviles.

1992 y 1993 son años caracterizados por el posicionamiento de las industrias estadounidenses en la producción mundial de vehículos. Es decir, General Motors ocupa ahora el primer lugar en la producción mundial de vehículos y Toyota el segundo. Este es un dato importante que no debe dejar de observarse en los años subsiguientes, debido a que el comportamiento de la producción japonesa puede indicar cual será el futuro de la industria automotriz.

Por otra parte la compañía automotriz Hyundai se ha convertido en menos de 40 años en el primer imperio industrial surcoreano, con un volumen de negocios equivalente a la Volkswagen, construcción naval (ocupa el primer lugar a nivel mundial), automóviles, electrónica y comercio." Sung Won Chon presidente de la compañía señala:

- En 1986 tomamos una decisión de gran responsabilidad, de extralimitar nuestra capacidad de producción de 100 mil a 400 mil unidades, un nivel que excedía la demanda del mercado coreano en esa época. La proporción de la investigación mantuvo ocupados a los críticos, pero sus dudas fueron disipadas cuando el modelo Excel de Hyundai pisó el territorio de las tiendas norteamericanas en febrero de 1986. El modelo quebrantó el récord de ventas, por lanzamiento de automóviles importados, en Estados Unidos y logramos vender 168 mil unidades en el primer año.¹⁹

II.5. El caso europeo

La estrategia seguida por los tres grandes productores norteamericanos de la industria automotriz, ha sido el paradigma que han adoptado los productores de coches europeos en su ánimo por insertarse en el contexto de la internacionalización productiva y de capital (ver Cuadro 12). Una muestra representativa de lo anterior se dio en 1973, cuando el consorcio europeo más internacionalizado era la Renault con 31 subsidiarias en el extranjero. Esta empresa tenía convenios con 5 firmas terminales para llevar a cabo acuerdos de producción distintos. El segundo lugar lo ocupaba la Fiat con 29 subsidiarias y en un tercer lugar se encontraba la Volkswagen,

¹⁹ La Jornada, 23 de mayo de 1994.

²⁰ El Financiero, 16 de noviembre de 1994.

**CUADRO 12
COINVERSIONES AUTOMOTRICES DE
EMPRESAS EUROPEAS**

RENAULT	BRITISH LEYLAND	VOLKSWAGEN
<p>* Aumento de 50 millones de dólares en la participación de Renault en American Motors hasta totalizar 400 millones de dólares, con lo cual la firma francesa es propietaria del 46.4% de AMC.</p> <p>* Aumento de la participación de este productor de camiones pesados en E.U. La propiedad de la empresa francesa se eleva a 45%, con opción a adquirir otro 15%.</p> <p>* Adquisición de Renault de México y Vehículos Automotores Mexicanos por 30 millones de dólares.</p> <p>* Acuerdo con Coherent Radiator, firma estadounidense líder en el ramo de la utilización industrial del láser. Ambas empresas crean una filial común denominada Laser Systems que se encargará de diseñar y comercializar equipo industrial de láser el cual fabricará Renault.</p>	<p>* Cancelación del acuerdo con la empresa Cummins por parte de la división Leyland Trucks. La anulación del proyecto, que comportaba 42 millones de dólares, representa el fin de la planta Bataghe (1600 trabajadores en Gran Bretaña, en donde iban a producirse los nuevos diesel, los problemas financieros de la empresa motivaron esta medida</p> <p>* Acuerdo de la división Jaguar con Dianichi Kiko, el tercer productor japonés de robots y con Dianichi Sykes Robotic, empresa británica que produce robots diseñados en Japón. Este movimiento inicia un programa de robotización intensiva de Jaguar.</p> <p>Ver acuerdo de investigación en 1984 con Renault.</p>	<p>* Acuerdos con los gobiernos de España y China para iniciar la producción de autos VW en dichos países.</p> <p>* Proyecto de fabricación conjunta con Renault para producir cajas de velocidades.</p> <p>En 1984 proyecto de inv. y desarrollo para fabricación conjunta de motores de 6 cilindros con Peugeot, Citroen, Renault y Volvo las empresas señaladas junto con British Leyland y Fiat realizan un programa más amplio de investigación y desarrollo conjunto.</p>
<p>En 1984, acuerdo de fabricación conjunta de motores Diesel con las empresas Alfa Romeo y Fiat.</p> <p>En el mismo año acuerdo de fabricación conjunta de motores de 6 cilindros con las empresas Peugeot, Citroen, Renault, y Volvo.</p>	<p align="center">MERCEDEZ BENZ</p> <p>En 1985 compró una participación minoritaria en fábrica de automotores mexicana (FAMSA) propiedad del Grupo Hermes. A finales de 1989 el consorcio aumento su participación a 80%, anticipando una mayor apertura y crecimiento del mercado. Finalmente en 1991 la empresa se constituye en Mercedes-Benz-México. En 1993 comienza a ensamblar los modelos 400E y 500 SEL</p>	<p align="center">FIAT</p> <p>En enero de 1992 adquirió 80% del paquete de 40% que posela Ford en Ford New Holland. Esta participación minoritaria en la fábrica queretana podría incrementarse en el futuro</p>
<p>En 1993 convenio de nissan con la productora de autopartes japonesas Atsugi con el objeto de dirigir la producción de su subsidiaria mexicana. Nissan mexicana tendrá el 25% de la unidad de Atsugi mexicana, mientras que atsugi tendrá el 75% restante</p>	<p align="center">BMW</p> <p>A más tardar en 1996 cuando haya concluido la primera fase de inversiones en Spartanburg, South Carolina, E.U. los alemanes construirán cerca de la frontera de E. U. una planta de ensamble.</p>	<p align="center">AUDI</p> <p>Según su director esta planeando construir una nueva planta en América del Norte, lo que incluye a México como candidato, especialmente con el T. L. C. en puerta.</p> <p align="center">VOLVO</p> <p>Volvo-General Motors Heavy Truck Co., empresa en que la Sueca tiene la mayoría accionaria (70%), se incorpora en 1991 como socio minoritario al regiomontano Grupo Industrial Ramirez para ensamblar tractocamiones.</p>

FUENTE: Moody's Industrial Manual, 1990. Los datos con asterisco fueron tomados de Jordy Micheli, 1984 y de la revista Expansión

Citroen y Peugeot con 25 subsidiarias cada una localizadas en el exterior. (remítase al Cuadro 1).⁶³

La Volkswagen invertirá mil millones de dólares para modernizar su planta en el estado de Puebla y aumentará su capacidad de producción de 180 mil a 250 mil unidades por año. Con esta capacidad la meta de Volkswagen es captar no uno por ciento, sino el dos por ciento del mercado norteamericano.⁶⁴

Otras empresas como BMW, Audi, Opel y Seat no tardaron en incorporarse a este esquema de producción en el transcurso de esa década. Es importante señalar que estos acuerdos inicialmente se celebraron únicamente entre firmas europeas (ver Cuadro No.13), empero, dada la dinámica de la globalización del capital así como la homogeneización de la producción; la industria automotriz europea aceleró sus estrategias productivas, mediante la forma de asociaciones y convenios rebasando así el nivel estrictamente continental que la caracterizó en los setentas.

Una década después podemos observar la multiplicación de las alianzas y convenios ya no solamente con productores europeos, sino también con estadounidenses y japoneses. (ver Cuadro 14).

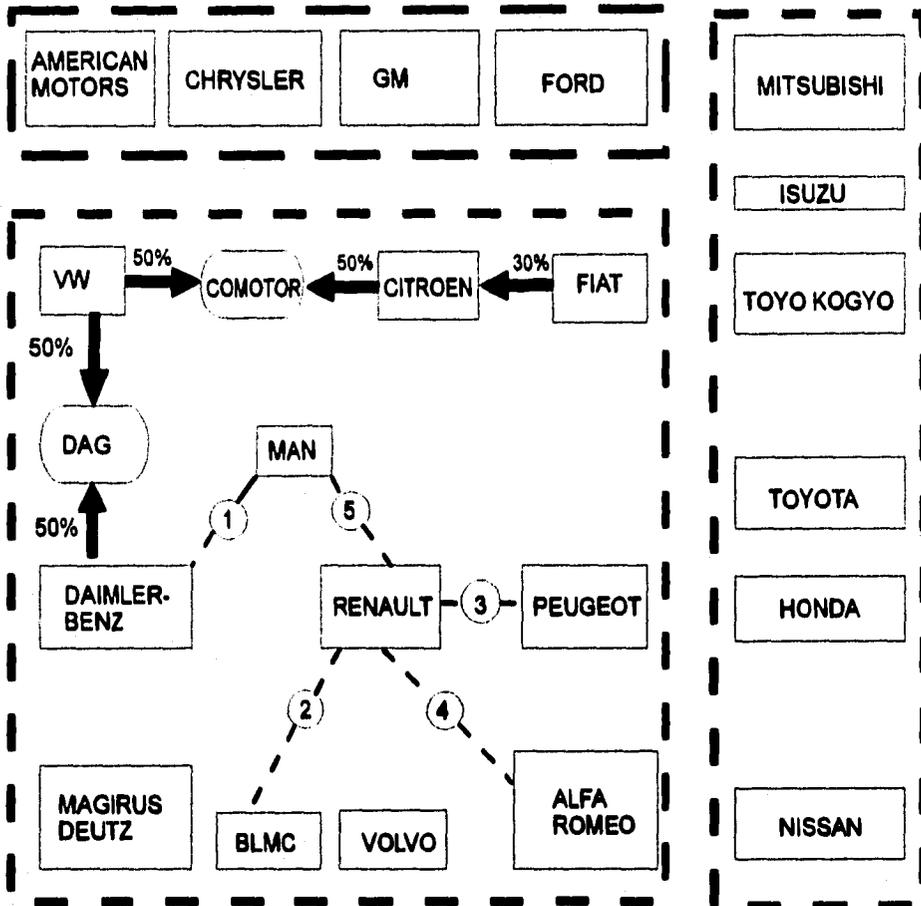
Aunque los productores europeos han implementado diversas estrategias para elevar su nivel de participación en el mercado,

⁶³ Jenkins Rhys. Op. cit., p. 198.

⁶⁴ Villa García. Op. cit., p. 183.

ALIANZAS ENTRE LOS PRINCIPALES PRODUCTORES DE AUTOMOVILES (1976)

CUADRO 13



Firmas terminales

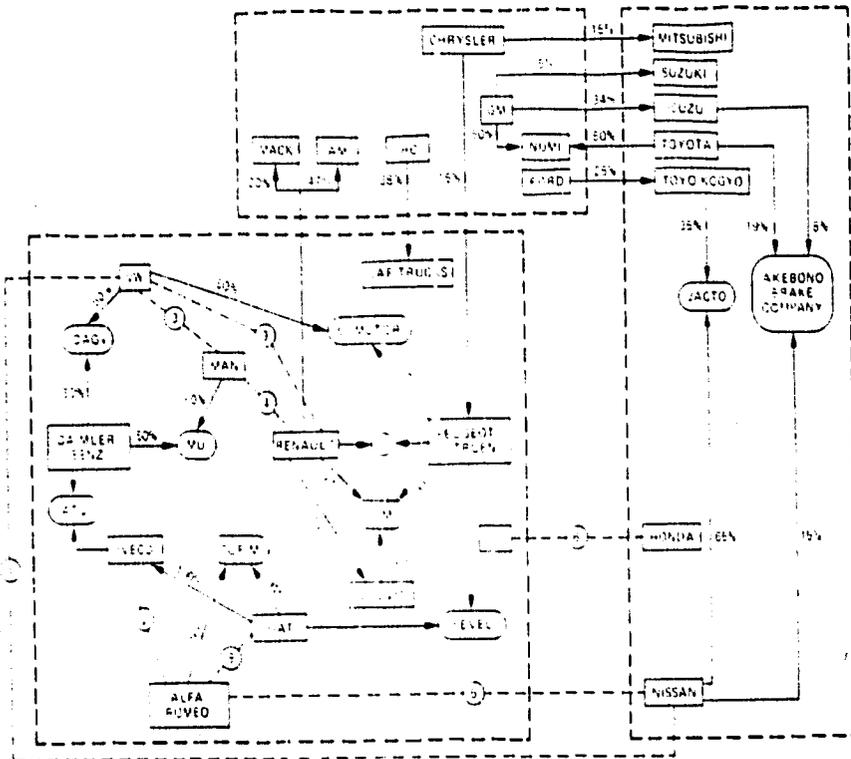
Otras firmas.

→ Propietario con el porcentaje de acción señalado
 Otras alianzas.

- 1 Daimler- Benz y MAN tienen un acuerdo de cooperación técnica.
- 2 Preseed Steel Fisher division de BLMC produce partes para Renault.
- 3 Peugeot- Renault probaran la creación conjunta para producir motores y cajas de velocidad.
- 4 Acuerdo de cooperación y ventas entre Renault y Alfa Romeo
- 5 Acuerdo de producción y ventas entre la subsidiaria Renault's Saviem y Man para producir camiones.

Fuente: Jenkins Rhis, op. cit; p. 30.

CUADRO 14
ALIANZAS ENTRE LOS PRINCIPALES PRODUCTORES DE AUTOMOVILES
(1984)



-  Firmas terminales
-  Otras firmas
-  Propietario con el porcentaje de acción señalado
-  otras alianzas

- 1 Acuerdo de cooperación entre Nissan y V.W. para producir automoviles en Japón
- 2 IVECO y Alfa Romeo se asociaron para producir camiones de carga
- 3 VW y MAN se asociaron para producir camiones
- 4 Renault y MAN tienen un acuerdo de cooperación para la producción de camiones
- 5 Alfa Romeo ensambla automoviles de Nissan en Italia
- 6 BL ensambla automóviles de Honda en el Reino Unido
- 7 Peugeot-citroen y Renault emprendieron varios acuerdos técnicos de producción
- 8 Alfa Romeo y Fiat se asociaron para manufacturar
- 9 Renault y VW firmaron un acuerdo para desarrollar un nuevo tipo de cajas de velocidades

Fuente: Jenkins Rhys; Op. cit., p. 176

observaremos que desde 1980 la participación de estas empresas en la producción mundial de vehículos se ha ubicado en un quinto lugar, pese a los esfuerzos realizados por los consorcios. La excepción de esta situación fue la Volkswagen que desde el año señalado hasta 1993 ha participado con cifras superiores a Chrysler y a Renault. (ver Cuadro No.15).

Recientemente algunos consorcios europeos se han interesado en invertir sus capitales en México, en los segmentos de camiones y autobuses a través de la modalidad de coinversiones con empresas o filiales mexicanas. Este es el caso de la firma Mercedes-Benz, Volvo y Fiat; en tanto que Audi y BMW tienen contemplado construir plantas en el país, una vez que se conozcan los resultados de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio con América del Norte.

CUADRO 15

PARTICIPACION DE LAS DOCE EMPRESAS EN LA
PRODUCCION MUNDIAL
(1980-1993)

Empresa/año	1980	1982	1984	1985	1989	1993
-------------	------	------	------	------	------	------

G.M.	18.09	19.30	19.62	18.96	13.78	14.86
Ford	11.70	11.78	12.92	12.42	13.78	12.88
Toyota	9.31	8.20	8.13	7.90	8.91	9.10
Nissan	6.65	6.27	5.90	6.32	6.70	6.01
VW	6.38	5.51	5.50	5.42	6.30	6.04
Chrysler	5.05	3.26	4.55	4.29	5.22	4.90
Renault	4.52	7.27	5.50	4.86	4.35	4.09
Fiat	4.26	3.51	3.35	5.39	5.22	3.30
Peugeot	4.26	4.26	3.83	3.61	4.78	n.d
Honda	3.72	2.76	3.11	3.16	4.35	3.50
Mazda	3.46	3.26	3.11	2.93	3.26	2.60
Mitsubishi	3.19	2.51	2.87	2.71	2.83	3.40

Fuente: Los datos de 1980-1989 son citados por Leonard Mertens, 1990
Los datos de 1993 se consultarán en World Motor Vehicle Data, 1995.

CAPITULO III

**LA REESTRUCTURACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
MÉXICO: EL CASO DE GENERAL MOTORS
(1980-1995)**

III.1. Periodización de la industria automotriz

En el capítulo anterior, se señalaron las principales modificaciones que se presentaron en la industria estadounidense desde la década de los setentas y ochentas estos fueron: a) convenios de producción e investigación principalmente con empresas japonesas y europeas, y b) la aplicación generalizada del sistema de organización del trabajo japonés. Estos cambios llevan a que se vuelvan más sofisticados los instrumentos de competencia, aumentando la importancia de elementos como los de calidad total, segmentación o construcción de nichos en el mercado y los métodos organizacionales que dan la posibilidad de utilizar a los trabajadores bajo los criterios de flexibilidad y colaboración.²² Castillo Flores señala que, frente a la situación de la crisis y la nueva estructura de la competencia la industria automotriz de Estados Unidos respondió:

- a) Transformando el sistema de manufacturas mediante la introducción de tecnología para incrementar el nivel de automatización e implementando una nueva organización del trabajo copiada del Japón.

- b) Protección del mercado estadounidense mediante restricciones a la importación impuestas a Japón.

²² Arteaga Arnulfo, Jorge Carrillo y Jordy Micheli. Transformaciones tecnológicas y relaciones laborales en la industria automotriz. México, 1989. Fundación Friedrich Ebert. Documentos de Trabajo No. 19. Citado por Castillo Flores Lucía Teresita. (tesis) **La industria automotriz en México: Estrategias de las empresas multinacionales y política industrial. 1980-1990.** Facultad de Economía. 1992. p.89.

c) Construcción de plantas para exportación en México con el objetivo de utilizar de modo inmediato las ventajas locacionales que ofrece el país y establecer una fuente de suministro para Estados Unidos con costos menores.

En este contexto se ha presentado una integración creciente entre las plantas instaladas en México y Estados Unidos producto de la reorganización de las relaciones laborales en ambos países.

- De tal forma la construcción de las plantas en el norte del país obedece en primera instancia, a la necesidad de reorganizar bajo un nuevo patrón la competencia en Estados Unidos. Estas plantas están dentro del marco de la nueva organización social y técnica que se manifiesta en México y que constituye la parte fundamental del patrón de acumulación que está emergiendo."

En este escenario de caracterización internacional el desarrollo de la industria automotriz en México se desarrolla a través de tres fases o núcleos productivos."

Primer núcleo productivo (1925-1964).

Se desarrolla con la implantación de la industria automotriz en México y con el ensamblado de automóviles; actividad que se desarrollaba en las plantas localizadas en el D. F. y cuyo control es ejercido por el capital extranjero, en tanto que el nacional participaba de manera tangencial.

" *Ibid.*, p. 90.

" Cfr. Arteaga Arnulfo. Innovación Tecnológica y Clase Obrera en la Industria Automotriz, en Gutiérrez Garza Esthela Testimonios de la Crisis: **Reestructuración Productiva y Clase Obrera**. Coeds. Siglo XXI-UNAM, México. 1985. p.152.

En 1960 se producían 52 distintas marcas y tipos de vehículos en un mercado sumamente reducido. La proliferación de unas marcas y tipos de vehículos impedía alcanzar grados de integración nacional de importancia. La industria terminal se constituyó en 9 distintos fabricantes, quienes para lograr economías de escala redujeron tipos y marcas a menos de 20.

Segundo núcleo productivo. (1965-1980).

Al ensamblado se incorpora la división de producción de motores lo que implicó, dada la ampliación del núcleo productivo, una desconcentración geográfica hacia estados aledaños al D. F., como México, Morelos, Puebla e Hidalgo.

Tercer núcleo productivo (1981-1994):

La característica más sobresaliente de esta etapa son las innovaciones tecnológicas y de la capacidad productiva. Se genera lo que Arteaga denomina segunda desconcentración geográfica cuyo asentamiento fue el norte del país (Chihuahua, Coahuila, Sonora y Durango) y centro norte (Aguascalientes), con la excepción de Volkswagen que añade una nave a sus instalaciones en Puebla.

* Arteaga Arnulfo deja abierta la terminación del tercer núcleo productivo. El dato del paréntesis correspondiente a 1994 lo incluí debido a que considero que con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio, se abrieron nuevas expectativas para el asentamiento de nuevas empresas automotrices internacionales, sobre todo europeas y asiáticas. Por lo tanto se puede considerar que a partir de 1995 se configura el cuarto núcleo productivo con el asentamiento del consorcio BMW en Lerma, Toluca; Honda en el Salto, Jalisco y de General Motors en Silao, Guanajuato.

III.2. Estructura actual de la industria automotriz terminal.

La industria automotriz terminal en México comprende empresas dedicadas a la fabricación de automóviles, camionetas, camiones ligeros y pesados, tractocamiones, autobuses integrales y sobre chasis, así como componentes mayores como motores y transmisiones.

La producción y venta de automóviles en el mercado mexicano la realizan Volkswagen, Nissan, General Motors, Ford, Chrysler, BMW y Honda quien desde diciembre de 1995 inició operaciones. Estas empresas cuentan con 34 plantas en su conjunto para ensamble de vehículos y producción de motores. La capacidad instalada es superior a un millón de unidades por año, mientras que el potencial para fabricación de motores es de 2 100 000 unidades.

Estas cinco empresas también participan en la producción y venta de camiones, camionetas y camiones comerciales de menos de 9 toneladas de peso bruto vehicular.”

Además las compañías Dina, Kenworth, Mercedes Benz, Mexicana de Autobuses, Trailers de Monterrey y Victor Patrón cuentan con 12 plantas para ensamble de vehículos, motores y autopartes que integran el sector que produce vehículos medianos, pesados, tractocamiones y autobuses.”

” SECOFI, monografía No. 10. Op. Cit. p. 10.

III.3. La Industria automotriz en el contexto de la economía mexicana

Es de suma relevancia conocer el contexto económico en el cual se desarrolla la industria automotriz debido a que esta es sensible al comportamiento de la economía mexicana.

La década de los cincuentas y sesentas la economía mexicana se desarrolló bajo un ambiente económico protegido por barreras comerciales. Particularmente en los sesentas la rama se caracterizó por:

- Constituirse simultáneamente en campo de confluencia y contradicciones entre el proyecto industrial del Estado y la lógica de las empresas transnacionales convirtiéndose diez años después en un importante sector del aparato manufacturero de México."

En 1981 el PIB del país se ubicaba en 8.8%," sin embargo en 1982 presenta una severa caída que lo ubica en -0.6%, producto de la devaluación del peso mexicano; de la crisis de la balanza de pagos, que por cierto detiene el proceso de inversión y crecimiento que se había desarrollado en México durante varias décadas; el deterioro del ingreso per cápita de 1982 a 1983 y de 1987 a 1988 (en los años no incluidos en este lapso hubo una recuperación mínima, aunque no se logró alcanzar el nivel de 1981). Todo esto se desarrollo en un contexto permanente de elevada

" Loc. cit. p. 10

" Jordy Micheli, Op. cit., p. 103.

" Este indicador es el más alto registrado del periodo 1991-1993.

inflación (ver Cuadro 16) marcando así el inicio de un deterioro constante en los años ulteriores.

La situación anterior repercutió desalentando la inversión productiva de la planta automotriz; la caída del ingreso per capita de la población origino que la demanda de los bienes que produce la industria automotriz se contrajera.

Ante el prevalecimiento de estos problemas económicos, y el comportamiento de la industria automotriz el gobierno mexicano reconoció en el Decreto de Racionalización de la Industria del Automóvil el carácter contrahecho y malformado de esta; señalando que el principal problema que caracterizaba al sector era el déficit de divisas en el sector industrial manufacturero que según datos del PRONAFICE había alcanzado la cifra de 46 mil mdd durante el período de 1977 a 1981.

Los problemas que aquejaban a la economía en su conjunto se trató de solucionarlos alentando la inversión a través del control de ciertas variables económicas, esto sin embargo no duró mucho, ya que en 1986 la participación de la industria automotriz en el producto interno bruto nuevamente se contrae en un 5.1% , esto refleja un retroceso durante la década de los ochenta.

- El sector automotriz fue uno de los más golpeados durante la crisis de 1982 a 1987, la contracción del mercado interno afectó con mayor severidad la venta de bienes duraderos. Las de automóviles se desplomaron en 1983 junto con las de autopartes y durante los años siguientes se mantuvieron a

CUADRO 16

**EVOLUCION DE LA ECONOMIA MEXICANA
(1981-1995)**

Año	Crecimiento anual del PIB	Crecimiento anual del ingreso percapita	Tasa de inflación %
------------	--	--	------------------------------------

1981	8.8	5.9	28.7
1982	-0.6	-3.0	98.8
1983	-4.2	-6.3	80.8
1984	3.6	1.5	59.2
1985	2.6	0.6	63.7
1986	-3.8	-5.5	105.8
1987	1.7	-0.1	159.2
1988	1.3	-0.5	51.7
1989	3.3	1.5	19.7
1990	4.5	2.7	29.9
1991	3.5	1.7	18.8
1992	2.6	0.8	11.9
1993	0.4	n.d	8.0
1994	3.5	n.d	7.1
1995	-7.3	n.d	53.8

Fuente: Gutierrez Vidal Manuel. Los sectores industriales en México: Perspectivas frente al Tratado de Libre Comercio, pág.208.

Los datos del periodo 1993-1995 se consultaron en Análisis de la Situación Económica de México. Grupo Financiero Banamex Accival, 1995.

niveles reales muy inferiores a los alcanzados durante 1981.No obstante, la industria de autopartes no presentó una caída tan fuerte como la terminal.⁹⁹

Por otra parte el plan económico instrumentado al inicio del sexenio salinista arrojó favorables resultados al sector automotriz. En 1990 la industria automotriz mexicana, es la segunda en importancia en el país después del sector petroquímico al contribuir, en 1990, con el 2.3% del PIB nacional y 8.7% del PIB manufacturero.¹⁰⁰ En 1992 este último indicador creció hasta 11% el más alto desde 1980; en tanto que la participación en el valor bruto de la producción se caracterizó por sucesivos incrementos desde 1988. (ver Cuadro 17). Sin embargo a partir de 1993, la economía mexicana ingresa a una etapa de recesión, que se reflejó en la baja de las ventas de las empresas automotrices.

El índice de volumen de la producción manufacturera de las ramas 56 (automóviles), y 57 (carrocerías, motores, partes y accesorios para autos) constata lo expuesto anteriormente. En 1992 la primera rama se ubica en 211.0 , un nivel muy alto en relación a los años anteriores y disminuye a 206.6 en 1993; la rama 58 pasó de 185.2 a 168.0 en el mismo período.¹⁰¹

En 1994 esta situación persiste, y se agrava a finales de diciembre del mismo año debido a la depreciación de la moneda mexicana. Lo anterior repercute entre otros aspectos, en un incremento en el nivel de precios y en

⁹⁹ Aguilar Barajas Ismael. Industrialización regional y apertura comercial en los ochenta: el sector automotriz de Nuevo León. Revista **Investigación Económica** 208, abril-junio de 1994. p. 12

¹⁰⁰ SECOFI. Op. cit., p. 9.

¹⁰¹ Indicadores económicos del Banco de México, julio de 1995.

CUADRO 17

**PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL VALOR BRUTO DE LA PRODUCCION,
CONSUMO INTERMEDIO Y PIB DEL SECTOR MANUFACTURERO
(1983-1992)**

MILLONES DE PESOS A PRECIOS DE 1980

Concepto Año	Valor bruto de la producción			Consumo intermedio			Producto interno bruto		
	Manufactura	automotriz	partic. %	Manufactura	automotriz	partic. %	Manufactura	automotriz	partic. %
1983	2,300,666	113,923	5.0	1,357,117	71,189	5.2	943,549	42,727	4.5
1984	2,420,647	145,198	6.0	1,429,791	91,048	6.4	990,856	54,135	5.5
1985	2,555,677	182,507	7.1	1,504,568	114,921	7.6	1,051,109	67,560	6.4
1986	2,428,260	137,317	5.7	1,432,412	85,944	6.0	995,848	50,805	5.1
1987	2,499,193	153,271	6.1	1,473,057	96,449	6.5	1,026,136	56,502	5.5
1988	2,578,219	201,675	7.8	1,519,260	127,579	8.4	1,058,959	74,096	7.0
1989	2,753,791	241,065	8.8	161,874	153,125	9.5	1,135,087	87,940	7.7
1990	2,924,862	291,399	10.0	1,720,938	187,132	10.9	1,203,924	104,207	8.7
1991	3,051,583	360,063	11.8	1,799,337	232,204	12.9	1,252,246	127,859	10.2
1992	N. D.	394,540	S. C.	N. D.	254,210	S. C.	1,274,593	140,330	11.0

Notas:

N: D. No disponible

S/C Sin comparación

Fuente: Citado en 10 Años del sector automotriz en México, AMDA. p. 3.

una merma del poder adquisitivo, lo cual originó una disminución en la demanda de los productos automotrices.

En 1995 la industria automotriz fue el termómetro que permitió reflejar el colapso de la economía mexicana originada por la situación expuesta anteriormente. En este ámbito la producción y ventas para el mercado doméstico se desplomaron. No obstante esta situación la producción y ventas para el mercado de exportación registraron incrementos positivos, de hecho es esta situación la que ha permitido paliar la crisis del sector automotriz.

III.4. Comportamiento de la industria automotriz terminal.

La expansión económica originada por el auge petrolero de los 70s. contribuyó a la expansión del mercado interno. esto se manifestó en las ventas de 571 013 vehículos en 1981 (ver Cuadro 18); el mayor nivel de crecimiento presentado desde que se inició el sector. Sin embargo en 1982 la industria automotriz inicia una etapa de crisis que evidenciaba las limitaciones para seguir operando bajo los esquemas que la habían caracterizado anteriormente.

- La crisis de 1982, el estancamiento económico de los seis años siguientes y el deterioro gradual de los ingresos reales de la clase media, explican que, durante el periodo de 1983-1988, el mercado doméstico se redujera, en promedio, a 50% de lo que era en 1981.”

” De Maria y Campos Mauricio. Reestructuración y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana en los años ochenta: evolución y perspectivas en **Estudios e Informes de la CEPAL** no. 83, ONU. México, 1992. p.82.

CUADRO 18

VENTAS AL POR MAYOR DE VEHICULOS, POR CATEGORIAS*

(1981-1995)

(Unidades)

Categorías/años	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*
Automóviles															
Populares	179,852	179,928	124,741	132,974	135,489	93,446	92,939	110,053	146,591	213,590	226,264	238,019	234,826	222,374	19,220
Compactos	109,506	78,669	38,590	57,480	74,028	51,199	45,237	78,916	104,322	110,213	132,488	162,356	134,976	151,250	28,336
De lujo	37,410	20,088	19,740	18,731	23,549	11,565	13,230	17,209	19,936	19,569	24,308	35,200	21,885	20,913	4,904
Deportivos	13,595	8,076	8,981	8,465	9,121	4,480	2,746	3,888	3,656	5,431	3,859	3,680	3,783	14,772	3,148
Subtotal	340,363	286,761	192,052	217,650	242,187	160,670	154,152	210,066	274,505	348,803	386,919	439,255	395,470	409,309	55,608
Camiones, tractocamiones y autobuses de tipo integral															
Comerciales	139,233	120,100	57,513	78,353	101,396	72,046	67,802	100,575	122,648	131,063	147,216	158,011	134,752	179,580	n.d
Ligeros	35,192	30,738	13,100	17,609	25,605	18,731	20,050	24,167	37,516	47,610	71,317	64,752	32,050	32,684	n.d
Medianos	0	0	0	0	546	373	549	669	860	573	546	834	384	n.d	n.d
Pesados	41,319	20,344	7,031	10,526	13,902	3,582	2,825	2,877	5,390	9,219	13,631	19,020	17,249	56,767	n.d
Chasis Coraza	5,142	3,679	2,393	3,707	2,589	915	863	814	995	1,994	3,321	4,649	4,471	5,374	5,374
Tractocamiones	8,002	3,611	451	1,376	3,600	1,298	1,504	2,143	3,269	4,146	8,256	6,468	5,717	4,272	420
Autobuses	1,762	1,430	275	1,086	1,824	1,220	217	608	690	1,511	2,356	3,481	4,022	1,752	144
Subtotal	230,650	179,902	80,763	112,637	149,462	96,165	93,810	131,853	171,368	196,136	246,643	257,215	198,645	280,429	1,752
Total	571,013	466,663	272,815	330,287	391,649	256,835	247,962	341,919	445,873	544,939	633,562	696,470	594,115	689,738	57,360

*Se refiere solamente a las ventas domésticas

Notas: * Los datos de este año corresponden hasta agosto.

Fuente: AMIA, varios números

De 1982 a 1983 la producción del sector en su conjunto se caracteriza por caídas en la producción y consecuentemente en las ventas. Las empresas que destacan por el mayor volumen de ventas de automóviles en el mercado mexicano fueron la V.W y la Nissan en tanto que la G.M. ocupaba el quinto lugar. (ver Cuadro 19).

En el bienio 1984-1985 se aprecia un ligero repunte en el sector, pero volvieron a caer en el siguiente, es decir de 1986 a 1987. En ambos bienios el consorcio alemán continúa en la delantera, seguido de la corporación japonesa; en el tercero, cuarto y quinto lugar estaban posicionados Chrysler, Ford y G.M. respectivamente.

1989 es un año que marca la transición entre la crisis y la recuperación económica, con una recuperación del crecimiento del PIB de 3.5% y de la actividad manufacturera.⁷⁷ Producto de lo anterior las ventas en el mercado interno registraron incrementos sucesivos en la producción hasta finales de 1992.

En 1992 la producción de vehículos llegó a 1 084 unidades, nivel sin precedente en la historia de la industria automotriz mexicana. Gracias a ello, México se colocó entre los 12 primeros productores de vehículos a nivel mundial. las ventas domésticas alcanzaron los 696 313 vehículos mientras que las destinadas a la exportación también se incrementaron. El boom de

⁷⁷ Loc. cit., p. 85.

CUADRO 19

VENTA ANUAL DE AUTOMOVILES POR EMPRESA EN EL MERCADO MEXICANO
1980-1995
(unidades)

Años	Chrysler	Ford	G.M.	Nissan	VW	Total*
1980	56,850	38,533	17,278	36,093	94,927	245,661
1981	57,730	53,365	26,345	47,340	113,048	299,809
1982	39,590	36,667	22,450	47,828	110,052	258,569
1983	24,166	27,553	14,362	41,743	63,195	173,002
1984	31,102	26,861	18,470	44,281	77,508	200,206
1985	38,796	38,129	18,794	51,493	76,364	225,561
1986	27,666	19,516	11,365	43,291	54,865	158,689
1987	23,464	16,524	14,444	49,064	50,631	156,114
1988	48,732	32,001	15,284	60,247	53,802	212,054
1989	56,952	47,801	22,876	69,655	77,021	276,494
1990	52,580	52,352	32,351	80,502	134,832	354,607
1991	64,681	56,460	42,970	79,353	148,646	394,101
1992	83,675	68,323	50,835	100,051	142,419	447,295
1993	59,614	52,807	51,267	38,329	151,697	355,707
1994	46,335	28,871	40,626	98,387	145,315	361,528
1995	6,070	5,226	10,671	24,780	16,693	65,435

Fuente: La industria automotriz en cifras, Micheli Jordy, 1991 y AMIA para los datos correspondientes al período 1991-1995

* El total incluye los autos producidos por VAM y Renault hasta 1985

las ventas en el mercado interno se debió a la política económica implementada durante los primeros años del régimen salinista que logró reducir los altos niveles inflacionarios; al incremento del ingreso per cápita; estabilidad de precios; a las diversas opciones de financiamiento ofrecidas por las empresas automotrices y algunos bancos y a la necesidad de renovar el parque automotriz (remítase al Cuadro No.16).

A partir de 1993 esta situación se revierte, debido a la recesión por la que atraviesa el mercado mexicano, por lo que las ventas de automóviles tuvieron un incremento porcentual negativo de -2.1, dato bastante significativo si se le compara con el de 1992 que fue de 11.5. Esta situación afectó básicamente a cuatro de las cinco grandes terminales, con excepción de Nissan, cuyas ventas fueron ligeramente superiores a las del año pasado

1994 es un año que se caracteriza por la desaceleración económica, por la inestabilidad electoral, y a fin de año por una severa devaluación; estos elementos sin duda han incidido en la caída de las ventas de automóviles. Las condiciones que hace algún tiempo habían ofrecido el sector bancario a sus tarjetahabientes no se volvieron a repetir en esta ocasión.

- El sector bancario y financiero tampoco estuvo en condiciones de ofrecer créditos razonables a los consumidores. La experiencia de años atrás cuando cualquier tarjetahabiente pudo sacar una unidad nueva, dejó una estela de cartera vencida y automóviles incautados. No es algo que los bancos hayan querido repetir en condiciones tan poco propicias.¹³

¹³ Expansión, 12 de octubre de 1994.

En 1995 la venta total acumulada al primer semestre de 1995 es de 445 133 unidades, en el mismo período de 1994 se vendieron 577 280 vehículos, la diferencia que se observa es negativa por 132 147 unidades, es decir de -22.9%.

En cuanto al mercado interno (nacional e importación) la venta acumulada es de 89 446 unidades, estas representan un decremento del 70.4% , es decir 212 924 unidades menos. El segmento que mostró mayor pérdida en las ventas fue el de autos al ubicarse en -74.3% con respecto a 1994; en tanto que el de camiones se ubicó en -60.7% con respecto a al año anterior.

La mayor participación porcentual en las ventas del mercado interno le correspondió a General Motors con el 28.4%,* seguido por Ford con 21.0% y Nissan con 20.4%.

En términos de empleo en 1991, la industria terminal ocupó a más de 63 000 personas y la de motores y accesorios generó 96 000. Esta industria proporciona empleo a 400 000 trabajadores lo cual representa un 10% del personal ocupado en el sector manufacturero. De éstos, aproximadamente 60 000 se encuentran en la industria terminal, 140 000 en la industria de autopartes, 120 000 en la industria maquiladora automotriz y 80 000 en las distribuidoras. Estos recursos humanos constituyen una ventaja competitiva para la producción y ensamblado de automotores, dado que el nivel de

* Este éxito se debió sin duda al lanzamiento en el mercado del auto denominado Chevy.

percepciones es 10 veces menor que en los países industrializados” (ver Cuadro 20).

Por otra parte la industria de autopartes ha mostrado una de las tasas de crecimiento más altas a nivel sectorial ya que se incrementó, a partir de la apertura, a una tasa promedio de 12% entre 1986 y 1990.”

Como resultado de este crecimiento el parque vehicular mexicano cuenta, en 1991 con cerca de 9 millones de vehículos de los cuales 4.3 millones son automóviles; 2.7 son camiones ligeros y pesados; 52 000 tractocamiones; 25 000 autobuses integrales y 1.8 millones son autos importados. el crecimiento del parque vehicular en los últimos 10 años fue de 55% correspondiendo 46% a automóviles y 78% a camiones.

En lo que se refiere a la exportación de vehículos, es evidente que hasta antes de 1982 las empresas con capital estadounidense mostraron poco dinamismo. Empero a partir de este año el sector automotriz experimenta profundos cambios cualitativos que inciden en los aspectos cuantitativos de la producción ya sea para el mercado nacional o internacional.

Es partir de 1982 en que la G.M. y Chrysler inician la exportación de vehículos en cantidades exiguas, el mayor dinamismo de estas y del sector

” El Financiero, 21 de febrero de 1994

” Loc. cit., p. 21.

CUADRO 20

**COMPENSACION POR HORA A TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1982-1993)**

PAISES	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
AMERICA												
Brasil	2.47	1.79	1.59	n.d								
Canada	12.30	12.65	13.05	12.99	13.38	14.56	16.56	17.74	19.23	17.18	17.02	16.33
Estados Unidos	17.99	18.23	18.92	19.63	19.97	20.51	21.11	21.51	21.93	15.5	16.17	16.73
México	3.56	2.61	2.55	2.66	2.03	2.45		3.12	2.75	1.95	2.35	2.59
ASIA												
Corea del sur	1.55	1.68	1.87	1.92	2.00	2.32	3.41	4.92	5.73	4.39	4.93	5.53
Japón	7.21	7.83	7.90	8.09	11.80	13.83	16.36	15.65	15.77	14.55	16.16	19.01
Taiwan	1.86	1.66	2.09	1.85	2.23	2.83	3.50	4.16	4.76	4.39	5.19	5.22
EUROPA												
Alemania	13.03	13.16	11.92	12.09	16.83	21.44	23.00	22.29	27.12	22.62	25.94	25.71
Bélgica	10.34	9.99	9.64	9.91	13.61	16.98	17.44	17.04	20.94	19.83	22.01	21.21
Dinamarca	8.25	7.94	7.49	7.52	10.52	13.85	14.90	14.04	16.88	17.96	18.26	20.02
España	6.69	5.35	5.35	5.54	7.74	9.54	10.85	n.d	n.d	12.2	13.39	11.50
Francia	8.85	8.20	8.20	8.38	11.24	13.41	14.02	13.75	15.94	15.26	16.88	16.23
Irlanda	6.77	6.05	6.05	6.21	8.32	10.15	11.14	10.31	14.14	12.07	13.32	12.18
Italia	7.67	7.69	7.69	7.77	10.38	12.79	13.54	14.00	17.17	18.29	19.41	15.99
Países Bajos	9.32	8.13	8.13	8.35	11.29	14.06	14.65	13.89	16.44	n.d	n.d	n.d
Portugal	2.65	2.22	2.22	2.26	3.09	n.d	n.d	n.d	n.d	4.15	5.01	4.60
Inglaterra	7.62	6.66	6.66	7.05	8.70	10.63	12.28	12.30	14.04	13.76	14.69	12.76
Suecia	10.36	9.64	9.64	10.14	12.75	15.43	17.13	17.75	21.13	n.d	n.d	n.d

Las cifras están en dólares estadounidenses

Fuente: Expansión, octubre de 1995.

en conjunto se observa a partir de 1984. En el caso de G.M., las exportaciones se realizan desde la planta ubicada en Ramos Arizpe, Coahuila (es importante señalar que en este aspecto la Nissan y la V.W ya realizaban exportaciones de automóviles y camiones). El comportamiento de las cifras de exportación de la G.M. para los años de 1983, 1984 y 1985 es elocuente, pues las unidades de este rubro se incrementaron de 4 a 7 897 y de 7 897 a 29 466, respectivamente (ver Cuadro 21). Esto se debió al agresivo programa de reestructuración que implemento la casa matriz desde 1982 y que incidió en la filial. El único año excepcional fue 1986 en que se observa un ligero decremento, empero ulteriormente esta empresa ha tenido incrementos sucesivos en la exportación de automóviles.

Por otra parte la exportación de camiones no es el fuerte de G.M. en los años de 1983, 1985, 1988 y 1989 exportó cantidades irrelevantes, y de 1990 a 1993 no exportó.

La Ford comenzó la exportación en 1987 desde su nueva planta instalada en Hermosillo, Sonora. También ha participado con importantes volúmenes de producción para la exportación de automóviles. De las empresas norteamericanas esta es la única que no exporta camiones.

Chrysler exporta desde 1980 automóviles y camiones y el comportamiento de la exportación ha sido ascendente desde 1982 hasta 1993, salvo 1988.

CUADRO 21

VENTA DE EXPORTACION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES POR EMPRESA
(UNIDADES)
1982-1995

Año	Chrysler		Ford		G.M.		Nissan		V.W.	
	Automó- viles	Camiones								
1982	504	244	0	0	0	0	1	1,102	582	113
1983	2,198	186	0	0	4	4	85	1,022	455	235
1984	6,688	69	0	0	7,897	0	692	1,868	122	49
1985	13,534	4,922	0	0	29,466	119	3,809	2,203	166	82
1986	15,499	28,190	0	0	18,672	0	5,965	3,159	86	4
1987	41,037	21,774	51,773	0	32,272	0	10,325	5,782	74	11
1988	29,495	21,897	66,361	0	36,506	117	12,319	6,552	473	37
1989	45,643	22,197	39,580	0	40,378	840	17,228	7,905	23,085	8
1990	55,355	20,369	88,604	0	40,993	0	18,737	6,564	46,237	5
1991	87,805	13,075	103,983	0	81,231	0	23,298	10,756	50,432	81
1992	71,340	30,992	130,434	0	82,488	0	26,995	13,084	33,275	201
1993	101,712	36,880	117,216	0	90,663	0	37,382	10,320	77,472	58
1994	117,852	43,886	165,234	0	70,383	0	51,247	13,043	98,872	0
1995*	29,047	44,556	110,493	0	59,536	0	23,213	6,559	76,168	0

Nota: * Estos datos corresponden solamente al primer semestre de 1995.
Fuente: AMIA, varios números

La Nissan no observó una participación significativa en el período 1978-1983, en este lapso las exportaciones tenían un comportamiento descendente, es a partir de 1984 en que el consorcio Japonés empieza a exportar volúmenes crecientes de automóviles y camiones. Esta empresa canaliza sus exportaciones a los mercados centroamericano y sudamericano y recientemente a Europa.

La V.W inició operaciones de exportación a Europa en 1978 desde la planta situada en Puebla. De 1978 a 1984 exportó un promedio de 15 350 vehículos mientras que de 1985 a 1988 apenas ha exportado. Contrariamente a este comportamiento de 1988 a 1989 se presenta una vigorosa recuperación al pasar de 473 a 23 065 unidades. Situación similar se presentó en 1992 y 1993 al pasar de 33 275 a 77 472 unidades de exportación respectivamente. El único año crítico para la empresa fue el de 1990 debido al estallamiento de una huelga por parte de los trabajadores de la planta de Puebla.

Así pues se señala que contrariamente al comportamiento del mercado interno, las exportaciones han mantenido un ritmo a la alza desde que inició la crisis, debido a la reorientación de la producción hacia los mercados externos, teniendo un incremento de 14 mil a 359 mil unidades exportadas entre 1981 y 1991.⁷⁷ El destino de las exportaciones son básicamente hacia Estados Unidos por parte de las empresas General Motors y Chrysler.

⁷⁷ México, Data Bank, 1991. p. 17. Citado por Aguilar Barajas. *Op. cit.*, p. 17.

- En el sexenio de 1983-1988 se genera un importante crecimiento de las exportaciones manufactureras: de 3 mil 018 millones de dólares en 1982 a 9 mil 907 millones en 1987, lo que representa un crecimiento de más de tres veces en sólo 5 años y un promedio de crecimiento de 26.8% anual.¹⁰

En 1994 el 52% de la producción total nacional fue destinada para cubrir los mercados de exportación, estas exportaciones superaron en 44 257 unidades las registradas en el año de 1993.

En 1995 las ventas de unidades acumuladas ascienden a 419 866 unidades, mientras que en 1994 se exportaron 313 614.¹¹ El segmento de autos indica un incremento de del 25.6%, al exportarse 343 265 en 1995 contra 273 405. La exportación de camiones sobresale, pues las ventas en este segmento se ubicaron en 1995 en 76 601 unidades lo que significó un incremento del 90.5 con respecto al año anterior. Este fue el factor que permitió sobreponerse ante la caída de las ventas internas.

En cuanto a la exportación de motores, todas las empresas se encuentran comprometidas en esta tarea. En 1987 el mayor volumen le correspondió a G. M. con un 34% de participación, después Ford con el 20%, Volkswagen con 18%, Chrysler con 17% y el resto corresponde a Nissan y Renault.¹² El destino de la exportación de motores por parte de las empresas de capital norteamericano es Estados Unidos y Canadá y la

¹⁰ Gittel Eduardo. La Dinámica de Comercio Exterior Mexicano. En Garavito Rosa Albina y Bolívar Augusto (coords.) México en la Década de los ochentas. **La Modernización en Cifras**, México, 1990. UAM. p. 157.

¹¹ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Boletín de prensa, julio de 1995.

¹² Hernández Orroa Martha (tesis) **Posibles efectos de una Liberalización Comercial de la Industria Automotriz**. El Colegio de México. p.34.

Volkswagen exporta su producción a la planta de montaje de New Stanton, E.U. y Nissan a Estados Unidos y Japón.”

III.5. La reestructuración de la industria automotriz en México.

Se ha señalado ya que la internacionalización del capital ha asumido distintas formas; que la presencia de asociaciones entre empresas japonesas y de E.U., así como la instalación de nuevas plantas en Canadá fue resultado de la reestructuración del sector a nivel mundial y que este movimiento se basa en la conformación de áreas de especialización relativa, en donde las filiales como México, producen solo una parte de la oferta de sus artículos, la cual esta dedicada a la exportación.

La crisis que caracterizó a las plantas automotrices estadounidenses a principios de la década de los ochentas, originó que estas emprendieran acciones encaminadas a reestructurar sus matrices lo cual incidió en las filiales del resto del mundo. Las acciones emprendidas para ello, se manifestaron a través de la internacionalización, de la canalización de importantes montos de capital dinerario así como la introducción de tecnología de punta en las plantas del norte del país con el fin de orientar y hacer más competitivas las exportaciones hacia el mercado mundial.

“ Ibid., p. 34.

Producto de lo anterior comienza a perfilarse una estructura dual en el sector, por un lado las plantas tradicionales que producen para el mercado doméstico y por otra parte la conformación de un sector moderno de alta tecnología asentado en el norte del país.

Habría que preguntarse cuales fueron los factores determinantes por parte de los consorcios norteamericanos, y posteriormente europeos y asiáticos para el establecimiento de estas áreas de especialización relativa para el mercado mundial. La mayoría de los autores coinciden al señalar que, el interés que motivó el establecimiento de plantas automotrices en México por parte de los consorcios norteamericanos son la baratura de la mano de obra; otros añaden a lo anterior la baratura de los servicios, y unos mas agregan la existencia de infraestructura y sobre todo de distintos estímulos que ofrece el gobierno mexicano a la inversión foránea. Otro factor de localización importante es la ubicación geográfica. Un estudio más reciente de Jenkins Rhys," señala que además de lo anterior existen otras condiciones que son de importancia decisiva como son los subsidios y las concesiones financieras. A guisa de ejemplo se señala que:

- Al amparo del Decreto de 1977, la empresa Ford pudo gozar de la ampliación de los montos importados en base a las exportaciones crecientes, con lo cual México ofreció incentivos equivalentes al 8% del valor de las exportaciones, además se incluyó un subsidio directo a las exportaciones(...) El complejo de General Motors de Ramos Arizpe se implantó bajo el mismo esquema de estímulos y ventajas fiscales, entre ellos se encuentra la importación con reducciones hasta del 100% del impuesto en maquinaria y equipo y la devolución hasta del 100% de los impuestos indirectos por exportaciones."

" Rhys Jenkins. Op. cit., p. 49.

" Torres Vargas. Op. cit., p. 31.

Dadas las condiciones geográficas, estructurales y gubernamentales para el asentamiento de estas empresas, el comportamiento de la inversión en activos fijos en lo que sería la tercera fase de la industria por parte de las empresas automotrices en esta década fue de 22 403 millones de pesos (mdp) en 1980, pasó a 61 560 mdp de 1980 en 1987, un aumento del 175% en términos reales. Así mismo la relación capital-trabajo, aumenta en 182% en términos reales en el mismo período. La relación salarios-trabajo, se mantiene prácticamente constante en alrededor de 0.24 en el lapso mencionado, lo cual indica que esta industria es más intensiva en capital." (ver Cuadro 22). Lo anterior refleja pues uno de los resultados de la reestructuración de la industria automotriz.

La empresa General Motors. inicia operaciones en 1936 y es en 1980 cuando inicia un proceso de reestructuración el cual se manifestó en los siguientes aspectos: a) en la apertura de una planta en Ramos Arizpe, Coahuila y b) en la modificación de la planta instalada en Toluca.

En cuanto a la primera Jordy Micheli señala:

- La planta de motores ubicada en Ramos Arizpe comenzó sus operaciones en 1982 y entre 1984 y 1989 ha producido cada año entre 372 000 y 405 000 unidades de las cuales ha exportado cerca de 90%. La capacidad de producción es de 450 000 motores, por lo cual ha tenido niveles de utilización entre 82 y 90%. Dicha capacidad expresada en producción diaria es de 1600 motores, en dos turnos de ensamblado y 3 de maquinado, a lo largo de 282 días; sin embargo sin aumentar equipo de producción, la planta ha podido fabricar, a través de mejoras organizativas, 1800 motores por día, lo cual equivale a una capacidad de 508 mil unidades por año. Los motores enviados a Norteamérica tienen como destino las plantas de Farfaix, Tarry town, Moraine y Oklahoma en Estados Unidos y Lafayette en Canadá. Desde 1988 exporta también a una planta de Isuzu, en Japón."

"Hernández Orroa. *Op. cit.*, p. 31.

CUADRO 22

INDICADORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL 1980-1987. (1)
(Millones de pesos de 1980)

Año	Activos fijos en terminos reales	K/L	Nomina salarial en términos reales	S/L
1980	22,403	0.4419	12,601	0.2486
1981	26,730	0.4429	16,662	0.2760
1982	75,395	1.6056	10,587	0.2255
1983	65,532	1.4703	8,504	0.1908
1984	62,176	1.2082	10,305	0.2003
1985	55,765	1.0802	12,901	0.2499
1986	69,230	1.4319	14,381	0.2974
1987	61,560	1.2463	12,017	0.2433

Nota: Para deflactar los activos fijos de las empresas se utilizó el índice de precios productor de la rama 56 y para los salarios se utilizó el índice de salarios del grupo de ramas de productos metálicos, maquinaria y equipo del Banco de México.

(1) Se refiere a la industria fabricante de automóviles y camiones de hasta 13,500 kg P.B.V

Fuente: Hernández Orroa, 1990.

Respecto a la segunda planta se conoce que es una instalación que data desde la década de los sesentas, cuya actividad es la producción de motores. Esta planta fue modificada drásticamente en la década de los ochentas para poder colocar su producción en los mercados de exportación y así poder subsistir sin tecnología moderna."

Chrysler construye una planta en Ramos Arizpe dedicada a la fabricación de motores de 4 cilindros para exportación, la empresa invirtió en ello más de 750 mdd.

El consorcio japonés establecido en México también ha seguido la estrategia de internacionalización de la producción para la ampliación de sus mercados; y pese a las limitantes que le imponen algunos países a sus exportaciones, esto no representa ningún problema pues opta por establecerse en el mercado local sino puede concurrir a ellos a través de sus exportaciones. Así lo demuestra el reciente establecimiento en 1985 de una planta en Estados Unidos en respuesta a los acuerdos de restricciones de exportaciones voluntarias que se establecieron entre Japón y Estados Unidos.

La Volkswagen invirtió 1 000 mdd hasta 1994 en la planta de Puebla con lo cual pretende duplicar su capacidad a 400 0000 coches anuales,

" Micheli Jordy. **Nueva Manufactura, Globalización y Producción de Automóviles en México.** Edit. UNAM, p.170.

" Loc. Cit. p. 189.

defendiendo de este modo su liderazgo en el mercado de automóviles mexicano.⁸⁹

Renault Industrias Mexicanas (RIMEX) ensambla diariamente 1 000 motores de gasolina. La empresa a la fecha ha impulsado una política de modernización mas que de expansión. Las inversiones en México en 1992 fueron de 30 mdd para la construcción de una línea de motores de inyección.⁹⁰

Por otra parte el sector de autotransporte de carga se ha enfrentado a una rápida apertura desde la publicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de vehículos de autotransporte.⁹¹

Dentro del sector tractocamiones se han realizado importantes coinversiones que han permitido incrementos significativos de la competitividad en términos de calidad y precio (ver Cuadro No. 23). Así a finales de los ochenta, la firma alemana Mercedes Benz compró el 80% de las acciones de Famsa y el restante pertenece todavía al Grupo Hermes; Kenworth Mexicana dejó su posición de socio mayoritario a Paccar Incorporated al adquirir esta el 55% de las acciones.

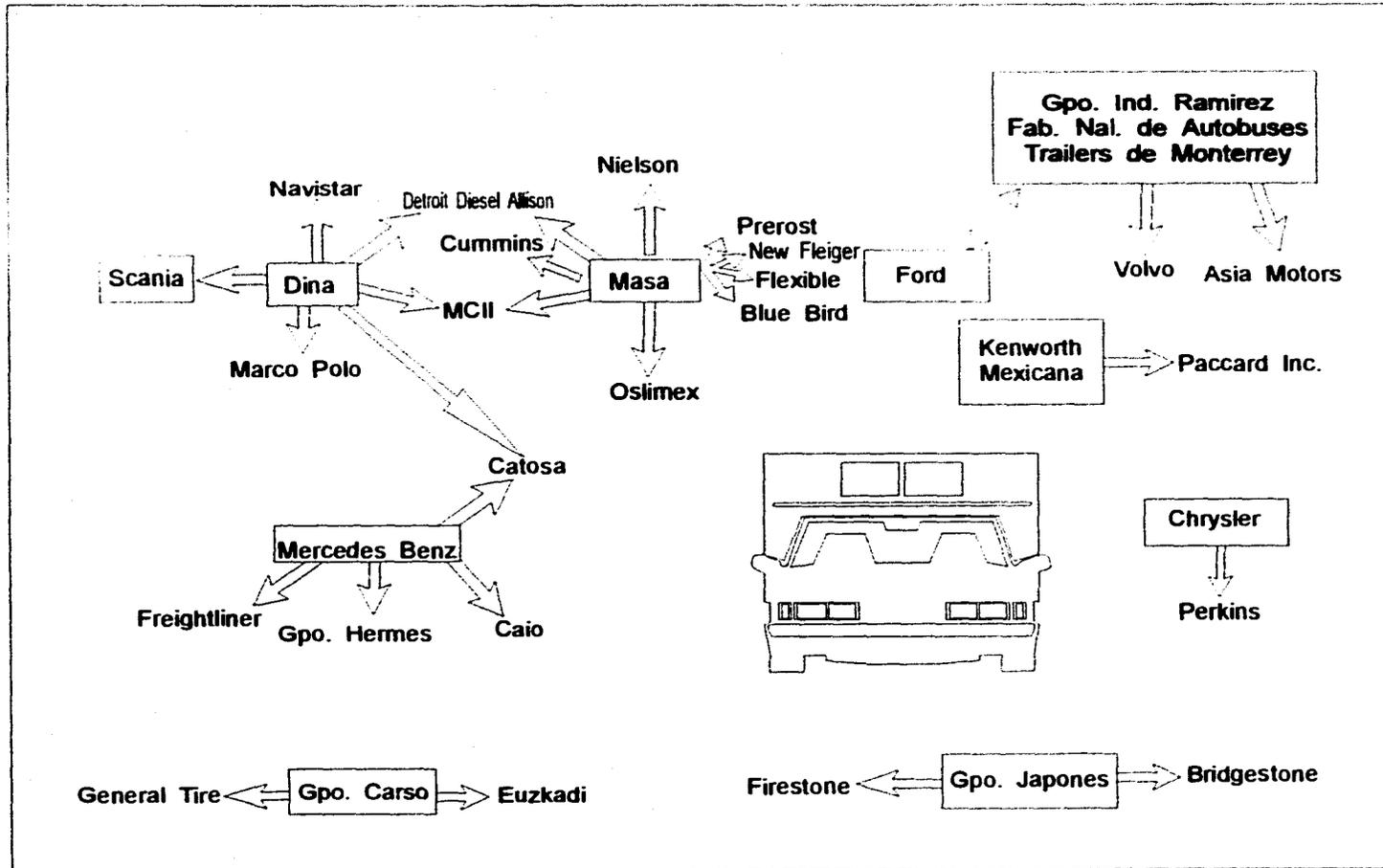
⁸⁹ Expansión 14 de octubre de 1992. p. 61.

⁹⁰ Loc. cit. p. 61.

⁹¹ El Financiero, 29 de marzo de 1993

ALIANZAS ESTRATEGICAS

CUADRO 23.



Fuente: el Financiero, 1995.

El Grupo Industrial Ramírez, que es el dueño de Trailers de Monterrey y de Fábrica Nacional de Autobuses tiene alianzas con Volvo, Asia Motors y Ford.²²

En 1994 las plantas automotrices canalizaron recursos para financiar sus exportaciones y para impulsar el crecimiento de sus plantas de producción, como las de Hermosillo, Saltillo y Silao. Esta estrategia se debió a que el mercado de exportación ha sido el que ha logrado paliar la caída de las ventas internas de la industria, que en el lapso de enero a julio fueron de 13%. La empresa Chrysler invirtió un total de 180 mdd para echar a andar la planta de estampados de Toluca.²³

- Peor aún 1994 fue un año muy competido debido a la introducción de nuevas líneas y modelos, algo que también afectó a la productividad y las finanzas de las armadoras. Ford, por lo pronto, está en proceso de descontinuar la fabricación de los modelos antes producidos en su planta en Cuautitlán, en el estado de México, que a partir de este año se dedicará exclusivamente a los llamados "autos mundiales": el Mercury Mystique y el Ford Contour (.....) para echar a andar esta estrategia la empresa invirtió 250 mdd para la reconversión de su planta y para el entrenamiento de su personal, este proceso repercutió indudablemente en las bajas ventas internas (.....) la estrategia de Ford de producir en el país uno o dos modelos de gran demanda e importar el resto de su oferta, será sin duda la tendencia de la industria en los próximos años. De hecho hoy día las importaciones representan 10% de las ventas internas, casi 10 veces las del año pasado.²⁴

General Motors por su parte incursionó en 1994 en el mercado de los subcompactos con el lanzamiento de el Chevy; segmento que era cubierto

²² Op. cit., 25 de marzo de 1994.

²³ Expansión, 12 de octubre de 1994 p. 39.

²⁴ Loc. cit., p. 39.

solamente por la Volkswagen y la Nissan. A partir de 1995 este automóvil será producido en la planta de Ramos Arizpe.

III.5.1. La Industria de autopartes

La industria mexicana de autopartes está conformada por más de 500 empresas, de las cuales 20 de ellas representan 40% de las transacciones; y de ellas 17 están asociadas con empresas estadounidenses," la caracterización de estas últimas es que cuentan con calidad y precios para competir a nivel internacional y han incorporado tecnologías de punta. Lo anterior significa que durante los próximos años la industria de autopartes será controlada por unas cuantas empresas en tanto que el resto posiblemente tienda a desaparecer

Para ingresar a las tecnologías de escala los industriales de autopartes invirtieron entre 1990 y 1994 4 500 mdd, lo que representó un 45% de la inversión total en este sector."

Desde 1987, esta industria ha experimentado un marcado dinamismo al mostrar tasas de crecimiento anuales de 24.5%. Esta dinámica es resultado del repunte en las ventas domésticas de vehículos terminados así

⁴¹ Op. cit., p. 74.

⁴² Op. cit., 20 de Octubre de 1994.

como de las exportaciones de vehículos ensamblados, motores, productos de maquiladoras y exportaciones directas. (ver Cuadro 24)

Entre las autopartes más competitivas están las partes para motor, arneses, radios, cinturones de seguridad, diversos accesorios para autos, asientos y sus partes, mofles limpiaparabrisas, parabrisas, acumuladores y amortiguadores.

La industria de autopartes ha realizado importantes esfuerzos para incrementar sus estándares de producción y para responder a las nuevas formas de "producción esbelta"¹⁷ en cuanto a calidad, precio y servicio. Para alcanzar una posición relevante como proveedor de equipo original de las empresas productoras de vehículos en Estados Unidos y Canadá, se ha buscado la especialización en determinados productos mediante la asociación con empresas extranjeras que cuentan con tecnología de punta. Estas alianzas estratégicas se han realizado con el fin de mejorar y expandir sus operaciones, como son los siguientes casos:

Empresa mexicana

Spicer

Socio extranjero

Dana, Kelsey, Hayes

KN, Perfect

Circle, Stanadyne,

Victor, Prestolite, Ac-

¹⁷ El término lean production fue introducido por Jhon Krafcik en su estudio *The Triumph of the Lean Production Systems* y desarrollado ampliamente por J. Womack, D. T. Jones y D. Roos. en el estudio sobre la evolución de la industria automotriz, **The Machine that Changed the World**, 1990. Citado por SECOFI. Op. cit. p 7

Empresa mexicana

Ica Autopartes

Condumex

Proeza/Metalsa

Grupo Rassini

Cisa Mex.

Grupo Tebo

Nemak

Socio extranjero

GMC, TRW, Mahle.

Clark, Budd, Borg Warner.

Sealed power, Packard.

Electric, Maremont Corp.

A. O. Smith, Solvay Au-
tomotive.

NHK (Japón).

Lear Seating.

Alfred Teves, TRW

Ford, Teksid

Fuente: Secofi 1994, pag. 14

Por otra parte los empresarios autopartistas japoneses han empezado a realizar acciones en este sentido, como es el caso de Yorozu Corp. quien ha establecido una sociedad en México con Nisso Iwai Corp. el objetivo es producir suspensiones para Nissan Mexicana. Si la tendencia de estas estrategias continúa por el mismo camino, seguramente la industria de autopartes en México se verá considerablemente afectada en su gran mayoría.

En 1994 la situación de los autopartistas no fue muy promisorio que digamos, pues se generó una caída en las ventas debido al constante aumento de las importaciones. Esto repercutió en los niveles de empleo de las 150 empresas integrantes de la Industria Nacional de Autopartes (INA), quienes perdieron aproximadamente 300 000 empleos" en el período de

" Expansión, 12 de octubre de 1994

CUADRO 24

VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1982-1995
(Miles de dólares)

continúa

Productos	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Automóviles para transporte de personas	66,924	109,712	119,460	116,637	516,448	1,301,037	1,397,604
Automóviles para transporte de carga	14,305	14,501	26,747	24,383	29,387	23,525	95,618
Chasis con motor (toda clase de vehículos)	372	54	11	124	64	379	8,564
Motores para automóviles	214,162	33,882	840,216	1,039,729	1,152,716	1,290,875	1,366,516
Muelles y sus hojas para Automóviles	28,508	179,800	47,255	47,663	10,787	45,800	49,304
Partes sueltas para automóviles	131,422	122,598	270,222	240,743	373,780	444,398	443,484
Partes o piezas para motores	27,402		46,856	49,633	80,873	98,390	97,765
Otros	50,234	40,611	86,668	96,140	159,598	144,508	81,405
Total	533,329	1,103,914	1,437,435	1,615,052	2,323,653	3,348,912	3,540,260

Productos	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*
Automóviles para transporte de personas	1,534,092	2,663,040	3,629,748	3,378	4,251,463	5,076,832	676,018
Automóviles para transporte de carga	32,724	27,973	171,264	588,386	670,480	829,539	122,359
Chasis con motor (toda clase de vehículos)	17,491	31,573	44,897	80,982	134,313	n.d	18,083
Motores para automóviles	1,366,302	1,478,359	1,186,898	1,202,724	1,302,174	1,777,786	208,374
Muelles y sus hojas para automóviles	53,156	46,209	56,444	63,015	106,036	n.d	11,200
Partes sueltas para automóviles	396,759	337,523	455,053	1,524,715	1,888,961	2,106,949	146,767
Partes o piezas para motores	107,645	81,960	105,024	271,530	316,752	n.d	35,109
Otros	296,262	171,108	119,925	187,833	229,914	n.d	n.d
Total	3,804,431	4,837,745	5,769,253	3,922,563	8,900,093	9,791,106	1,217,910

Fuente: INEGI, varios números.

* información hasta enero de 1995

1993 a aproximadamente la mitad del segundo semestre de 1994; en octubre de este mismo año la nueva reducción en el empleo se ubicó en 175 072.

III.6. Industria Maquiladora

Desde 1980 la industria maquiladora de exportación se ha constituido en el sector de mayor dinamismo industrial del país debido a la importante contribución en la generación de empleos y divisas.

Las actividades de la industria maquiladora automotriz se concentran en la producción, ensamble, estampado, y pulido de diversas autopartes. Estos productos son intensivos en mano de obra, pero se fabrican otros que se caracterizan por el uso de las tecnologías más avanzadas.

Entre 1980 y 1995 el número de empresas maquiladoras en México casi se cuadruplicó al pasar de 620 a 2 166, generando 617 984 fuentes de trabajo directos; es decir poco más de un quinto de la Población Económicamente Activa de la industria manufacturera.”

En este mismo período el valor de los insumos nacionales consumidos por la industria maquiladora de exportación pasó de 30.2 mdd a 296.7 mdd, la participación promedio de éstos en los insumos totales

” *Ibid.*, p. 104.

consumidos no pudo rebasar 2% mostrando una incapacidad para encadenar sus eslabones industriales al resto de la industria nacional¹⁰⁰ (ver Cuadro 25).

En 1990, las empresas de la industria maquiladora automotriz establecidas en México sumaron 161 y representaron cerca del 10% del total de plantas maquiladoras en México. La mayor parte de las compañías se ubican en la frontera norte: Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nvo. León y Tamaulipas, aunque también hay plantas en Jalisco, Estado de México, Sn. Luis Potosí, Veracruz y Yucatán.

Las mayores empresas automotrices estadounidenses tienen 33 plantas maquiladoras: General Motors 22, Ford 8 y Chrysler 3. Además, el capital estadounidense participa en 136 maquiladoras. Japón, a su vez, ha invertido en 4 plantas; Corea del sur, Alemania y Canadá cuentan también, con sus respectivas maquiladoras.

¹⁰⁰ Ibid., p. 108.

CUADRO 25

**PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA DE EXPORTACION EN MEXICO
1980-1995**

Año	Número de empresas	Personal ocupado industria maquiladora número	Participación en la PEA de la industria manufacturera (%)	Valor agregado millones de dólares	Participación en los servicios no factoriales (%)	Insumos consumidos totales millones de dólares	Participación de los insumos nacionales (%)
1980	620	119,546	5.2	773	10.2	1,778	1.7
1981	605	130,973	5.0	977	10.7	2,260	1.3
1982	588	122,493	4.9	811	17.3	1,920	1.3
1983	629	173,128	7.5	828	16.9	2,907	1.3
1984	722	202,078	8.4	1,161	19.5	3,802	1.3
1985	789	217,544	8.7	1,266	21.3	3,850	0.9
1986	987	268,368	11.2	1,295	22.2	4,315	1.2
1987	1,259	322,743	13.4	1,598	22.9	5,507	1.5
1988	1,396	389,469	15.4	2,337	27.5	7,808	1.7
1989	1,655	429,725	17.2	3,001	29.8	9,600	1.6
1990	1,938	460,293	18.9	3,551	30.8	10,675	1.8
1991	1,914	467,352	18.9	4,134	32.1	11,967	1.8
1992	2,075	505,053	19.3	4,809	34.6	14,463	2.0
1993	2,186	540,927	19.4	5,165	55.2	16,484	1.8
1994	2,085	563,954	19.5	6,083	62.48	20,361	1.53
*1995	n.d	617,964	19.5	1,861	n.d	n.d	n.d

fuente: Banco de México, INEGI. Citado por Expansión, oct., 1994.

Los datos de 1995 corresponden hasta mayo y se consultaron en Avance de Información Económica del INEGI, 1995

CAPITULO IV

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO

IV.1. Acuerdos de las negociaciones del T.L.C en torno a la industria automotriz.

El 1o. de enero de 1994 al entrar en vigor el Tratado de Libre Comercio se comenzó a aplicar los niveles de desgravación acordados en los sectores automotrices de los países concertantes. Debido a lo asimétrico de las economías se aplicaron criterios diferentes en torno a los niveles de desgravación

En el caso mexicano aproximadamente el 81% de las exportaciones mexicanas de autopartes a E.U. se desgravará totalmente en tanto que el resto se hará en 5 años (ver la importancia de esto para la industria mexicana de autopartes). En cuanto a importaciones se desgravará de inmediato el 5% de partes y componentes , el 70% en cinco años y el 25% en 10 años.

Estados Unidos eliminará totalmente los aranceles para autos; para camiones ligeros reducirá de inmediato los impuestos de importación de 25 a 10% y los eliminara en 5 años. México y Canadá desgravaran las importaciones de autos usados en 10 años, a partir de un arancel de 10% y en 5 años los camiones ligeros.

Asimismo México mantendrá restricciones a la libre importación de automóviles y camiones ligeros en los primeros 10 años de vigencia del Tratado; para los vehiculos de autotransporte el plazo será de 5 años

estableciendo cuotas de importación durante esta transición. La libre importación de vehículos usados, que cumplan con las normas vigentes en materia de contaminación y seguridad se iniciará hasta el año 10 de vigencia del tratado y culminara al final del año 25.

La regla de origen se definió a partir del método de costo neto para autos, camiones ligeros, motores y transmisiones, y establece un nivel mínimo de un 50% en los primeros 4 años y 62.5% a partir del noveno año de entrada en vigor el T.L.C. Al respecto los directivos de las tres grandes consideran la conveniencia de ubicar el porcentaje de integración regional en 70%. Nicholas Scheele, presidente y director general de Ford Motor Company, S.A. de C.V. manifiesta que "entre más alto sea el porcentaje, mejor". De acuerdo con ciertas versiones estas corporaciones establecidas en México quieren situar la regla de origen lo más alto posible para entorpecer las operaciones de Nissan, Volkswagen y Mercedes Benz, así como para bloquear la eventual participación de Honda, Toyota y otros productores en México.¹⁰¹

La industria de autopartes establecida en México tendrá garantizada durante 10 años, una proporción del valor agregado de la industria terminal, que será de 34% durante los primeros 5 años y se reducirá a 29% al final del período de transición.

Al inicio de la transición, el límite a la participación extranjera en la industria de partes automotrices aumentará de 40 a 49%. Este límite se

¹⁰¹ Expansión, 16 de octubre de 1991 p 45.

eliminará a partir del sexto año. Las adquisiciones de empresas de partes automotrices que superen los 25 millones de dólares están sujetas a la aprobación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjera.¹⁰²

Bajo estos cauces con el T.L.C se pretende llegar a una liberación total del sector automotriz para el año 2000.

IV.2. Planes y programas de inversión de los consorcios automotrices una vez aprobado el T.L.C.

Dadas las condiciones para la penetración de la industria automotriz extranjera, diversas compañías han manifestado un profundo interés por asentar sus capitales en esta país pese a las oportunidades que existen para los fabricantes europeos de coches, en Europa del Este. Al parecer México ofrece condiciones mas atractivas para el establecimiento de empresas por parte de los consorcios europeos. Los segmentos atractivos para esta son los de camiones y autobuses. Es así como en 1986 Mercedes-Benz compró una participación minoritaria en Fabrica de Automotores Mexicana (FAMSA), propiedad del grupo Hermes. A finales de 1989, el consorcio alemán aumentó su participación a 80% anticipando una mayor apertura y crecimiento del mercado mexicano. En 1991 cambió su nombre a Mercedes-Benz México.¹⁰³ y fue a partir de 1993 en que comenzó el ensamble de sus modelos modelos 400E y 500 SEL.

¹⁰² Anexo del 4o. Informe de Gobierno del sexenio salinista, México, 1992. p. 56.

Volvo

Esta compañía es el segundo constructor mundial de camiones, hasta 1962 ensambló coches en una planta ubicada en Naucalpan. En 1991 decidió después de dos años de negociaciones con diferentes candidatos mexicanos, ligarse como socio minoritario al Grupo Industrial Ramírez, firma regiomontana que brilla con una larga tradición en la construcción de tractocamiones y autobuses. Así Volvo-GM y Ramírez empezaron a ensamblar tractocamiones en Monterrey.¹⁰⁴

Flat

Esta empresa Italiana ha decidido abstenerse de construir camiones en México. Sin embargo, ha efectuado inversiones para la fabricación de tractores aquí: en enero adquirió 80% del paquete de 40% que poseía Ford en New Holland. Esta participación minoritaria en la fabrica queretana podría ser mayor con el tiempo.¹⁰⁵

Audi

Se esta pensando construir una planta en América del Norte, lo que incluye a México como candidato especialmente cuando se apruebe el T.L.C. hasta la fecha no se ha materializado este plan.

¹⁰³ Expansión, octubre 14 de 1992. p. 54.

¹⁰⁴ Ibid., p. 50.

¹⁰⁵ Ibid., p. 57.

B M W

En 1991 los directivos de este conglomerado prometieron construir en México, su quinta planta en el extranjero; y no fue sino hasta el primer semestre de 1995, una vez conocidos los acuerdos del Tratado de Libre Comercio, en que decidieron instalarse con una planta en Lerma, en las cercanías de Toluca, con una inversión de 180 mdd.

Honda

Con una inversión de 50 mdd, este consorcio inició la construcción de su planta en el Salto, Jalisco, la cual entrará en servicio en noviembre de 1995.

Según James. P. Womack, México será casi obligatoria para otras empresas como Saab-Scania, peugeot y citroen. El curso más probable que seguirán las compañías norteamericanas señala el citado investigador.

IV.3. Efectos del Tratado de Libre Comercio en la industria automotriz

Uno de los efectos mas llamativos es el cambio en la composición de las ventas internas, donde los productos importados representan ahora el 10% del total. El incremento en la demanda de este tipo de autos se debe a la reducción arancelaria determinada por el Tratado de Libre Comercio. Actualmente las unidades importadas pagan 10% en lugar de 20%. Lo cual se traduce en un precio de venta mas bajo para el consumidor.

Conforme al T.L.C. las importaciones de vehículos usados provenientes de Estados Unidos y Canadá se liberarán al cabo de 25 años de vigencia del Tratado, siendo muy posible que esto origine serios problemas a los productores y distribuidores de automóviles en México. Una muestra de ello la tenemos en las ciudades fronterizas en donde los distribuidores tuvieron un decremento en sus ventas hasta de 50% en sus ventas de autos usados¹⁴⁶.

Por otra parte los autopartistas dependientes de una armadora 100% extranjera se han visto amenazados por las crecientes aperturas contenidas en el T. L. C. Esta situación ha originado que solamente un reducido porcentaje haya podido hacer frente de manera competitiva a la demanda nacional e internacional de autopartes. Para ello un número reducido de autopartistas se ha visto en la apremiante necesidad de llevar a cabo asociaciones con empresas extranjeras; en tanto que el resto de la industria de autopartes no esta en condiciones de competir con el resto de la industria.

La apertura se planteó para un periodo de 11 años -1993 a 2003- siendo cruciales los primeros seis. Sin embargo la escala de producción comenzó a perderse en forma notable desde 1993, por lo que se considera que en el período de 1993-1998 el total de unidades producidas estará 65% debajo del nivel planteado. En este sentido un informe especial de la revista Expansión señala al respecto:

¹⁴⁶ Ibid., p. 50.

- El volumen actual y perspectivas de crecimiento de las exportaciones independientes de autopartes descartan el mercado nacional en los próximos cinco años como factor decisivo para las empresas armadoras, pudiendo hacer más rentable su abastecimiento desde el exterior. La caída del mercado interno tiene un impacto superior en el sector. esto ocurre al cabo de cinco años de inversiones crecientes, con precios de venta a la baja y volúmenes muy por debajo de lo previsto.¹⁰⁷

Otro aspecto que ha contribuido a la crisis por la que atraviesa el sector de autopartes es la entrada al país de refacciones de origen indeterminado, sin normas de calidad y seguridad o de importación ilegal, sin distinguir entre productos nuevos o reconstruidos, o con precios dumping.¹⁰⁸

Desde que las plantas automotrices en México iniciaron actividades de exportación de motores, la producción ha tenido un comportamiento ascendente. Esta situación ha originado que con la firma del Tratado de Libre Comercio, el país se ha ubicado en el quinto productor mundial de motores.

Por otra parte para la industria maquiladora podrá seguir funcionando como tal, ya que puede importar los insumos de manera temporal y retornarlos a Estados Unidos. Aunque el T. L. C. no hace mención sobre la maquila, también se benefician pues desde 1994 ingresan a Estados Unidos al menos 88% de los productos de maquiladoras procedentes de México libres de gravamen.¹⁰⁹ Esta situación sugiere un futuro maquilador para la

¹⁰⁷ Expansión , 25 oct. 1995.p 63

¹⁰⁸ Ibid., p. 63.

¹⁰⁹ Loc. cit., p.63.

economía mexicana. Ahora si estas ensambladoras optaran por transformarse en plantas de subcontratación -al incorporar insumos de la región o buscar la transformación radical en México de insumos de terceros países y aprovechar las condiciones de maquiladoras o subcontratistas con el T. L. C.-, agregarán valor nacional o regional a los productos y con ello les será más fácil ingresar a ese mercado.¹¹⁹

¹¹⁹ Expansión. 13 de septiembre de 1995.p.69.

¹²⁰ *Ibid.*, p.69

CONCLUSIONES

El proceso global de internacionalización ha generado importantes cambios en la estructura de la economía mundial, estos se han reflejado en el ámbito industrial, a través de la relocalización de actividades industriales hacia zonas subdesarrolladas y en el ámbito laboral a través del surgimiento de una nueva división internacional del trabajo.

Tras la búsqueda de formas de valorización y acumulación de capital, las grandes corporaciones transnacionales automotrices se han insertado vertiginosamente en el contexto de internacionalización del capital; con el fin de mantener y acrecentar los ritmos de acumulación que históricamente las ha caracterizado.

Ante el declinamiento de la posición dominante de la industria automotriz estadounidense derivada de las transformaciones que se produjeron en Japón; los productores de automóviles estadounidenses emprendieron un acentuado proceso de reestructuración mundial, caracterizado por una intensificada internacionalización de la producción y de los flujos de comercio, así como el reajuste de procesos productivos, la relocalización de la industria y la proliferación de fusiones y coinversiones con industrias automotrices europeas y japonesas. Esta tendencia continuó hasta los noventa y se considera que dada la dinámica actual de la globalización estas acciones se reforzaran.

Estas nuevas estrategias de producción y comercialización también las realizaron los consorcios automotrices europeos y asiáticos; los japoneses en este sentido se han desempeñado hábilmente en el terreno de estrategias de producción; pues ante el establecimiento de un Acuerdo de Restricción voluntaria, los japoneses respondieron asentando sus plantas automotrices en Estados Unidos.

Una de las razones por las cuales los consorcios automotrices estadounidenses, europeos y asiáticos asentaron sus plantas productivas en el país obedece a una importante ventaja comparativa: México tiene el salario más bajo de todos los países del planeta que remuneran a los trabajadores de la industria automotriz. Por ende consideramos que esta característica seguirá haciendo del país un área atractiva de confluencia para el asentamiento de los capitales transnacionales automotrices.

Aunado a lo anterior, los apoyos fiscales e infraestructura ofrecidos por el gobierno mexicano han jugado un rol determinante, para que las empresas automotrices internacionales materialicen sus proyectos de reestructuración. Este fue el caso de Ford y General Motors, los cuales decidieron establecer nuevas plantas de producción en el norte del país con el propósito de abastecer el mercado de Estados Unidos con productos competitivos en precio y calidad.

Producto de las anteriores acciones, se conformó en el sector automotriz una industria tradicional que ya existía y otra moderna. A la primera la caracteriza una tecnología cuyos requerimientos de fuerza de trabajo son mayores; y a la segunda la tecnología más avanzada.

La reestructuración de la industria automotriz en México se llevó a cabo por decisión de las empresas matrices, y esta comprendió: el asentamiento de nuevas plantas en el norte y centro del país, la introducción de tecnologías de escala en los procesos productivos, la canalización de importantes montos de dinero, y la proliferación de coinversiones de empresas domésticas con extranjeras.

La importancia de la industria automotriz desde mediados de la década de los ochenta ha sido relevante para la economía mexicana. Particularmente a partir de 1988 con la política económica de apertura comercial que se implementó durante el salinismo, la liberalización comercial de la industria automotriz comenzó a ser gradual y regulada; producto de estas acciones, en 1990 la industria automotriz mexicana se coloca como la segunda en importancia en el país después del sector petroquímico al contribuir con el 2.3% del PIB nacional; y en 1992 el PIB manufacturero se situó en 11%, el nivel mas alto desde 1980. No obstante la crisis económica que impera en el país, la industria automotriz continuará proyectándose como una de las ramas más dinámicas del sector manufacturero, lo cual continuará reflejándose en los aportes de este sector al PIB nacional y al PIB manufacturero.

Se considera que el mercado más importante para la industria automotriz mexicana continuará siendo el mercado de exportación; en tanto que el mercado interno continuará deprimido debido a la pérdida del poder adquisitivo de los consumidores.

La liberalización comercial de la industria automotriz traerá consigo una disminución en el nivel de empleo de las plantas automotrices modernas, debido a la utilización de tecnologías de punta en los procesos productivos.

La industria maquiladora de exportación se ha constituido desde 1980 en una importante fuente generadora de empleos; hasta mayo de 1995 generó 617 984 plazas lo que significa una participación de 19.8% en la PEA de la industria manufacturera. Consideramos que esta industria continuará posicionada como el sector industrial más dinámico del país, debido a que el costo de la mano de obra continuará siendo un factor de atracción para la maquila.

Desde 1980 a la fecha, la industria maquiladora de exportación no ha logrado rebasar el nivel de 2% en la participación de insumos nacionales. Esta situación afecta al país debido a que la industria maquiladora no genera un efecto multiplicador en la economía mexicana.

Es una necesidad apremiante, acelerar la modernización del sector de autopartes, para que pueda enfrentar la competencia de importaciones y colocarse como una buena opción para la demanda de partes y componentes de la industria terminal. Lo anterior conllevaría a encadenamientos productivos internos que permitirían mejorar considerablemente a otros sectores.

Con la apertura comercial los autopartistas mexicanos que suman aproximadamente 500 empresas, se han visto en la necesidad de realizar

asociaciones o coinversiones con empresas estadounidenses; de este total solamente el 4% de ellos a implementado este tipo de estrategias tendientes a hacer frente a la competencia exterior. Si el resto de los autopartistas de esta industria no logra colocarse en estas posiciones, estaríamos hablando de la posible desaparición de un 96% de autopartistas.

Tras la aprobación de el Tratado de Libre Comercio con América del Norte, los capitales europeos y asiáticos comenzaron a converger en México. Al parecer los resultados de las negociaciones no les resultaron desfavorables, para sus finalidades expansionistas.

El Tratado de Libre Comercio logra vincular a las empresas automotrices de Estados Unidos con la dinámica del comercio exterior de México. Paralelamente a esto le permite a esas compañías reducir sus costos y mantenerse competitivas en relación a sus competidores asiáticos. En este sentido se considera que la progresiva eliminación de las tarifas impositivas calendarizadas en el Tratado impulsará con más fuerza la relocalización hacia México de plantas norteamericanas ubicadas en Asia.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar Barajas, Ismael. Industrialización regional y apertura comercial en los ochenta: el sector automotriz en Nuevo León en **Investigación Económica** núm. 208, abril-junio de 1994. págs. 11-38.

American Automobile Manufacturers Association (AAMA).

Asociación Nacional de productores de autobuses, camiones y tractocamiones. A. C.

Alvarez Bejar Alejandro y Arriaga Lemus Ma. de la Luz. Perfil Económico del Salinismo. En **Economía Informa**, 24 dic. 1994.

Arteaga, Arnulfo. "Innovación tecnológica y clase obrera en la industria automotriz" en **Reestructuración productiva y clase obrera**. coord. Estela Gutiérrez Garza. 4 vols. México, Ed. Siglo XXI 1985. vol. 1 págs. 149-169.

Arteaga Arnulfo, Jorge Carrillo y Jordy Micheli. **Transformaciones tecnológicas y relaciones laborales en la industria automotriz**. México, 1989. Fundación Friedrich Ebert. Documentos de trabajo núm. 19.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). **La industria automotriz en México en Cifras. Varios años**.

Asociación Mexicana de Distribuidores de la Industria Automotriz. (AMDA).
Diez años del sector automotor en México.

Banco de México. Indicadores Económicos

Braudel, Fernand. **La dinámica del capitalismo**, edit. F.C.E. México, 1986.

Bosworth Barry, Lawrence Robert y Lustig Nora. **El impacto del libre comercio en América del Norte. en Economía Mexicana**, junio de 1993, número especial. CIDE, México.

Business Week. Varios números.

Camarena M. **La industria automotriz en México**. Instituto de Investigaciones Sociales. UNAM: 1981.

Carrillo, Jorge. "**Maquillización de la industria automotriz en México: de la industria terminal a la industria de ensamblaje**" en La nueva era de la industria automotriz, COLMEX, 1990.

Castillo Flores, Lucia Teresita. (tesis) **La industria automotriz en México: estrategia de las empresas multinacionales y política industrial. 1980-1990**. Facultad de Economía, 1992.

Ceceña Martorella, Ana Esther. Maquiladoras y TLC: dos expresiones, una problemática. en revista **Problemas del Desarrollo**. vol. XXIII, núm. 88, enero-marzo 1992. Instituto de Investigaciones Económicas, México.

De María y Campos Mauricio. **Reestructuración y desarrollo de la Industria automotriz mexicana en los años ochenta: evolución y perspectivas** en estudios e informes de la CEPAL No. 83. Publicado por la ONU. México, 1992.

Dombois, Rainer Economía política y relaciones industriales en la industria automotriz mexicana. en Carrillo Jorge (comp.) **La nueva era de la Industria automotriz** , COLMEX, 1990.

Expansión. Varios números.

Folker Frobel, Jurgen Heinrichs y Otto Kreye. **La nueva división Internacional del trabajo**. Edit. Siglo XXI. México, 1978.

Fortune. Varios números.

Gitli, Eduardo. La dinámica del comercio exterior mexicano en Garavito Rosa Albina Y Bolívar Augusto (coords). **México en la década de los ochentas. La modernización en cifras**. México, 1990.

Gutiérrez, Vidal Manuel Los sectores industriales en México: perspectivas frente al T.L.C en revista **Investigación Económica** no. 210, oct-dic. de 1994.

Hamermesh, Richard G. **Planeación Estratégica**, edit. Limusa, México.1991.

Hernández Laos, Enrique. El A B C del T L C en revista **Nexos**, sept., 1991. págs.47-52.

Hernández Orroa Martha (tesis) **Posibles efectos de una liberalización comercial de la industria automotriz**. Centro de Estudios Económicos del COLMEX. 1990.

INEGI, Avance de información Económica.

4o.Informe de Gobierno 1992.

1er. Informe de Gobierno, 1995.

Jenkins, Rhys. **Trasnational Corporation and the Latin American automobile industry**. Ed. University of Pittsburgh press. E. U. 1987.

Krugman Paul y Obsfield Maurice. **Comercio Internacional**, edit. Mc Graw Hill, 1994.

Kurt, Unger. Industria automotriz: México bajo el cambio tecnológico en **Foro Internacional**, vol. XXVIII, jul-sep. México, 1987.

Kusel, Corina. **La calidad tiene prioridad núm 1: reestructuración del proceso de trabajo e introducción de conceptos de organización japoneses en la industria automotriz mexicana** en Carrillo Jorge (comp.) La nueva era de la industria automotriz, México, COLMEX, 1990.

Lifschitz, Edgardo. El comercio exterior de la industria automovilística en México en **Comercio Exterior**, vol. 32 núm 7.

Maddison, Angus. **Las fases del desarrollo capitalista**. Coed. COLMEX-FCE, México, 1986.

Micheli, Jordy. La producción automovilística en México y su contexto internacional en **México en la división internacional del trabajo**. CIDE Serie Economía internacional. México 1984. págs. 103-130.

Micheli, Jordy. Estados Unidos: la industria de automóviles en la crisis en **Mapa Económico Internacional**.

Micheli, Jordy. **Nueva manufactura, globalización y producción de automóviles en México**. Ed. UNAM, México, 1984.

Moodys industrial Manual, 1992.

Noyola, Pedro. Espacios económicos multinacionales. en **Hacia un Tratado de Libre Comercio en América del Norte**. Edit. Porrúa México, 1991.

Palloix, Christian. **La internacionalización del capital**. Edit. Blume, México, 1975.

Periódicos nacionales: El Financiero y la Jornada.

Periódicos Internacionales. The Wall Street Journal.y The Washington Post.

Pincolini, Maniezzi. (tesis) **La industria automotriz en México**. División de Estudios de Posgrado, Facultad de Economía, UNAM, 1985.

SECOFI. **Tratado de Libre Comercio en América del Norte: sector automotriz**, monografía núm. 10.

Statistical Abstract of the United States, U. S. Department of Commerce, 1994.

Torres Vargas, Arturo. (tesis) **La reestructuración de la industria automotriz a nivel mundial y la expansión de las exportaciones**. El caso de México. Centro de Estudios Económicos. COLMEX, 1987.

Villa García, Ma. Guadalupe. (tesis) **La industria maquiladora de exportación en el subsector de autopartes mexicanos**. 1980-1993. Facultad de Economía, UNAM. 1994.

Von Knath Dhose y Ulrech Jurgens. **Autorregulación cercana a la producción o control central: Estrategias de consorcios en el proceso de reestructuración de la industria automotriz** en Carrillo Jorge (comp.) La nueva era de la industria automotriz. México, COLMEX. 1990.

Vuskovic, Pedro. La reestructuración del capitalismo mundial y el nuevo orden económico internacional en **Comercio Exterior**, vol. 28, núm. 3, marzo de 1978. págs. 262-266.

Womack, James. **Perspectivas de las relaciones entre E. U. y México en el sector automotriz.** en Carrillo Jorge (comp.) La nueva era de la industria automotriz, México, COLMEX, 1990.