

2



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"CAMPUS ARAGÓN"**

**"La Importancia de la Industria
Automotriz en México en el Contexto
de la Actividad Económica 1989-
1995."**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T A N :
GABRIELA BECERRIL ORTEGA
JOSE FEDERICO BECERRIL ORTEGA**

MÉXICO

1997

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

A MI MADRE:

*A QUIEN HOY POR HOY ES LO MAS IMPORTANTE QUE TENGO A TI
POR DARMÉ LA VIDA Y POR BRINDARME DURANTE SIEMPRE TU AYUDA AMOR Y
COMPRESION*

*A TI TE AGRADEZCO EL AMOR Y CARINO CON EL QUE ME HAS
FORMADO Y POR HACER DE MI LO BUENO SIN DEJAR DE MENCIONAR LA
COMPRESION CON QUE MUCHAS OCASIONES ENJUGASTE EL LLANTO AMRGO
DE MIS FRACASOS Y DE COMO FESTEJAMOS JUNTOS MIS POCOS LOGROS Y POR
QUE NUNCA ESTOY SOLO PUES SIEMPRE ESTA CONMIGO TU CARINO Y APOYO*

A LA MEMORIA DE MI PADRE:

*A QUIEN SIEMPRE TENGO A MI LADO CELEBRÁNDOME
MIS TRIUNFOS Y RECONFORTÁNDOME EN MIS DERROTAS
A MI MEJOR AMIGO QUE ME CUIDO, ORIENTO, ME
CUIDO Y ME COMPRENDIO EN TODO MOMENTO
BRINDÁNDOME TODO SU APOYO*

*DE QUIEN RECIBI EL MEJOR EJEMPLO PARA SER
HOMBRE DE TRABAJO, LUCHADOR HASTA EN SUS ULTIMOS
MOMENTOS, INCANSABLE GUERRERO QUE UN DIA FUE
DOBLEGADO EN LA LUCHA POR SU VIDA*

*A MI PADRE, A QUIEN EN DONDE QUIERA QUE SE
ENCUENTRE, SIEMPRE ESTARA CERCA DE MI CELEBRANDO
CADA ÉXITO QUE LOGRE EN EL TRANSCURSO DE MI VIDA.*

A MI ESPOSA:

*A QUIEN HA SABIDO SER AMIGA, COMPAÑERA Y LA MADRE DE NUESTROS
HIJOS, LÉ DEDICO EL PRESENTE TRABAJO AGRADECIÉNDOLE EL APOYO QUE
ME DIO PARA LA REALIZACION DE MI META COMO HOMBRE PROFESIONISTA.*

A MI ASESOR:

A QUIEN DE ANTEMANO LE AGRADEZCO SU PACIENCIA DEDICACION Y APOYO QUE RECIBI DE SU PARTE PARA LA REALIZACION DE LA PRESENTE INVESTIGACION. LA CUAL MARCARA PARA SIEMPRE MI TRAYECTORIA PROFESIONAL Y EN ELLA ESTARAN SIEMPRE INCLUIDOS LOS SABIOS CONSEJOS DE TODO UN GRAN PROFESIONISTA. EL LICENCIADO FEDERICO CARRILLO TOSCANO

A MIS HERMANOS:

A QUIENES DE ALGUNA MANERA ME MOTIVARON A LA REALIZACION DE ESTE TRABAJO DE INVESTIGACION PARA LA CULMINACION DE MI LICENCIATURA

A LA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MEXICO:

INSTITUCION A LA CUAL ORGULLOSAMENTE PERTENEZCO Y QUE ALGUN DIA ME ABRIÓ SUS PUERTAS PARA BRINDARME ESTA GRAN OPORTUNIDAD QUE NUNCA DESAPROVECHE Y QUE DE AHORA EN ADELANTE LLEVARE EN MI EXISTENCIA CON LEALTAD Y RESPETO

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

A DIOS:

*POR QUE SIEMPRE
A ESTADO A MI LADO
A QUIEN DEBO TODO LO QUE SOY.*

CONTENIDO

	Página
Introducción	i
Capítulo I Marco Teórico-Histórico	1
1.1 Antecedentes Teóricos	1
1.1.1 Mercado	2
1.1.2 Teoría Keynesiana	7
1.1.3 Estructuralistas	13
1.1.4 Corriente Neoliberal	16
1.2 Marco histórico	19
Capítulo II La Industria Automotriz en el Contexto de la Economía Mexicana	22
2.1 El proceso de la industrialización	22
2.2 Importancia de la Industria Manufacturera Mexicana	24
2.3 Desarrollo de la industria automotriz	27
Capítulo III Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional	43
3.1 Crecimiento y Regulación Estatal	43
3.2 Principales Decretos de la Industria Automotriz	53

	Página
Capítulo IV Participación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica . . .	62
4.1 Producción bruta	62
4.2 Consumo Intermedio	64
4.3 Producto Interno Bruto del sector Automotriz.	66
4.4 Participación del Sector Automotriz dentro del PIB total y de la Industria Manufacturera.	68
4.5 Composición del PIB total, PIB de la Industria Manufacturera y PIB de la Industria Automotriz	70
Capítulo V Comportamiento de la Industria Automotriz en la Economía Nacional . . .	76
5.1 Producción de Vehículos	76
5.1.1 Producción de automóviles por empresa	78
5.1.2 Producción de automóviles por empresa para exportación	81
5.2 Ventas	85
5.2.1 Ventas de automóviles por empresa	87
5.3 Inversiones.	90
5.4 Generación de empleos en el período 1989-1994	93
Conclusiones	97
Bibliografía.	102

INTRODUCCION

A partir de 1970 se comenzó a sentir a nivel mundial una crisis de alcances de altos niveles que afectaba a todos los países, tanto industrializados como aquellos que se encuentran en proceso de desarrollo y que vino a cortar el largo ciclo de prosperidad de la posguerra, durante el cuál el mundo capitalista había conocido crisis relativamente moderadas y poco sincronizadas entre los distintos países.

México no estuvo exento de esta situación, por lo que se hizo evidente la agudización de problemas económicos tales como el estancamiento productivo, el creciente déficit fiscal, la inflación, el estancamiento en la producción agrícola, el incremento del desempleo y cada vez mayor la dependencia con los países industrializados.

A comienzos de los ochenta, esta crisis se manifestó en toda su magnitud en América Latina, incluido México; por lo que el gobierno se vio obligado a establecer e impulsar cambios estructurales en lo económico, productivo, financiero, tecnológico, político y social.

Dichos cambios se sustentaron en las tesis neoliberales de la economía, sugeridas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) y se implantó una rigurosa política de austeridad, así como un ajuste en la economía. Cabe mencionar que estos ajustes consistieron en saneamiento de las finanzas del gobierno a través de aumentar las tarifas de los servicios públicos, reducir subsidios.

Introducción

Para aumentar impuestos y vender paraestatales, asimismo, se dio apertura al exterior por medio de la liberación comercial y desproteger la industria nacional, además, se permitió la entrada al capital extranjero y se libero la paridad cambiaria.

Dichas medidas y ajustes buscaban la reestructuración del capitalismo mexicano mediante la modernización de la planta productiva con el objeto de enfrentar la crisis y pagar la deuda.

Se puede decir que los problemas actuales de la economía se derivan no sólo de modelos fallidos de crecimiento que han predominado en el país, sino que han sido agudizados por las políticas de ajuste y de apertura comercial y financiera que se han venido instrumentando en los últimos años.

Mediante ellas, el gobierno mexicano ha pretendido insertarnos en la economía mundial y alcanzar el status de un país primer mundista, así como mantener condiciones de baja inflación y crecimiento económico sostenido.

Los logros alcanzados, baja inflación y superávit fiscal, no se sustentan en un incremento de productividad y generación de recursos internos capaces de compatibilizar el ajuste fiscal con el externo y de mantener la estabilidad cambiaria y monetaria en el largo plazo. Por el contrario, ha sido la entrada de capitales lo que ha mantenido mantener la política cambiaria antiinflacionaria y reducir la tasa de interés y en consecuencia, bajar la inflación.

Al no sustentarse la disminución de la inflación con bases productivas internas esta no se puede traducir en mejores salarios reales, en mayor empleo ni en una dinámica económica sostenida, debido a las crecientes presiones que las políticas inflacionarias actuales están originando sobre el sector externo.

Debido a la importancia de la entrada de capitales para mantener las condiciones de reducción de la inflación, las políticas económicas se han centrado en crear la confianza y los niveles de rentabilidad para atraer capital externo a la economía. El problema es que este no se ha orientado a la modernización de bienes comerciables, por lo tanto las presiones sobre el déficit comercial (a pesar del menor crecimiento económico) son ahora mayores, cayéndose en un círculo vicioso de requerimientos crecientes de capital externo.

Bajo este contexto es importante señalar el papel que ha jugado el sector industrial. La reactivación de la demanda interna asociada al cambio estructural y de modernización que se empezó a dar en algunos sectores, permitió que ésta alcanzara crecimientos incluso por encima del PIB total, siendo los más importantes los registros durante 1989 y 1990 en que creció a tasas superiores del 5%. Por grandes componentes de la industria destacan las manufactureras que durante esos mismos años una tasa de crecimiento real del 7.3% y 6.2%, siendo este componente de la industria el que contribuyó en mayor medida a la evolución no sólo a la producción industrial sino que también en toda la economía.

De las grandes divisiones de las manufactureras, las que presentaron el mayor dinamismo

a partir de 1988 son la producción de maquinaria y equipo, en la cual se incluye la Industria Automotriz, Química y Derivados de petróleo, y Alimentos Bebidas y Tabaco. Sin embargo, otras industrias (básicamente nacionales) como la textil, imprenta, madera y metálicas básicas experimentaron caídas en su producción.

De acuerdo a lo anterior se puede deducir que el sector Industrial en México ha constituido el eje del proceso de crecimiento cuantitativo de la economía. Sin lugar a dudas, la Industria Manufacturera ha sido la más dinámica ya que en la década de los ochenta observó una participación promedio del 21% del Producto Interno Bruto nacional total.

Dentro de la composición de la Industria Manufacturera se encuentra la rama de la Industria Automotriz y ésta, como se menciona en párrafos anteriores ha sido, en los últimos años, una de las más relevantes, aportó el 11% del Valor Interno Bruto de la producción total manufacturera.

En efecto, la Industria Automotriz requiere de especial atención debido a los agentes económicos que concurren en ella (fundamentalmente capital transnacional). Esto es, que una de las características de la rama, en su estrecha vinculación al mercado mundial y la presencia predominante de capital y tecnología extranjera en la Automotriz Terminal.

Dada la importancia que reviste para la economía la Industria Automotriz, el presente trabajo tiene como propósito hacer un análisis del comportamiento de ésta industria, tanto a nivel

micro como macroeconómico, revisando las principales variables como son Valor bruto de la Producción, Producto Interno Bruto, Consumo Intermedio, Producción, Ventas, Inversión y Empleo.

Para lograr los objetivos de la investigación, éste trabajo se dividió en cinco apartados los cuales a continuación se describen. En el capítulo primero se plantean las teorías económicas que se utilizaron como soporte para validar la investigación, asimismo se describe el desarrollo histórico y la participación de esta industria dentro de la actividad económica del país.

En el capítulo segundo, denominado "La Industria Automotriz en el contexto de la Economía Mexicana", se hace un breve resumen de la Industrialización en México, a través del cual surgirán los rasgos predominantes de una de sus ramas más importantes: la Industria Manufacturera mediante el análisis de la importancia y la ubicación de algunos rasgos básicos de esta última, se hace hincapié en la Industria Automotriz de nuestro país. El capítulo primero finaliza con un resumen del desenvolvimiento de la Industria Automotriz Mexicana desde sus inicios hasta principios de la década de los noventa.

En el capítulo tercero: "Intervención del Estado en el desarrollo de la Industria Automotriz nacional", se retoma la lógica de su desenvolvimiento en México y se analiza, en primer lugar, el crecimiento de esta rama a la luz de la regulación estatal, continuando con una exposición de los puntos más importantes de cada uno de los decretos desde 1931 hasta 1995.

Una vez ubicada la importancia y el desenvolvimiento de la Industria Automotriz en el contexto de la economía mexicana, en el capítulo cuarto: "Participación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica", se describe en forma sucinta la estructura de la industria, y se analiza su participación en el contexto de toda la economía, esto es se hace un análisis a nivel macroeconómico.

En el capítulo quinto se describe la situación de la Industria Automotriz mexicana respecto a las variables más representativas del sector, esto es, producción, ventas, exportaciones, importaciones, inversión y empleos.

Cabe puntualizar que los indicadores utilizados para elaborar nuestras estadísticas fueron de dos fuentes únicamente: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Contar con indicadores recientes fue imposible, por esta razón se analiza únicamente el período 1989-1993 y en algunos casos hasta noviembre de 1995, cuyos indicadores son los de más reciente publicación.

Finalmente se presentan las conclusiones a las que se llegó durante el desarrollo de ésta investigación y la bibliografía utilizada.

Capítulo I Marco Teórico-Histórico

Este capítulo tiene como propósito mostrar algunas de las teorías que se utilizarán como soporte para darle validez a la investigación que se desarrollará en torno al comportamiento económico que ha tenido la industria automotriz en México. Por otra parte, también se describirá el desarrollo histórico y la participación de esta industria dentro de la actividad económica del país.

1.1 Antecedentes Teóricos

Para tener una idea clara de este apartado, se hace necesario partir primero del significado de economía. Desde la época de los griegos (siglo IV a.c.), este término significaba de acuerdo sus raíces etimológicas, administración del hogar, durante ese mismo periodo, el filósofo Aristóteles le dio una nueva connotación, denominándola Economía Política, término que hasta la fecha conocemos, sin embargo, a lo largo de todos estos siglos han surgido una gran variedad de definiciones, como por ejemplo J. B. Say la definía como *"la ciencia la riqueza"*, otros autores mencionan que la economía *"es la forma en que los seres humanos organizan sus actividades relacionadas con el consumo y la producción"*, o como *"el estudio del dinero, los tipos de interés, el capital y la riqueza"*¹. Sin embargo, se puede decir que la economía es una ciencia social porque se encarga de analizar a la sociedad en su conjunto, es histórica porque se basa en hechos históricos, por lo tanto, su función principal es el estudio de las relaciones que se dan entre los

1/ Samuelson, Paul A, *Economía*, editorial McGraw-Hill, México, 1987, p. 4

vez, a las limitaciones a la entrada de nuevos vendedores al mercado. De esta forma, existen mercados de competencia perfecta y mercados de competencia imperfecta y, dentro de éstos últimos, mercados monopolísticos y oligopólicos.

El siguiente cuadro muestra las características de cada uno:

Cuadro 1
Tipos de Mercado y sus características

	Competencia perfecta	Competencia Imperfecta		
Características		Competencia monopolista	Oligopolio	Monopolio
Número de vendedores	Muchos	Muchos	Pocos	Uno
Capacidad para influir en el precio	Ninguna	Limitada	Alguna	Completa
Limitaciones a la entrada de nuevos vendedores	Ninguna	Ninguna	Algunas	No hay entrada de nuevos vendedores

Las empresas que participan en mercados de competencia perfecta no influyen en el precio de mercado con sus decisiones de oferta, además, no compiten en el sentido habitual. La forma en que estas empresas ganan es mediante una operación lo más eficiente posible, que les permita vender la cantidad que maximiza sus beneficios.

Otro criterio de distinción de los diferentes tipos de mercado se refiere a la facilidad con

que pueden entrar nuevas empresas en la industria. Si las empresas existentes en una industria se preocupan por la posibilidad de que entren nuevas empresas, no pueden subir sus precios para obtener muchos beneficios, ya que, en ese caso, entrarían nuevas empresas para tratar de obtener algunos de esos beneficios.

Cuanto más difícil les resulta a las nuevas empresas entrar en una industria, mayor es la libertad que tienen las empresas existentes para influir en el precio. En el caso del mercado de competencia perfecta, dado que los vendedores son abundantes y que ninguno de ellos puede influir de manera individual sobre el precio, siempre existe la posibilidad de que nuevos vendedores entren al mercado puesto que no siempre existen barreras de entrada.

Dentro de la competencia imperfecta, existen tres mercados: la competencia monopolista, el oligopolio y el monopolio.

El mercado de competencia monopolista tiene características muy similares al de competencia perfecta. Existe también un gran número de vendedores y no existen barreras a la entrada de nuevos vendedores; sin embargo, el producto no es homogéneo, como en el caso de la competencia perfecta. En este mercado, el producto que ofrece un vendedor difiere sensiblemente del que ofrece otro. Esto da como consecuencia una cierta influencia de cada uno de los oferentes en el precio.

Por su parte, el oligopolio se caracteriza por la presencia de pocos oferentes en el mercado

~~Marco Teórico-Histórico~~ Marco Teórico-Histórico ~~Marco Teórico-Histórico~~
que establecen barreras de entrada a nuevos vendedores y que, al presentar cierto grado de diferenciación en sus productos, tienen también cierta libertad para establecer precios.

El mercado de autos se comporta como un oligopolio. Los vendedores que se encuentran en el mercado son pocos, cada uno de ellos fija de manera individual el precio que desea por sus automóviles y es difícil que nuevos vendedores puedan entrar al mercado. En el caso de México, las empresas que operan en este mercado son actualmente 5 (General Motors, Ford, Chrysler, Nissan y Volkswagen) y aunque se está promoviendo el ingreso de la Mercedes Benz, la BMW y la Toyota, sin embargo, se seguirá hablando de un oligopolio ya que el número de oferentes continúa siendo reducido.

Respecto al monopolio, éste se caracteriza por la existencia de un sólo vendedor. Un ejemplo de monopolio en el caso de México, en el suministro y el precio de la energía eléctrica sobre el que el estado tiene un control total. Sucede de igual manera, con el resto de servicios públicos que son ofrecidos por el estado, como agua y alumbrado público, entre otros.

Las anteriores estructuras de mercado están definidas de acuerdo con la conducta de los vendedores de los bienes. Sin embargo, la estructura del mercado también puede definirse según la conducta de los compradores. Al oligopolio y al monopolio les corresponden el *oligopsonio* y el *monopsonio*, términos que significan que hay pocos compradores y un solo comprador, respectivamente. Respecto a la competencia perfecta, suponemos que existe también un gran número de compradores y ninguno de ellos puede influir de manera determinante en el precio.

El mercado de autopartes es un ejemplo de oligopsonio, porque los únicos compradores son los productores de automóviles y son un número reducido. En el caso de México, el mercado de materiales para la extracción de petróleo es un ejemplo de monopsonio, dado que el gobierno es el único comprador de ellos, no existe nadie más en el país que realice actividades de extracción de petróleo.

Por otra parte, cabe mencionar que un mercado se compone de oferente y demandantes. La cantidad demandada de un bien es la cantidad que el demandante está dispuesto a adquirir en el mercado a un precio determinado.

La cantidad que se demanda de un bien en el mercado depende de varios factores, entre ellos destacan: su precio, los gustos, los ingresos de los compradores, el precio de otros bienes relacionados y las expectativas de los precios futuros del mismo bien.

La cantidad de un bien que la gente compra en un momento dado depende del precio del mismo: cuanto mayor es el precio de un artículo la gente está dispuesta a comprar menor cantidad de él y cuanto más bajo es el precio más unidades del mismo se demandarán. Por tanto, existe una relación inversa entre el precio del mercado de un bien y la cantidad demandada del mismo.

A esta relación entre el precio y la cantidad es a lo que se llama la tabla de demanda y a su expresión gráfica, curva de la demanda.

Marco Teórico-Histórico

trato de buscar una explicación a los graves problemas que enfrentaban las economías en esa época, sobre todo durante la gran depresión de 1929-1933.

El modelo keynesiano (específicamente el de corto plazo de la oferta agregada) se construye sobre la idea de que los salarios y los precios nominales no se ajustan con suficiente rapidez para mantener el equilibrio del mercado laboral, de modo que pueden considerarse rígidos, inmóviles. Este modelo difiere del modelo clásico (o de largo plazo) precisamente en la consideración de esta rigidez. Lo importante de estas diferentes hipótesis es su explicación del desempleo.

Obviamente, los salarios y los precios no son completamente fijos en ninguna economía. El mismo Keynes reconoció que los salarios, con el tiempo, se ajustarían a los desequilibrios del mercado laboral. Pero el punto de Keynes era que el ajuste sería lento, de hecho tan lento que no sería válido suponer que los salarios se irían ajustando a los precios, éstos se moverán y aquellos permanecerán establecidos, un año, tres años, etc.

Entre las características de los mercados laborales que pueden contribuir a la rigidez del salario nominal³ hay una que ofrece la explicación más directa: los contratos laborales a largo

3/ Dentro del sistema capitalista, al salario se le define como el valor de cambio de la fuerza de trabajo expresado en dinero

Existen diferentes clasificaciones de salario, dentro de los que destacan el Real, que representa la cantidad de mercancías y servicios que realmente se pueden obtener con la cantidad de dinero que se recibe. Es la relación que existe entre salario nominal y precios de las mercancías que el trabajador consume y el Nominal es la cantidad de dinero que recibe el trabajador por su fuerza de trabajo. Véase: Mendez, M. José Silvestre, *Fundamentos de Economía*, ed. Interamericana, p 160-162.

plazo. Normalmente, los sindicatos negocian contratos salariales con los empleadores a intervalos regulares de tiempo, en muchos países una vez al año y, en algunos casos por periodos más largos. Estos contratos a largo plazo estipulan un nivel de salarios nominales que se mantendrán en vigor durante todo el periodo de contrato, o una fórmula preestablecida de reajuste del salario nominal durante la vigencia del contrato, por ejemplo un incremento similar al incremento en el nivel de precios o un porcentaje de aumento proporcional a la productividad. En los países con un historial de inflación muy alta la duración de los contratos tiende a ser menor.

El ejemplo clásico que se puede citar para darle validez a lo anterior, es el caso de Brasil, se recordará que durante la década de los setenta tenía las tasas de inflación más altas del mundo, motivo por el cual redujo la duración de sus contratos laborales. De 1973 a 1979 los incrementos de sus bienes y servicios se incrementaron considerablemente a una tasa record del 80%. En ese momento, el Congreso acordó disminuir la duración de los contratos de un año a seis meses. La tasa de inflación continuó su escalada a nuevas alturas durante la década de los ochenta, y a fines de 1985, los contratos empezaron a revisarse cada tres meses.

Para ejemplificar se hace necesario presentar el siguiente ejemplo: Es claro que un trabajador se provee de los bienes y servicios que necesita o desea adquirirlos con el salario que recibe, pero es necesario hacer una diferencia entre el salario que se recibe y lo que realmente puede comprarse con él, el nivel de precios nos da esta diferencia, porque es el que determina lo que alcanzará a comprar un trabajador con su dinero. Esta cuestión es lo que se conoce como

salario real y cuya formula es la siguiente:⁴

$$\text{Salario real} = \frac{W}{P} * 100$$

Donde:

W = Salario nominal

P = Índice de precios

Por ejemplo, si un trabajador obtiene 6,000 pesos mensuales de salario, y el índice de precios es de 145 mensual el salario real será:

Datos:

W = 6,000

P = 145

Entonces:

$$\text{Salario real} = \frac{6,000}{145} * 100 = 4,137.96$$

Es decir que, 6.000 pesos mensuales de salario nominal significan, al nivel de precios establecido, un poder adquisitivo de 4.197.93 pesos.

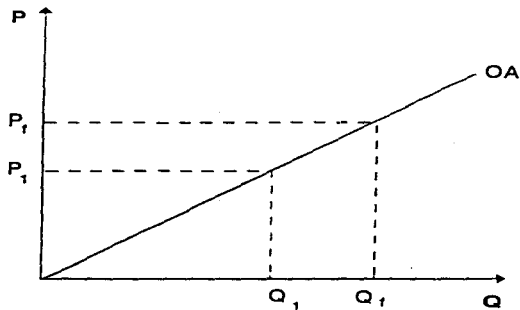
La idea básica del modelo keynesiano más simple es que, con W nominal fijo, el salario real variará inversamente con el nivel de precios.

A medida que sube el nivel de precios (P), cae el salario real y, como consecuencia de que el salario nominal no ha cambiado, las empresas tendrán una motivación adicional para trabajo

4/ Véase: Samuelson, Paul A., *Economía*, Ed. McGraw-Hill, México, 1987, p. 170-192

ya que, ahora es más barato. Esta contratación de trabajo adicional elevará el nivel de producción, como resultado de mayores horas de trabajo dedicadas a ella. Si se relacionan estos efectos se puede observar que un aumento del nivel de precios conlleva a un aumento de la producción.

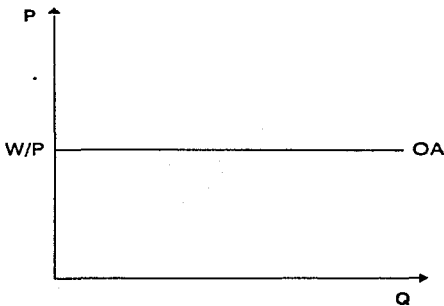
Como resultado, la curva de oferta agregada tiene pendiente positiva, como se muestra en la gráfica siguiente:



Supongamos que, cuando el nivel de precios se encuentra en P_f en la gráfica, entonces el producto correspondiente a P_f será Q_f . Con un nivel de precios menor que P_f , por ejemplo, P_1 , el salario real es mayor, ahora el factor trabajo será más caro, entonces las empresas considerarán

contratar menos empleados y aún despedir algunos, por tanto, la producción descenderá, al dedicar menos horas de trabajo a ella. A la producción que le corresponde a este nivel de precios será también menor (Q_1). El hecho de que la curva de oferta agregada keynesiana sea de pendiente positiva tiene consecuencias importantes para la formulación de políticas económicas, al realizar acciones de política que cambien el nivel de precios, el gobierno estará afectando el salario real y, por lo tanto, el nivel de la oferta agregada.

Merece la pena mencionar aquí un caso especial del modelo Keynesiano. Cuando el salario nominal no se mueve ni siquiera en una pequeña escala, cuando es absolutamente fijo, la curva de la oferta agregada tiene una forma particular; es totalmente horizontal al nivel de salario real W/P , gráficamente se representa así:



de desarrollo original originario. Los países considerados como centro se caracterizan por dirigir y orientar el desarrollo capitalista a nivel mundial, economías en donde primero penetraron las técnicas capitalistas de producción y tiende a concentrarse en ellos el creciente nivel de la productividad, que trae consigo a favor una demanda creciente y que acompaña al incremento de la productividad. Se concentran también los procesos industriales que avanzan con incesantes innovaciones tecnológicas que diversifican más la producción de bienes y servicios.

Los países periféricos se definen como economías cuyos sectores productivos permanecen inicialmente rezagados, desde el punto de vista tecnológico y de organización, forman una estructura económica de grandes contrastes respecto al centro, lo cual se presume en el comercio internacional y su gran dependencia desde los más diversos ámbitos.

"Al constituirse, impulsada por la gran expansión de los centros durante la fase de desarrollo hacia fuera, la estructura productiva de periferia adquiere dos rasgos fundamentales: Por un lado se destaca su carácter especializado, o unilateralmente desarrollado, ya que una parte sustancial de los recursos productivos se destina a sucesivas ampliaciones del sector exportador de primarios, mientras la demanda de bienes y servicios que aumenta y se diversifica, se satisface en gran parte mediante importaciones".

El capitalismo periférico es parte integral del sistema mundial, ordenado de acuerdo al esquema de la división internacional del trabajo, Subordinado a los intereses de los países

6/ Rodríguez, Octavio, *La Teoría del Desarrollo de la CEPAL*. Ed. Siglo XXI, México, 1989, p. 26

avanzados, bajo el signo de su hegemonía y el imperio de las leyes de mercado. La periferia parte de un atraso inicial en donde las técnicas dirigidas a la producción sólo se implantan en algunas actividades económicas directamente relacionadas con la exportación, las cuales se relacionan con sectores rezagados en cuanto a la penetración de nuevas técnicas y niveles de productividad del trabajo.

Las desigualdades en el grado de avance de las estructuras productivas y los niveles de ingreso respectivamente (centro-periferia), no permiten avanzar en la periferia niveles de ahorro y tasas de acumulación tan importantes y elevadas como en los países centro, lo que limitan la posibilidad de eliminar o reducir el rezago estructural.

En el caso de los países de América Latina en donde la especialización es la producción de materias primas y productos con alto contenido de fuerza de trabajo, se da un fenómeno sui generis, en donde los ingresos del país productor varían constantemente y esto los obliga a devaluar sus monedas, y buscar en forma desesperada (mediante medidas de política económica depresiva) divisas extranjeras, ello implica que a corto plazo varíen los términos en beneficio de los países desarrollados y en forma inversa en perjuicio de los subdesarrollados.

"Las leyes de financiamiento del sistema capitalista en un contexto de subdesarrollo, al impulsar al producto a lanzar su capital a la circulación, terminan originando desproporcionalidades entre las diversas ramas de la producción debido a los diferentes niveles y ritmos de ganancia que en ellas se obtiene. Esto conduce a que la inversión no se divida en

Marco Teórico-Histórico

proporciones correctas entre las diversas ramas industriales, además que esto se ve impedido por la dependencia tecnológica”.

Dentro de las propuestas que manejan los estructuralistas, se hace hincapié en la tesis, de que se debe reformar la estructura del sistema capitalista internacional, con la finalidad de que las relaciones de intercambio comercial no sean tan desproporcionadas. Pero debido a intereses político-económico todos sabemos que esa postura resulta imposible.

1.1.4 Corriente Neoliberal

A diferencia de los años treinta, en la década de los ochenta, no ha surgido una verdadera revolución científica pero sí una contrarrevolución por vía del retorno a la ortodoxia bajo la sombra del monetarismo. *“En teoría aparece el monetarismo friedmaniano y el monetarismo de la economía de la oferta en la práctica. Surge así el tacherismo en Inglaterra, y en Estados Unidos la Reagannomía. En América Latina, la contrarrevolución Monetarista a través de la Teoría Monetaria de la Balanza de Pagos. Este regreso a la ortodoxia también ha sido llamado por sus impulsores la revolución Conservadora, es decir la nueva macroeconomía clásica.”*⁸

La concepción de Friedman sobre la inversión del estado es que el problema del desempleo y la inflación puede corregirse a través de una política monetaria contraccionista. La Ley

Z/ Huerta, Arturo, *Economía Mexicana, más allá del milagro*, Ed, Cultura Popular, México, p. 127

B/ Villareal, René, *Mitos y realidades de la Empresa Pública en México*, Ed. Diana, 1989, pp. 41-42

Monetarista establece que la fijación cesa cuando la oferta monetaria crece a una tasa fija. Sostiene que todo incremento en la oferta monetaria por encima de la tasa de crecimiento potencial de la economía, dada por la tasa natural del desempleo, sólo provocará inflación.

Se acepta el estado a corto plazo pero solamente a través de una política monetaria y fiscal expansionista, sin embargo, esto puede provocar inflación, ya que los agentes ajustan sus expectativas a largo plazo provocando la violenta alza a la tasa natural del desempleo. Esta concepción ortodoxa plantea que la inflación es resultado del producto del déficit fiscal, que a su vez ha originado una política monetarista de dinero fácil para financiarla.

Lo nuevo del monetarismo en sus recomendaciones es que finalmente tiene que desaparecer el estado Keynesiano en su papel de regulador, benefactor y recaudador de impuestos. Lo único que se requiere para alcanzar el mejor de los mundos posibles es volver al liberalismo, una libre empresa y un libre mercado.

En materia de política monetaria (es decir, la concentración de la oferta monetaria a través de la vuelta al patrón oro) la economía de la oferta acepta dos grandes críticas al capitalismo contemporáneo, el monopolio y la pérdida de soberanía del consumidor, y las retama como dos grandes virtudes del capitalismo de mercado, que permite la innovación tecnológica y la oferta de alternativas al consumidor. Aquí radica la diferencia de la economía de oferta. El monetarismo friedmaniano, insiste en que los monopolios son producto de un estado proteccionista.

público como causante de la inflación, del déficit del sector externo y de los problemas del sector financiero nacional, ya que se dice aumenta la demanda más allá de las condiciones productivas internas y genera así presiones sobre los precios, importaciones y créditos. Al mismo tiempo, las causas de desequilibrios macroeconómicos (déficit público, desintermediación financiera, déficit del sector externo, desequilibrio productivo, etc.) son atribuidas a la intervención del estado en la economía, sin considerar que esa intervención se ha supeditado en gran medida a las necesidades de acumulación y crecimiento requeridos por el sector hegemónico de la economía"¹⁰

1.2 Marco histórico

Durante el período 1940-1970, el estado jugó un papel importante en el proceso de crecimiento económico, su papel de inversionista lo garantizó a través de la política económica al constituirse como estado protector mediante el establecimiento de una estructura proteccionista y de estímulos a la industria, y que orientado hacia el mercado interno cumplió en satisfacer en una primera etapa, la demanda de bienes de consumo, mientras que las importaciones en su participación en la oferta global se redujeron considerablemente.

Como resultado de este proceso, en la primera etapa del modelo de sustitución de importaciones (1940-1955), la economía presentó un crecimiento de PIB de 5,8%, un proceso inflacionario del 10,6% y desequilibrios externos reflejados en el déficit de la balanza de pagos en cuenta corriente, originando que la moneda se devaluara en dos ocasiones.

^{10/} Huerta, Arturo, op. cit. p. 127

lo cual se utilizó en forma discriminatoria la deuda externa y la inversión extranjera.

En el periodo de sustitución de importaciones, las actividades manufactureras de la industria, por ser las más dinámicas, fueron las que contribuyeron en mayor medida al déficit de la Balanza Comercial por sus crecientes necesidades de artículos de importación, debido a que gran parte de las materias primas y artículos semielaborados no eran fabricados dentro del país por las características de la naciente industria, es decir, no tenían el nivel de eficiencia productiva y tecnológica para competir con los mercados internacionales.

Finalmente cabe agregar que el funcionamiento del modelo de sustitución de importaciones genero la industrialización y el crecimiento durante el periodo 1939-1970, pero al final de la década de los sesenta se presentaron grandes desequilibrios económicos internos (la política fiscal regresiva fomentó al ahorro interno a costa de no aumentar los impuestos y las tarifas), dependencia de capital extranjero (inversión y endeudamiento). Esta estrategia originó que la deuda publica representara más de una quinta parte del PIB, escenario que demostró el costo del proyecto de industrialización y crecimiento estabilizador.

Capítulo II La Industria Automotriz en el Contexto de la Economía Mexicana

2.1 El proceso de la industrialización

Como ya se maneja en el capítulo I, el avance del sector industrial del país durante las décadas en donde se implementó el modelo de sustitución de importaciones, constituyó el eje del proceso de crecimiento cuantitativo de la economía, lo anterior permitirá explicar en gran medida la expansión sostenida que se dio en ese entonces.

Cabe mencionar que, el auge de la industrialización no fue el más conveniente, debido a que dentro de este proceso se experimentaron los siguientes fenómenos:

- La polarización del aparato productivo, que trajo como consecuencia un descuido del sector primario en donde las inversiones tendieron a decrecer, culminando con la pérdida de la autosuficiencia productiva con que se contaba.
- La concentración regional de la industria, principalmente en tres lugares: Guadalajara, Monterrey y el Distrito Federal.
- La producción de bienes y servicios por parte de las empresas ubicadas en el Distrito Federal estuvo sesgada hacia los bienes de consumo, mientras que en la primera etapa de industrialización, la producción de bienes de capital fue casi inexistente.

- La presencia de la empresa transnacional en el sector, representó un gran porcentaje de las inversiones totales.
- Como consecuencia de los puntos anteriores, el país entro en un acentuamiento del grado de dependencia económica (constante incremento de las inversiones extranjeras directas; continuo endeudamiento vía prestamos de organismos financieros internacionales y un alto grado de dependencia en materia tecnológica).
- La traducción de lo anterior se presenta como un fuerte desequilibrio externo y un gran déficit público, debido a que la política del Estado era mantener esa expansión a cualquier costo.
- El modelo de industrialización llega a su agotamiento a fines de los años setenta en los que se presenta un estancamiento del sector, que inmerso en la crisis de esta década, puede entenderse como un problema estructural que reflejó el agotamiento del modelo y la ausencia de una estrategia alternativa que cumpliera con las funciones de dinamismo económico.

De lo anterior, se ve claramente que en el contexto de un marco internacional capitalista, delineado por condiciones oligopólicas de producción y progreso técnico acelerado, la industrialización en México provocó una situación de concentración económica que puede, ejemplificarse con las circunstancias que prevalecieron durante el año de 1965, en donde las

estadísticas industriales revelaron que de los 136,066 establecimientos censados, solamente el 0.3% (esto es, 407 establecimientos industriales en total) producían anualmente un valor superior a los 50 millones de pesos, de ese año.

Estas 407 empresas poseían el 46.5% del capital total invertido y generaban el 46.3% del valor global de la producción. Tendencias como éstas se presentaron a lo largo del proceso de industrialización.

Además de la gran concentración, la industria mexicana contaba con agentes económicos que moldeaban y actuaban directamente en el perfil sectorial de ésta: insuficiencia en el desarrollo de la producción de bienes de capital. Esto es, que la mayor parte de la producción en la industria está destinada a la fabricación de bienes de consumo intermedio.

Por otra parte, la composición de los agentes industriales en México, presenta un sector transnacional dominante de un tercio del aparato industrial con tendencias a expandirse, lo cual plantea serios problemas de dependencia. En cuanto a la industria nacional, se cuenta con un sector privado a través de grandes grupos, y con un sector paraestatal con grandes dificultades de eficiencia y rentabilidad.

2.2 Importancia de la Industria Manufacturera Mexicana

Dentro de la industria nacional, el sector más importante es, sin lugar a dudas, la industria

La Industria Automotriz en el Contexto de la Economía Mexicana

manufacturera, la cual representó durante la década de los ochenta una participación promedio del 21% del producto interno bruto total.

Su estructura de mercado es concentrada, es decir, que unas pocas empresas controlan un alto porcentaje de la producción; las barreras de entrada en las ramas más concentradas se presentan en forma relevante para aquellas denominadas por el capital nacional, mientras en los que se encuentra la presencia de empresas trasnacionales son menos significativas.

En lo que respecta a la presencia de empresas trasnacionales, se observó que su participación fue heterogénea (por cuanto a las ramas en que se encuentra) y elevada. Este tipo de empresas controlan aproximadamente el 30% de la producción manufacturera, encontrándose este control en ramas como químicos, automotores, hule, alimentos para animales y maquinaria.

Al analizar globalmente los agentes económicos de la industria manufacturera, se puede decir que, la empresa trasnacional controló los sectores de bienes de consumo duradero, las empresas privadas nacionales se dedicaron a actividades tradicionales y minería, mientras que las empresas estatales se encargaron de los bienes intermedios de origen petrolero.

En lo referente a insumos petroleros y producción de bienes de capital (que presentó una escasa producción nacional), se encontraron en manos de empresas privadas nacionales, seguidas en importancia por empresas trasnacionales. Sin embargo las ramas que se podrían dominar "típicamente productoras" de bienes de capital, estuvieron dominadas por empresas trasnacionales.

Bajo este esquema, el estado a través de su acción directa sobre la inversión trató de dar apoyo a ciertas ramas de actividad industrial consideradas claves para el crecimiento económico del país, impulsando así las ramas especializadas en bienes de consumo de alta rentabilidad y a las poco productivas o atrasadas les otorgaba facilidades para importar los bienes necesarios para su crecimiento, es por ello que *"la estructura productiva adquiere rangos fundamentales, por un lado se destaca su carácter especializado o unilateralmente desarrollado, ya que una parte sustancial de los recursos productivos se destina a sucesivas ampliaciones del sector exportador de productos primarios, mientras que la demanda de bienes intermedios y de capital aumenta y se satisface en gran parte por importaciones. Dicha estructura es además heterogénea o parcialmente rezagada, en el sentido de que coexisten en su seno sectores donde la productividad alcanza los niveles más altos del mundo y las actividades que utilizan tecnologías anticuadas, en las cuales la productividad del trabajo es muy inferior a las actividades similares en los centros"*¹¹

En lo que respecta a la composición de la industria manufacturera en grupos o ramas de actividad, la correspondiente a la industria automotriz fue una de las más relevantes, representó una participación promedio del 11% del valor bruto de la producción del total de la industria manufacturera.

La participación de la industria automotriz en el producto interno manufacturero (en millones de precios corrientes) presentó la siguiente estructura porcentual:

11/ Rodríguez, Octavio, *La teoría del Desarrollo de la CEPAL*, Siglo XXI, México, 1989, p. 28

Cuadro 2.1

Participación de la industria manufacturera en el PIB Manufacturero

Año	Participación %
1980	6.3
1981	6.8
1982	6.0
1983	4.5
1984	5.4

Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México, 1985

Lo que significa, que durante el período 1980-1984, la industria automotriz participó en el total del producto Interno Bruto Manufacturero con un porcentaje promedio del 5.8% .

Para el mismo período, la industria Manufacturera tuvo una participación promedio del 22.5% con respecto al producto interno bruto nacional, lo que demostró que la industria manufacturera representa un gran porcentaje de la producción nacional, así se deduce que la industria automotriz es una de las ramas mas importantes de la manufactura mexicana.

2.3 Desarrollo de la industria automotriz

Desde el año de 1900 hasta nuestros días, pueden distinguirse 4 etapas en el desarrollo de la industria automotriz: a) de importaciones (1900-1925); b) de ensamble (1926-1962); c) de fabricación (1963-1982) y d) de exportación (a partir de 1983).

a) Etapa de importaciones

En el año de 1915, según estimaciones, existían aproximadamente 54 mil vehículos en el país, todos ellos importados. En esa época las empresas transnacionales principalmente la Ford y la General Motors establecieron unidades productivas en Europa y América Latina. La principal motivación para realizar este tipo de inversiones se debió a las circunstancias por las que atravesaba este sector y que lo llevaron a una menor rentabilidad de los capitales, tales como: el acrecentamiento de la competencia entre las empresas automotrices, la saturación relativa de los mercados existentes y la aplicación de políticas proteccionistas.

Estas circunstancias, aunadas a la política económica que siguiera nuestro país en ese ramo, crearon las condiciones ideales para incentivar la inversión de capitales extranjeros en la industria automotriz mexicana. La empresa Ford durante éste período abrió en México la primera empresa armadora de vehículos, y durante una década ostento el monopolio de esta actividad¹².

Las medidas que el gobierno mexicano adoptó para motivar la inversión extranjera se tradujeron en: apoyo a la producción de aceites y lubricantes, exenciones fiscales, elevación de aranceles, promoción de inversiones, en el sector con reducción de tarifas de importación de material de ensamble, y ampliación de la red de carreteras. Aunado a lo interior, el crecimiento de la demanda interna y el de la industria Automotriz crearon, el ambiente necesario para abrir las puertas del país a la Inversión Extranjera Directa (IED).

12/ Lifchitz, Edgardo. El complejo automotriz en México y América Latina, UAM-A, México, 1985

b) Etapa de Ensamble

El desarrollo de la industria y perspectivas de expansión llevaron a la incorporación al sector las empresas General Motors, Chrysler y Automotriz O'Farrill (armadora mexicana) durante 1935,1940. Las empresas de servicios, comercio y producción, asociadas al desarrollo de la industria Automotriz hicieron su aparición, aunque el valor de la producción era reducido. La Industria Automotriz sólo aportaba el 1% del empleo y el 3% de la producción de la Industria.

En lo que respecta al grado de integración este fue muy reducido, pues la rama terminal incorporaba un 95% de componentes importados, la producción de carrocerías un 15% , en tanto que los talleres de reparación empleaban materiales importados en un 50% .

Al iniciar la década de los cuarenta, los efectos de la segunda guerra mundial trajeron como consecuencia una reducción tanto de la producción local (nula en 1944) como de las importaciones. No obstante, la empresa International Harvester se instaló dentro de la estructura económica del país, para llevar a cabo la actividad de ensamble de camiones, en ese mismo período nacieron cuatro ensambladoras con participación de capital nacional.

Para 1945, la producción interna apenas representó un poco más del 10% de la oferta total. La integración de la rama terminal seguía siendo prácticamente inexistente, en tanto que la producción de carrocerías y accesorios empleaba materias primas locales en un 90 y 65%, respectivamente.

Entre los años de 1945 y 1950, la existencia de una demanda reprimida considerable y el elevado crecimiento económico nacional, se reflejaron en una tasa elevada de crecimiento al pasar de una producción de 822 unidades en 1945 a 21,856 unidades en 1950. En 1946 se incorporaron a la producción las empresas Willis Mexicana de capital norteamericano, y Automoviles Ingleses de Capital Británico.

Con la existencia de 11 ensambladoras se duplicó la capacidad productiva entre 1945 y 1950. No obstante, la producción local sólo representó el 61 % de la oferta interna en ese período.

Hasta 1947, las plantas determinaron libremente los grados de integración nacional, realizaron el armado de vehículos a través del subensamble con escasa utilización de productos locales., la oferta automotriz se llevo a cabo en condiciones de libre mercado, sin restricciones para la importación de material de ensamble o unidades terminadas y sin control de precios.

Con el objeto de reducir las presiones sobre la balanza comercial, en 1948 el gobierno mexicano fijó cuotas de importación de vehículos, prohibió la importación de llantas y cámaras, y redujo las tarifas para la importación de material de ensamble. Estas medidas lograron que la producción nacional representara el 90% de la oferta interna de vehículos.

En la década de los cincuenta, se incorporaron al sector automotriz siete empresas más (una estatal, dos norteamericanas, tres nacionales representantes de empresas europeas y una japonesa). Sin embargo, la producción de vehículos disminuyó durante los primeros cinco años,

desde 1959).

En los albores de los años sesenta, desaparecen las fronteras geográficas y el mundo entra en una etapa de alta competencia que culmina con la aparición y formación del llamado Mercado Mundial. Como consecuencia del inicio del Mercado Mundial, se amplían el mercado laboral y las localizaciones productivas, lo que permitió al capital ampliar su margen de rentabilidad por medio de localización productiva hacia países con bajos costos laborales.

En 1962, el gobierno emitió el "*Decreto Presidencial sobre la Integración Nacional de la Industria Automotriz*" en el cual establecía que a partir de 1964 queda prohibida la importación de motores como unidades completas y de conjuntos mecánicos armados o para ensamble de vehículos, las medidas debían aplicarse en el corto plazo para obtener un mínimo de integración del 60%.

El período que inicia en 1963, siguió las directrices de la política de Sustitución de Importaciones, dando énfasis al crecimiento del mercado interno y la integración horizontal. En cuando a la estrategia empresarial, mercado creció vía la diversificación y no por creación de economía de escala y producción de serie.

Esta incapacidad fue producto de la reducida contracción del mercado interno y, en parte, por la lógica de acumulación impuesta por la empresas transnacionales que creó un sector de escalas ineficientes y con el alto grado de protección interna.

En esta década surge la Nueva División Internacional del Trabajo (NDIT), favorecida por:

- El desarrollo de la reserva potencial de fuerza de trabajo a escala mundial.
- La evolución del proceso laboral en la manufactura que permitió la descomposición del proceso productivo en unidades elementales, que requerían de una mano de obra descalificada o que podían prepararse en la ejecución de rutinas y trabajos monótonos.
- Los avances de las fuerzas productivas en el campo del transporte y las comunicaciones que liberaron a la industria de sus locaciones tradicionales.

En la década de los setenta, la Industria Automotriz se caracterizó por el dominio del capital extranjero, lo que imprimió a la industria de los países centrales un patrón tecnológico de obsolescencia. El proceso productivo siguió el patrón del Taylor y Fayol¹⁴, con ello se logró cierta especialización productiva en la fabricación de motores, base del auge de los años 80. La Industria

14/ Los principios fundamentales que se atribuyen a los teóricos clásicos como Henry Fayol y Frederick W. Taylor son los siguientes:

- Líneas claras de autoridad. Toda persona ha de estar relacionada con la autoridad a través de una cadena de mandatos hasta llegar al gerente general (cadena jerárquica).
- Especialización del trabajo. Si el trabajo se divide en tareas pequeñas que se aprenden fácilmente, se alcanza una mayor productividad. La compañía podrá entonces ser departamentalizada a partir del agrupamiento de tareas similares.
- Alcance del control. El número de personas subordinadas a un gerente debe estar limitado por índole de las tareas. En muchos artículos se discute si el alcance debe ser amplio o estrecho o si debe intentarse un número ideal.
- Separación clara entre personal de línea o staff. Los miembros del personal staff (o gerentes) deben actuar como consejeros de los gerentes de línea sin que influyan directamente con otros miembros de la empresa.

Véase: Murdick, G. Robert, *Sistemas de Información Administrativa*, Ed. Prentice Hall, pp. 81-82.

siguiente década.

Tales modificaciones consistieron principalmente en el estrechamiento del mercado y de la agudización de la competencia y de las prácticas comerciales proteccionistas, así como de los problemas de contaminación, los incrementos de precios en el petróleo, la recomposición (fusiones y acuerdos) de los capitales del sector automotriz a nivel mundial, y la reducción del tamaño de los motores y de peso de los vehículos con la sustitución de materiales mayor utilización de plástico y del aluminio, la introducción de controles electrónicos en diversos sistemas de las unidades automotrices y, en general, en el diseño total de los vehículos por las plantas.

La década de los ochenta, se inicia con el agravamiento de la crisis estructural debido a la caída del precio del petróleo, y al problema del pago de intereses de la deuda externa. Estas contradicciones obligaron a acelerar los proyectos de reconversión industrial, haciendo énfasis en las exportaciones.

Como los problemas de la Industria Automotriz continuaban respecto a su peso negativo en la balanza comercial y en el mercado interno, se diseñó un tercer decreto donde la integración industrial se traslada a segundo plano y se apunta hacia los propósitos de exportación que intentaban alcanzar escalas de competencia internacional en precios y calidad a muy corto plazo.

El decreto señaló, para alcanzar tales propósitos, la producción de Automóviles tendría que cumplir las normas en Estados Unidos, en cuanto al ahorro de energía y leyes anticontaminantes.

La década de los ochenta se caracterizó por los altibajos (algunos drásticos) en la economía mexicana. La Industria Automotriz no escapó durante estos dos lustros, de estas fluctuaciones, sin embargo, a finales de la década tornó el auge.

En efecto, de acuerdo con indicadores de este sector, proporcionados por el Banco de México, la producción de Automóviles creció un 22.9% en 1981 con respecto al año anterior.

d) Etapa de Exportación

Durante los años subsecuentes, y hasta 1988, la producción se mantuvo por debajo de los índices del 80%, siendo 1983 el año más crítico, donde el índice llegó a ser del 55.9%.

A continuación se mencionaran algunas distorsiones de tipo estructural que afectaron a la Industria Automotriz durante 1983:

- crónico déficit de divisas
- precios superiores a los prevalecientes en los países de origen
- vehículos no actualizados tecnológicamente
- producción ineficiente caracterizada por un número excesivo de modelos de producción limitada.

En esta década se dejaron de producir autos de ocho cilindros y se redujeron,

paulatinamente, de tres a una línea básica de producción, de tal suerte que en 1987 se contó con un máximo de cinco modelos para cada línea.

El desarrollo con propósitos de exportación en el sector automotriz estuvo orientado por medidas de política económica a nivel macro, a través de estas medidas se captó inversión. Vale la pena detenerse a analizar estos acontecimientos.

Los programas de conversión de deuda pública externa en inversión (SWAP) inician en la segunda mitad de 1986 con la participación de instituciones financieras internacionales. En esta medida de política económica macro, la Industria Automotriz participó.

En un año tres meses de operación, los criterios de selectividad se reflejaron en una concentración sectorial de la inversión que favoreció a la Industria Automotriz, al turismo, a los bienes de capital y metalmecánica y a las maquiladoras, estos cuatro sectores concentraron el 73% de los recursos captados.

La Industria Automotriz atrajo mayor monto de inversión. 469.9 millones de dólares en 1987, y ascendió a 551.5 seis meses más tarde, representando así el 31 y 25% del total autorizado. En 1988, se inició una recuperación de la Industria Automotriz Mexicana. El pacto de solidaridad económica abrió una coyuntura favorable a las ventas de vehículos (de hecho, estas se incrementaron un 37.9% con respecto al año anterior). Esto se debió a la baja en las tasas de interés y al crack de la Bolsa de Valores que impulsó a los consumidores a adquirir bienes de

consumo duradero, asimismo, los planes de financiamiento lanzados por la empresas para la venta de Automóviles y camiones representó un soporte para incrementar sus ventas.

De acuerdo con Rogelio Palafox^{15/}, durante esta década se puede ubicar al país tres tipos de factorías en la rama automotriz:

- i) Las que se denominan "viejas", ubicadas generalmente en el centro del país, como chrysler y General Motors en Distrito Federal, y DINA en Ciudad Sahagún. Se caracterizan por tener tecnología rezagada y producción que se destina casi exclusivamente al mercado interno.
- ii) Las "intermedias en proceso de modernización", como chrysler de Toluca, Volkswagen de Puebla, Nissan de Cuernavaca, y Ford de Cuautitlán y Tlalnepantla. Estas fábricas tienen áreas productivas con las características señaladas en las plantas "viejas", pero han integrado nuevas faxes y talleres productivos que cuentan con nuevas tecnologías en todos los " puntos estratégicos" de fabricación que requieren la calidad internacional, ya que se producción se destina mayoritariamente a la exportación. Esto se traduce en un proceso de " automatización puntual" con una heterogeneidad en el nivel técnico, en los sistemas de organización del trabajo, y en los artículos a fabricar. Su producción se destina tanto al mercado interno como a la exportación.

15/ Palafox, Rogelio, *Reconversión Automotriz y Resistencia Obrera en Volkswagen de México*, en Momentos Económicos, No. 40, IIE, UNAM, 1988.

- iii) Las "nuevas" equipadas con sistemas de producción modernos, maquinaria automatizada y programas de producción orientados a la exportación. Han encontrado mano de obra joven con nivel escolar técnico, cuyas percepciones salariales, prestaciones y organización sindical están por abajo de las condiciones de los trabajadores de las mismas firmas en el centro del país. Nos referimos a las plantas del norte: General Motors (1980) y Chrysler (1981) en Ramos Arizpe; Ford de Chihuahua (1983) y Hermosillo; Renault de Gómez Palacios, Durango (1984) y Nissan de Aguascalientes (1985).

Al finalizar la década de los ochenta, en el último año, aparece una nueva legislación automotriz (dic. de 1989) que plantea para la Industria Automotriz Mexicana un entorno de apertura y desregulación

La participación de la Industria Automotriz en el mercado internacional a través del fomento a su desarrollo fue su objetivo principal. Una de sus pretensiones fue permitir que las plantas terminales ubicadas en nuestro país seleccionaran los modelos que desearan fabricar.

Una de las obligaciones de estas plantas fue contar con precios competitivos para ofrecerlos a nivel internacional. Asimismo, y de una manera regulada, se les autorizó a ofrecer en el mercado interno vehículos automotores producidos por otros países. Esto funcionó en la zona fronteriza norte del país y en las zonas libres de Baja California, Baja California Sur y de Sonora, tanto para empresas armadoras como para distribuidores, con la condición o compromiso de mantener un saldo positivo de su balanza comercial y exportar 2.5 dólares por cada uno de los que

importaran.

Sin embargo, en 1990 las ventas de Automóviles en el mercado interno crecieron aproximadamente en un 10%, incremento poco significativo atribuible a los altos precios que imperaron en el mercado interno. Estas medidas en lugar de lograr el abaratamiento de las unidades destinadas al mercado doméstico y tratar de que la Industria Nacional de volviera competitiva, fomentaron únicamente las ventas externas.

En cuanto a los términos de intercambio, estos se mantuvieron prácticamente estancados durante 1990, llegando al 98%, mientras que durante 1986 fueron de 114%. Esto implicó la necesidad de incrementar los volúmenes de exportación con el fin de financiar las importaciones que realizaba la Industria Automotriz, tales como autopartes, automotores y materiales de ensamble.

Esta estrategia se planteó como necesaria, ya que el año de 1990, presentó una tendencia a incrementos moderados en el precio de motores de autopartes y una ligera disminución del precio promedio de los Automóviles. En 1990, el precio promedio de los Automóviles fabricados en México fue de 8,330 dólares (aproximadamente 20.6 millones de pesos) para el extranjero, en contraste con 40 ó 50 millones de pesos que significaba para los consumidores nacionales. Esta situación se debió a los impuestos de tenencia que se elevaron hasta el 50% del valor original del vehículo.

Las perspectivas que se planteó la Industria Automotriz en cuando a la importación fueron que, a partir de 1993 las plantas automotrices que obtuvieran un superávit en 1991 y en 1992 podrían importar vehículos sin ninguna especificación de modelos o capacidad motriz.

Capítulo III Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional

3.1 Crecimiento y Regulación Estatal

Sin lugar a dudas, la política gubernamental que apoyó abiertamente a la Industria Automotriz fue uno de los factores determinantes para incentivar la inversión de capitales en este sector, sobre todo los de origen externo.

En efecto, al iniciarse el auge de esta industria existían ciertos factores: estímulos fiscales, bajos costos de transportación, bajo precio de la mano de obra mexicana, expansión del mercado interno, etc.

La ampliación de la industria, se da en nuestro país a raíz de que además de contar con condiciones internas favorables para la expansión económica en los años previos a la segunda guerra mundial se realizaron transformaciones en la economía externa.

La inversión extranjera directa (IED) y la nacional, alentadas por la legislación estatal, se incrementaron en tal forma que hicieron posible el desarrollo de la producción nacional al estimular las actividades de ensamblaje. En 1948, el gobierno había emitido disposiciones para limitar las importaciones en autos armados en el extranjero debido a la presión que esto ejercía sobre la balanza comercial, como resultado de ello, el número de ensambladores existentes en el país se incrementó.

Las anteriores disposiciones se removieron en 1950. Sin embargo, la intervención estatal se acrecentó a través de la promulgación de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia de Economía, que le permitió un mayor control sobre el sector automotriz. Como instrumento, dicha ley posibilitó al estado la fijación de precios oficiales a los vehículos y la adopción de mecanismos tendientes a evitar desajustes en el mercado interno.

La derogación de las restricciones a la importación, contribuyó de manera decisiva en el repunte de las compras externas de Automóviles y camiones terminados, las cuales causaron ritmos de crecimiento, en algunos casos superiores, a los mostrados por la producción nacional. En las estadísticas de la Industria tal comportamiento se reflejó claramente: en 1950, la producción total era de 21,575 unidades y la importación sumaba 15,778 vehículos; para 1960, el primer rubro se incrementó a 49,807 y el segundo a 38,368 unidades, con lo cual se observa un crecimiento más acelerado de las importaciones, de 2.43 veces en el periodo mencionado frente a 2.3 veces de la producción en los mismos años¹⁶.

La modificación en la composición de la oferta, producto del crecimiento de las importaciones, tuvo un éxito relativo al orientar la producción interna de automotores al armado de camiones; del 50% del total ensamblado en México, durante 1950, pasó al 65% del total en 1954.

En 1951, el estado creó el Comité Consultor sobre importaciones de Automóviles

16/ Nacional Financiera. *La economía Mexicana en Cifras*

fundamentándose en la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal. Las funciones del Comité consistían en la evaluación del comportamiento económico, financiero y de la producción de las empresas a fin de asignarles las cuotas de importación de componentes y partes automotrices.

Detrás de la adopción de tales medidas, se reconoce un esfuerzo sustitutivo que tenía por objeto reforzar la integración del sector de autopartes del sector terminal.

Pese al limitado alcance de tal política, algunos productos tuvieron una evolución favorable, dentro de los más importantes se encuentran: acumuladores, amortiguadores, muelles, vidrio plano, llantas y cámaras. Esta última industria logró cubrir totalmente la demanda interna a partir de la prohibición para importarlas.

El balance sobre la evolución del sector automotriz en la década de los 50, para ponderar los logros y avances conseguidos, arroja un saldo precario y contradictorio en cuando a generación de empleos y potencial sustitutivo, dado que se hallan deficiencias en la instrumentación y funcionamiento de la política del fomento al sector y a la respuesta de este ante tales estímulos. Por una parte, si bien la liberación de las importaciones en el sector terminal provocó una recomposición de la oferta, también reforzó el desequilibrio existente en la producción de autopartes, es decir, se retroalimentó la brecha existente entre la capacidad productiva de los armadores y los productores de partes; por la otra, la fijación de cuotas a la importación de partes y refacciones para los ensambladores nacionales fue resultado de la sobrestimación del potencial productivo del sector, que no considero la flexibilidad de la

Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional

infraestructura existente para enfrentar cambios acelerados en la demanda del sector terminal y, en consecuencia, para responder al objetivo de integración.

Un resultado adicional lo constituyó la instalación de numerosas fábricas ensambladoras extranjeras, que contradijeron los objetivos de disminuir su presencia en el sector y de aliento a la participación del capital privado nacional.

En 1958, el número de empresas fabricantes de autos creció a 19, de éstas, 12 eran plantas armadoras y todas ellas importaban vehículos. En efecto, en esta década se agregan las empresas siguientes: Diesel Nacional en 1951 (fabricante de Fiat, Renault y camiones Dina); Autos Packard en 1951, Stude Baker y representaciones Delta en 1953; Volkswagen Interamericana en 1954, e Industrial Automotriz en 1955.

Para subsanar la situación prevaleciente en la industria, al finalizar la década se diseñaron políticas dirigidas a modificar los patrones de consumo y el modelo del crecimiento al sector. Sin embargo, la práctica no fue lo suficientemente profunda, ya que consistió en la eliminación de algunas marcas y modelos de lujo, una desaceleración en el crecimiento de los precios y en el impulso a la venta de Automóviles compactos, por lo que en 1960 se hizo necesario establecer una nueva política de cuotas de ensamble.

El mecanismo de fijación de estas cuotas proponía, fundamentalmente, elevar el contenido nacional de los vehículos fabricados internamente hasta un mínimo equivalente al 60%. La salida

Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional del mercado nacional de algunas empresas fue el resultado casi inmediato, en virtud de que los componentes nacionales -en términos de precio y calidad- no se correspondían con las especificaciones estándar, elevando por consiguiente los costos. La salida del mercado de estas empresas significó una reducción en su número a doce, todavía demasiadas para las dimensiones del mercado interno.

Las diferentes etapas establecidas por el desarrollo de la Industria Automotriz, permiten distinguir el inicio de otra fase en su desenvolvimiento a partir del mes de agosto de 1962, con la emisión de un decreto sobre la integración de la Industria Automotriz¹⁷, con el cual se pretendía sentar las bases de lo que sería una industria nacional fuerte e integrada, capaz de estimular el crecimiento económico del país.

En este marco, el decreto perseguía entre otros objetivos:

- a) Desarrollar la Industria Automotriz como una actividad manufacturera que integrara al sector de autopartes y estimulara el establecimiento de nuevas industrias conexas.
- b) El establecimiento de niveles mínimos de contenido nacional en la fabricación de vehículos con el fin de reducir las importaciones y reducir las presiones que se generaban sobre la balanza de pagos.

17/ Secretaría de Gobernación.- *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F., Agosto de 1962.

- c) Aprovechar el máximo las instalaciones existentes en el país en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y otras auxiliares, y
- d) Elevar los niveles de ingreso y empleo internos.

Las disposiciones contenidas en el decreto no limitaron el número de marcas y modelos cuya fabricación interna sería posible; aun cuando se consideraba la prohibición de la importación de motores y unidades completas, no se aclaró que tipos de otros componentes debían de construirse. Si bien antes de la emisión del decreto se había proyectado disminuir las plantas ensambladoras a dos o tres y, en el plano de la producción, limitarla a vehículos compactos y camiones de bajo tonelaje, se autorizó la instalación de nueve empresas terminales de un total de 18 firmas que presentaron su proyecto de integración; el número de marcas de vehículos aparecidos en esos años fue también considerable, es decir, se dio un viraje en los criterios normativos.

En 1963 se emite un decreto complementario al de 1962, en el se declara a las industrias automotrices como "nuevas y necesarias" por lo que se hacían acreedoras a una serie de estímulos fiscales, siempre y cuando se apegaran a las disposiciones contenidas en el decreto de integración.

Dentro de los principales estímulos se mencionan: la exención del pago de impuestos de importación de maquinaria y equipo por un período de 5 años, la exención del 80% del Impuesto Federal sobre ensamblaje; las exenciones en importación de materiales y componentes fueron

- c) Aprovechar el máximo las instalaciones existentes en el país en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y otras auxiliares, y

- d) Elevar los niveles de ingreso y empleo internos.

Las disposiciones contenidas en el decreto no limitaron el número de marcas y modelos cuya fabricación interna sería posible; aun cuando se consideraba la prohibición de la importación de motores y unidades completas, no se aclaró que tipos de otros componentes debían de construirse. Si bien antes de la emisión del decreto se había proyectado disminuir las plantas ensambladoras a dos o tres y, en el plano de la producción, limitarla a vehículos compactos y camiones de bajo tonelaje, se autorizó la instalación de nueve empresas terminales de un total de 18 firmas que presentaron su proyecto de integración; el número de marcas de vehículos aparecidos en esos años fue también considerable, es decir, se dio un viraje en los criterios normativos.

En 1963 se emite un decreto complementario al de 1962, en el se declara a las industrias automotrices como "nuevas y necesarias" por lo que se hacían acreedoras a una serie de estímulos fiscales, siempre y cuando se apegaran a las disposiciones contenidas en el decreto de integración.

Dentro de los principales estímulos se mencionan: la exención del pago de impuestos de importación de maquinaria y equipo por un período de 5 años, la exención del 80% del Impuesto Federal sobre ensamblaje; las exenciones en importación de materiales y componentes fueron

similares.

Los fabricantes automotrices efectuaron nuevas inversiones, alentados principalmente por las exenciones fiscales, tales inversiones se incrementaron a 150 millones de dólares en 1966, lo que representó un aumento considerable en la producción de la industria (en dicho año, la producción de Automóviles se incremento a 113 mil unidades).

La década de los sesenta representó un auge en la producción de la Industria Automotriz. En 1960, la población empleada por las plantas ensambladoras de vehículos era de 7,072 personas, para 1966 aumento a 22,000.

Se puede decir que la intervención del estado en el sector facilitó la consolidación de la Industria Automotriz en la economía nacional.

Una vez definidas las metas de integración por la reglamentación de 1962 se añadió, a la política de integración horizontal hasta entonces aplicada, un aspecto relacionado con la especialización productiva de los fabricantes.

El 24 de octubre de 1972, se publicó Diario Oficial de la Federación un decreto cuyos objetivos centrales fueron:

- La conformación de una estructura de oferta de vehículos mas acorde con las necesidades

del país y con la capacidad de compra de la población.

- El establecimiento para las empresas terminales, la obligación de exportar a partir de 1973 un mínimo del 40% del valor total de las importaciones que efectuaran, aumentando anualmente el porcentaje hasta 1979, año en el cual el valor de las importaciones debería ser compensado por un valor igual en las exportaciones.
- La restricción del número de tipos y modelos a ensamblar internamente.
- Adicionalmente, se fijaron los grados de integración nacional mínimo y algunos estímulos fiscales.

Al plantear el decreto como un mecanismo viable para mejorar el desarrollo de la Industria Automotriz, se provocó el debilitamiento de la posición competitiva de la empresa con participación de capital privado nacional. Esto acentuó el proceso de concentración y centralización de las empresas que participaban en la industria.

Si bien es cierto, que este sector por mas de cuatro decenios fue unos de los mas dinámicos, también es cierto que su desenvolvimiento estuvo determinado por muy pocas empresas, lo cual se traduce en rasgos altamente oligopólicos.

La disminución de las empresas nacionales en el sector exigía una reorientación de la

~~Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional~~ política económica en la materia. Así, la necesidad de revigorizar la participación del capital privado nacional en el sector automotriz, se constituía en un objetivo fundamental dentro de la política nacional para lograr, tanto la recuperación económica como el desarrollo industrial.

En este contexto, para 1977 se emitió un nuevo decreto para el fomento de la Industria Automotriz. Surge a partir de: 1) la necesidad de elevar los niveles de productividad de la Industria Automotriz, y 2) la necesidad de consolidar a este sector como generador neto de divisas, a través de una mejor racionalización en los que se refiere a la fabricación de vehículos a fin de utilizar mas eficientemente los recursos internos.

En este decreto se planteó como objetivo prioritario el acrecentamiento de la incorporación de partes y componentes nacionales en el proceso de ensamblaje de los vehículos, así como el fomento de la Industria Automotriz nacional en general. Se trataba de revertir la tendencia derivada del decreto anterior que solo acrecentó el peso del capital extranjero.

La necesidad existente de estimular y proteger a los productores nacionales en 1977 fue impostergable. Las restricciones al uso de partes importadas y la clasificación de componentes nacionales de incorporación obligatoria contenidas en el decreto, apuntaron en esta dirección. Asimismo se permitió a la Industria de autopartes especializarse en la fabricación de ciertos componentes, por economía de escala, resulto conveniente producir internamente; en otros términos se pretendía hacer competitivo internacionalmente al sector de autopartes producidas en el país con miras a la exportación.

Posteriormente, en 1980, buscando dar respuesta a la necesidad de dinamizar al sector fabricante de autopartes, se publicó el Programa de Fomento para la Industria Nacional Fabricante de Autopartes¹⁸.

En este programa se definieron las metas de crecimiento del sector, así como los requisitos a cubrir para lograr incrementos en la eficiencia de la industria de autopartes para ello, se establecieron una serie de estímulos y apoyos fiscales tendientes a incrementar inversión; consistentes en el otorgamiento de créditos fiscales, subsidios al impuesto de importación y precios preferenciales, entre otros.

Un aspecto centralmente importante es el que abordó la necesidad de evitar la expansión vertical a la industria terminal en las líneas cubiertas por la industria nacional de autopartes. Adicionalmente en este mismo año se publicó en el Diario Oficial de la Federación¹⁹, una serie de resoluciones sobre la planeación concertada de la Industria Automotriz; el argumento principal fue la necesidad de programar la producción a corto plazo y de planearla a mediano y largo plazo, con el fin de evitar las disparidades que pudieran existir entre oferta y demanda.

En marzo de 1983 y abril de 1985, se emitieron dos acuerdos en los que nuevamente se patentiza una política gubernamental de apoyo prioritario a la Industria Automotriz, el primero,

18/ Secretaría de Gobernación, *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F. a 21 de enero de 1980.

19/ Secretaría de Gobernación. - *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F. a 3 de octubre de 1980. Resolución sobre la planeación concertada de la industria automotriz.

hace referencia a los subsidios otorgados a las empresas de la Industria Automotriz terminal y de autopartes y, el segundo, estimula el crecimiento de la Industria Automotriz Terminal.

Este acuerdo al tener como objetivo la expansión de las industrias terminales es un tanto con el decreto sobre planeación concertado.

3.2 Principales Decretos de la Industria Automotriz

La política gubernamental ha privilegiado el crecimiento de la Industria Automotriz a través de la emisión de diversos decretos a lo largo de su desarrollo, éstos han tenido como objetivo principal el fomento de dicha industria.

A continuación se presentan a groso modo los diferentes decretos emitidos desde 1931 hasta 1995. La idea de convertir a la Industria Automotriz en fuente generadora de divisas se verá reflejado en los últimos decretos.

Decreto del 10 de Junio de 1931

Este decreto fue el primero para la Industria Automotriz, ya que desde que se abrió la primera planta ensambladora en 1925, ésta no estaba reglamentada por ley.

El 10 de Junio de publicó, el primer decreto que establecía utilizar partes nacionales en

~~Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional~~
el ensamblado de vehículos, éste decreto estuvo vigente durante 31 años y motivó el establecimiento de nuevas ensambladoras.

El fortalecimiento inicial de la Industria Automotriz, a partir de algunas plantas ensambladoras con partes nacionales, trajo como consecuencia el inicio de la industria de Autopartes en México.

En efecto, se inicia en México la producción de los siguientes productos: llantas, radiadores, muelles, acumuladores, balatas y pistones de repuesto. Es decir, que aunque el decreto de 1931, no estableció cuantitativamente el porcentaje de integración, si permitió y sentó las bases para el florecimiento de la Industria de Autopartes al consentir que las plantas ensambladoras utilizaran lo que se fabricaba en México.

Decreto del 25 de Agosto de 1962

Este decreto tuvo como rasgos fundamentales el establecer integración nacional del 60%; elevación de las cuotas de importación que promovieron las mismas plantas, todo esto para la Industria Automotriz terminal.

Además, el decreto abarcó también a la Automotriz de autopartes, ya que se establecía que el capital de ésta, debería estar integrada en su mayoría con capital nacional, limitándose únicamente a lo que la Automotriz terminal estaba autorizada a producir. Con esto, quedaba

reglamentada a partir de este año a Industria de Autopartes.

Dicho decreto permitía que el capital de la Automotriz Terminal estuviera integrado hasta con el 100% de capital extranjero. No se hizo esperar la instalación de nuevas plantas, trayendo como consecuencia una producción de escala inadecuada. Esto perduro hasta el año de 1965, a partir del cual la integración nacional sería del 60% .

Sin embargo, el decreto mencionaba la integración nacional por planta y no por vehículo, lo que trajo como consecuencia la aparición de nuevos modelos, la mayoría de la cuales estaba muy por debajo del 60% de la integración nacional con rendimiento muy altos por vehículo para las empresas.

El objetivo de incrementar las exportaciones se vio desviado a partir de 1971, por la crisis la automotriz terminal en Estados Unidos e inicio del auge de la industria automotriz japonesa. De tal suerte que los déficit comerciales de la automotriz terminal comenzaron a formar parte de los déficit de la balanza comercial del país.

Decreto del 24 de Octubre de 1977

El decreto de este año estableció los principales lineamientos que en materia de política deberían seguir las empresas automotrices.

Asignada un presupuesto de divisas a las empresas terminales para que compensara sus importaciones con exportaciones. Se entiende por presupuesto de divisas al monto anual neto de moneda extranjera que podían ejercer las empresas de la industria terminal para la importación de insumos y para pagos de rentas factoriales del exterior.

Las empresas de la industria terminal deberían generar, por lo menos, el 50% de las divisas netas necesarias para su presupuesto de divisas a través de las exportaciones de componentes fabricados por empresas de la industria de autopartes.

Se establecieron grados mínimos y recomendados de integración nacional. Para las empresas terminales productoras de Automóviles se estableció un 50% en 1978 y un 62% para 1981, así mismo, se liberaron los precios de los Automóviles al distribuidor y al público.

El Decreto de 1977 contenía claramente 2 vertientes de política económica, por un lado, los mayores requerimientos de contenido nacional expresaba la idea de una estrategia orientada hacia la sustitución de importaciones; por el otro, se exigía a las empresas automotrices un programa de exportaciones compensatorias, lo cual se inscribe en una estrategia de fomento de las exportaciones²⁰.

20/ Botello, Triana Jaime, *Las principales empresas automotrices; Balanza comercial*, en Revista Análisis Económico, UAM-A, Vol II No. 1

Decreto del 11 de Diciembre de 1989

Su objetivo central es la regulación y apertura para fomentar el desarrollo y ampliar la participación de la Industria Automotriz en la economía internacional.

Esta legislación permitió que las plantas terminales de nuestro país seleccionaran los modelos que deseaba fabricar obligándolas a ofrecerlos a precios competitivos a nivel internacional, autorizo además, que de forma regulada, en el mercado nacional se ofrecieran vehículos automotores de importación, siempre y cuando dispusieran de saldos positivos en su balanza comercial.

En el decreto se afirma que: *"De acuerdo con las circunstancias nacionales e internacionales y con los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior que otorgan el papel fundamental a la globalización de la industrias, es necesario modernizar el sector automotriz, ya que dicho sector se debe insertar gradualmente en el mercado internacional"*²¹.

Otro de los objetivos del decreto es el tomar medidas para que los vehículos automotores disminuyeran la contaminación y economizaran combustible, además, fijo la integración nacional en 36% del valor agregado nacional de los productos elaborados por la automotriz terminal.

^{21/} Secretaría de Gobernación, *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F. a 11 de diciembre de 1989.

Este decreto definió los concepto de Industria Automotriz, Automotriz Terminal y Automotriz de Autopartes de la siguiente manera:

- Industria Automotriz. Conjunto de empresas que conforman la Industria Terminal y la Industria de Autopartes.
- Automotriz Terminal. Conjunto de empresas que fabriquen o que realicen el ensamble final de los vehículos automotores, tales como: automóvil, automóvil compacto de consumo popular, camión comercial, ligero y mediado.
- Automotriz de autopartes. Conjunto de empresas que operen en el país y que tengan una facturación anual por fabricación de partes y componentes destinados como equipo original a la industria terminal establecida en el país, excluyendo exportaciones, mayor del 60% de sus rentas locales²².

Decreto del 8 de Junio de 1990

El 8 de junio de 1990 aparecen disposiciones oficiales para la apertura del mercado de Automóviles. Entrando en vigor el 9 de junio del mismo año, destacan las adiciones y modificaciones al decreto para el fomento y modernización en la Industria Automotriz, dicho decreto plantea la libre importación de Automóviles modelo 1990 por parte de los distribuidores

22/ Diario Oficial, op. cit

~~Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional~~
 de vehículos establecidos en la frontera norte del país y en las zonas libres de Baja California (Norte y Sur) y de Sonora, así como las empresas armadoras.

Todo esto, bajo el compromiso de mantener el saldo positivo de su balanza comercial y de exportar 2.5 dólares por cada uno de los que importe.

Hace énfasis en las normas de seguridad, rendimiento de combustible y control de contaminación ambiental. Obliga a las empresas fabricantes de la Industria Automotriz a dar a conocer los resultados de las pruebas que realicen para el cumplimiento de las normas mencionadas. Esto lo tienen que realizar ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Acerca de los permisos de importación, el decreto señala que durante el sexto mes siguiente al inicio del año calendario, las empresas deberán representar a la Secretaría mencionada el dictamen previo sobre los primeros cuatro meses de operación y una proyección para los siguientes. Si la empresa importa un mayor número de vehículos de los que tiene derecho conforme a su saldo, se hará acreedora a una sanción equivalente al 50% del valor de las importaciones que realice en exceso^{23/}.

Decreto del 1 de noviembre de 1995

El 31 de octubre de 1995 se publicó un decreto que de acuerdo a los lineamientos generales

23/ Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F. a 30 de noviembre de 1990.

entro en vigor del a partir del primero de noviembre de 1995 y concluirá el 31 de diciembre de 1996, en este decreto se estipula que de acuerdo al nuevo programa de política económica establecido en el programa "Alianza para la Recuperación Económica", los sectores de mayor dinamismo del país deben de intervenir de manera directa para asegurar la recuperación económica y el empleo, así mismo, consolidar las bases para el crecimiento sostenido de la economía.

El Diario Oficial menciona debido a "que el sector automotriz reviste gran importancia para México, ya que participa con casi el 10 por ciento del Producto Interno manufacturero, con un impacto significativo en el desarrollo de otras industrias constituyendo una importante fuente de empleo. A pesar de ello, la situación actual de la de la economía ha provocado una disminución en más del 70 por ciento de la demanda doméstica de dicho sector durante el presente año, por lo que conviene adoptar medidas fiscales que reactiven a esta importante industria e incluso por las ventajas que para el mejoramiento del medio ambiente representa la renovación del parque vehicular"²⁴.

Dentro de este decreto, destaca la liberación del impuesto al activo durante 1996 y la deducción de hasta el 100% de los impuestos que se causen por inversiones nuevas y que se estimulara, vía reducción de impuestos, a aquellas empresas que generen más empleos.

Por otra parte se maneja que queda exento de pago del impuesto sobre automoviles nuevos.

24/ Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F., 31 de octubre de 1995

~~REVISIÓN~~ Intervención del Estado en el Desarrollo de la Industria Automotriz Nacional ~~REVISIÓN~~
a la enajenación de vehículos nuevos que realicen los fabricantes y distribuidores de los mismos,
así como también a la importación de los mismos.

Capítulo IV Participación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica

La Industria Automotriz está compuesta por dos ramas: la terminal y la de autopartes. La primera se dedica a la fabricación y ensamblaje de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses. Por su parte, la de autopartes esta destinada a la producción de llantas, radiadores, muelles, acumuladores, balatas, pistones de repuesto, etc.

En lo que respecta a la automotriz terminal, esta inició sus operaciones en México con la primera planta ensambladora en el año de 1925 y es a partir del primer decreto de la Industria Automotriz Nacional, en 1931, cuando la automotriz de autopartes inicia sus operaciones. Ambas ramas son importantes en la economía nacional.

4.1 Producción bruta

En 1989, la industria automotriz participó en el Valor Bruto de la Producción con un monto de 281,126 (miles de nuevos pesos de 1980) y para 1993 con 419,487, lo que representó una tasa de incremento medio anual (TIMA) de 8.33%. En lo que respecta a la industria terminal, esta registró una TIMA de 12.69% al incrementar su participación de 161,804 (miles de nuevos pesos de 1980) a 294,084 y la industria de autopartes sólo alcanzó el 1.0% al pasar de 119,322 a 125,403 (miles de nuevos pesos de 1980).

Del total en 1989, la rama terminal obtuvo un valor de 161,804, mientras que la de

Participación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica
 autopartes de 119,322, lo que representó una participación para la industria automotriz del 57.56 y 42.44 por ciento respectivamente.

Para 1993, la rama terminal incremento su participación en 70.11% con un total de 294,084 millones de nuevos pesos de 1980, mientras que la de autopartes la disminuyo, al pasar a 29.81% , en términos absolutos su valor fue de 125,403 (miles de nuevos pesos de 1980). El cuadro y gráfica que a continuación se presentan ilustran estas afirmaciones.

Cuadro 4.1

Participación de la automotriz terminal y de autopartes
 en el VBP de la industria automotriz nacional
 (miles nuevos pesos de 1980)

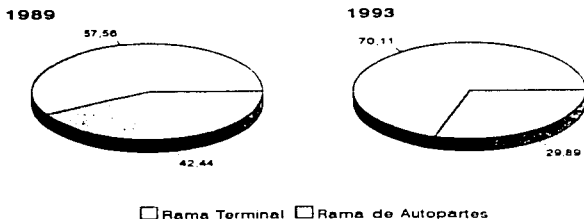
AÑO	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	%	AUTOMOTRIZ TERMINAL	%	AUTOMOTRIZ AUTOPARTES	%
1989	281,126	100.0	161,804	57.56	119,322	42.44
1990	332,488	100.0	211,048	63.48	121,440	36.52
1991	402,663	100.0	267,789	66.50	134,874	33.50
1992	435,412	100.0	299,735	68.84	135,677	31.16
1993	419,487	100.0	294,084	70.11	125,403	29.89
TIMA*	8.33%		12.69%		0.99%	
PPP**				65.30		34.70

*/ Tasa de incremento medio anual

**/ Participación porcentual promedio

Fuente: Elaborado con base en datos de INEGI, La industria Automotriz en México, 1995

Gráfica 4.1

PRODUCCIÓN BRUTA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1989-1993
PORCENTAJE

FUENTE: Cuadro 4.1

Cabe destacar que de estas dos ramas de actividad económica, la que contribuyó con mayor valor bruto de la producción en el sector automotriz, en el periodo comprendido de 1989 a 1993, fue la rama terminal, con una participación porcentual promedio de 65.3%, mientras que la de autopartes sólo registró el 34.7%.

4.2 Consumo Intermedio

En lo que se respecta al valor de las compras y ventas de insumos intermedios que realizaron las ramas terminal y la de autopartes para llevar a cabo sus actividades en el periodo de referencia, se tiene una participación promedio en el Consumo Intermedio, de la rama de

autopartes de 29.1%, mientras que la terminal participó con el 70.9% del total de la Industria Automotriz.

En cuanto al monto de insumos (en miles de nuevos pesos de 1980), la industria automotriz en 1989 requirió 172,659 y para 1993 265,684, lo que significó una tasa de crecimiento medio anual de 9.0%, en tanto que la rama terminal logró una TIMA de 12.69 y la de autopartes de 0.94%, al pasar de 110,105 a 200,119 y de 62,544 a 65,565 respectivamente (véase cuadro y gráfica 4.2).

Cuadro 4.2

Participación de la automotriz terminal y de autopartes
en el Consumo Intermedio de la industria automotriz nacional
(miles nuevos pesos de 1980)

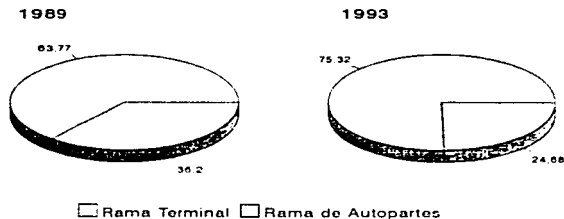
AÑO	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	%	AUTOMOTRIZ TERMINAL	%	AUTOMOTRIZ AUTOPARTES	%
1989	172,659	100.0	110,105	63.77	62,554	36.20
1990	207,251	100.0	143,614	69.29	63,637	30.71
1991	253,032	100.0	182,226	72.02	70,806	27.98
1992	274,979	100.0	203,964	74.17	71,015	25.83
1993	265,684	100.0	200,119	75.32	65,565	24.68
TIMA*	9.00%		12.69%		0.94%	
PPP**				70.92		29.08

*/ Tasa de incremento medio anual

**/ Participación porcentual promedio

Fuente: Elaborado con base en datos de INEGI, La industria Automotriz en México, 1995

Gráfica 4.2

CONSUMO INTERMEDIO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1989-1993
PORCENTAJE

Fuente: Cuadro 4.2

4.3 Producto Interno Bruto del sector Automotriz

El sector Automotriz, durante el período 1989-1993, manifestó una tendencia ascendente en su participación en el Producto Interno Bruto (PIB), ya que su TIMA la situó en 7.2% al pasar de 108,467 a 153,803 (miles de nuevos pesos de 1980). Por su parte, la rama terminal casi duplica su participación, ya que generó un monto de 51,699 durante 1989 y para 1993 de 93,965 (miles de nuevos pesos de 1980), logrando así una TIMA del 12.7%. La TIMA de la rama de autopartes solo alcanzó el 1.1%. De acuerdo a los datos del cuadro 4.3, se observa una tendencia casi constante de ésta última rama, ya que su participación para el primer año fue de 56,768 y en el último de 59,838 (miles de nuevos pesos constantes de 1980).

Participación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica

En lo que respecta a la participación porcentual promedio, se tiene que la rama terminal es la que se manifiesta como punta de lanza, al abarcar durante el periodo de referencia una participación porcentual promedio de aproximadamente el 56.0% de la aportación total del sector. Esta afirmación se puede corroborar con el cuadro y la gráfica 4.3.

Por otra parte se puede apreciar que la rama automotriz de autopartes, durante el período señalado, tendió a la baja, ya que en 1989 su participación era de 52.3% y para 1993 logró participar sólo con el 38.9%.

Cuadro 4.3

Participación de la automotriz terminal y de autopartes
en el Producto Interno Bruto de la industria automotriz nacional
(miles nuevos pesos de 1980)

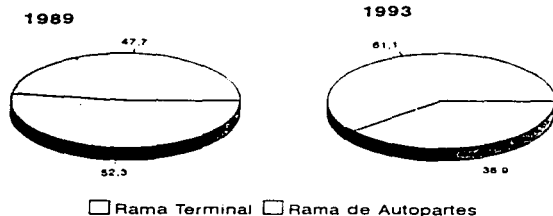
AÑO	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	%	AUTOMOTRIZ TERMINAL	%	AUTOMOTRIZ AUTOPARTES	%
1989	108,467	100.0	51,699	47.7	56,768	52.3
1990	125,237	100.0	67,434	53.8	57,803	46.2
1991	149,631	100.0	85,563	57.2	64,068	42.8
1992	160,433	100.0	95,771	59.7	64,662	40.3
1993	153,803	100.0	93,965	61.1	59,838	38.9
TIMA*	7.2		12.7		1.1	
PPP**				55.9		44.1

*/ Tasa de incremento medio anual

**/ Participación porcentual promedio

Fuente: Elaborado con base en datos de INEGI, La industria Automotriz en México, 1995

Gráfica 4.3
PRODUCTO INTERNO BRUTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1989-1993
PORCENTAJE



Fuente: Cuadro 4.3

4.4 Participación del Sector Automotriz dentro del PIB total y de la Industria Manufacturera

El comportamiento del PIB total, durante el período 1989-1993²⁴, registro un ligero incremento al pasar de 5,047 a 5,650, logrando una TIMA de tan solo 2.8%, la Industria Manufacturera por su parte, participó con 1,135 en 1989 y para 1993 con 1,271 (cifra inferior que en 1992), por lo que su TIMA la situó en 2.3%.

Mayor dinamismo se observa en la industria Automotriz, en donde se tiene una TIMA del

24/ Las cifras manejadas en este apartado se cuantificaron a precios constantes de 1980 y valuadas en millones de pesos.

Participación de la Industria Automotriz en la Actividad Económica

7.35 % durante el período de referencia, la participación en términos absolutos de este sector en el PIB durante el primer año fue de 108 y en el último de 154, lo que representó en términos relativos el 2.1 y 2.7 por ciento respectivamente.

Es importante destacar que la industria manufacturera es considerada como el principal motor de la economía, es por ello que casi una quinta parte del Producto Interno Bruto total lo constituye este sector, además, dentro de este se encuentra la Industria Automotriz, la cual en promedio, ha participado durante el período con casi el 3% del PIB total y un poco más de la décima parte con el PIB manufacturero, tal y como lo muestra el cuadro 4.4.

Cuadro 4.4

Participación del Sector Manufacturero y la Industria Automotriz en el Producto Interno Bruto Total (millones nuevos pesos de 1980)

AÑO	PIB TOTAL	%	INDUSTRIA MANUFAC.	%	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	RESPECTO PIB	RESPECTO I.M.
1989	5,047	100.0	1,135	22.49	108	2.14	9.52
1990	5,272	100.0	1,204	22.84	125	2.37	10.38
1991	5,463	100.0	1,252	22.92	150	2.75	11.98
1992	5,616	100.0	1,280	22.79	160	2.85	12.50
1993	5,650	100.0	1,271	22.50	154	2.73	12.12
TIMA*	2.8		2.3		7.35		
PPP**				22.71		2.57	11.30

*/ Tasa de incremento medio anual

**/ Participación porcentual promedio

Fuente: Elaborado con base en datos de INEGI, La industria Automotriz en México, 1995

- **Subsidios**

Incluyen básicamente todas las donaciones en cualquier corriente que reciben las empresas y organismos públicos de parte de las administraciones públicas, para compensar pérdidas de explotación que en la mayoría de los casos, con consecuencia de la política oficial de mantener los precios a un nivel tal, lo que no permite a las empresas cubrir sus costos corrientes de producción. También incorpora las donaciones corrientes que las industrias privadas reciben de las administraciones públicas, las cuales constituyen adiciones a los ingresos que perciben los productores por su producción.

- **Remuneración de Asalariados**

Incluye todos los pagos de sueldos y salarios realizados por los productores a sus obreros y empleados, así como las contribuciones a la seguridad social: comprende, también, las bonificaciones y los pagos por horas extras, primas, aguinaldos, gratificaciones, indemnizaciones, participación de utilidades, propinas y cualquier otra forma de pago, ya sea en efectivo o en especie, antes de efectuarle cualquier descuento por contribución a la seguridad social, impuestos, u otra deducción análoga.

Los rubros descritos en párrafos anteriores son de suma importancia, ya que en conjunto vienen a conformar la estructura o composición del Producto Interno Bruto, ya sea de el total o bien cada una de las ramas de actividad económica en la que se divide la sociedad.

De acuerdo a los datos del cuadro 4.5, la estructura del PIB total para 1989 estaba constituido de la siguiente forma: excedente bruto de operación 64.9%, impuestos indirectos menos subsidios 9.4% y remuneración de asalariados 25.7%. Para la Industria Manufacturera y la Industria Automotriz (en ese mismo orden) la estructura del PIB generado por esta rama y subrama estaba conformado de la siguiente forma: 6.9.6%, 22.4% y 22.4%; 61.1%, 10.4 y 28.5% respectivamente.

Para 1993, la estructura del PIB Total, PIB Manufacturero y PIB Automotriz guardaban la siguiente relación: 62.0%, 9.6% y 28.4%; 65.5%, 6.8% y 27.7%; 660.7%, 6.8% y 32.5%, respectivamente.

Se puede observar que en los tres casos (PIB Total, Maanufacturero y Automotriz), el excedente de operación para todos los años es de aproximadamente del 60%. De acuerdo a la definición de este concepto se puede apreciar que el capital industrial, para todo el conjunto de la economía, se lleva de utilidades más de la mitad del valor agregado, lo cual en términos marxistas, se puede decir que es el plusvalor.

Por otra parte y de acuerdo a los datos del cuadro, las transferencias que se destinan al gobierno vía impuestos representan, en todo el período, apenas una décima parte, un poco menos de la tercera parte lo constituye o bien lo recibe el trabajador por su participación en el proceso productivo, razón por la cual, existe en el país una marcada explotación del hombre por el hombre.

En este sentido, y retomando a Marx cuando habla en relación a las teorías de la explotación, de la plusvalía, la del ejército industria de reserva y la del capital, nos dice lo siguiente: *la parte del producto social que reciben los obreros, o sea, el salario, está regulado por el mecanismo capitalista del cambio, de tal modo que el ejército de reserva industrial restringe continuamente el salario y permite al capitalista adquirir el trabajo a un valor de cambio cada vez más bajo, mientras que él usufructúa el valor de uso del trabajo explotando así al obrero, al apropiarse de la plusvalía que justamente se origina por el valor de uso del trabajo, prolongando la jornada más allá del límite que sería preciso para subvenir a las necesidades vitales del obrero*²⁶.

Ahora bien, en lo que respecta a la Industria Automotriz, su participación en el PIB es muy importante, sin embargo como se trata de empresas de participación extranjera (en su mayoría) una parte del excedente de explotación se canaliza hacia el país de origen vía regalías, pago de patentes y marcas y remuneraciones netas a los factores productivos, motivo por el cual, también representan una gran sangría de divisas para nuestro país.

Se puede explicar el porqué de esta situación en México, en el sentido de que se está hablando de un país capitalista altamente dependiente de los países desarrollados, lo que implica la existencia de mercados de competencia imperfecta y dentro de este el de tipo oligopolístico como lo es el de la Industria Automotriz.

26/ Marx, Carlos, *El Capital*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F. Tomo I, p.45

Cuadro 4.5

Composición del Producto Interno Bruto Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz (millones de nuevos pesos corrientes)

CONCEPTO	TOTAL	%	IND MANUF	%	IND AUTO	
Producto Interno bruto 1989	507,617	100.0	124,086	100.0	10,391	100.0
Excedente Bruto de Operación	329,338	64.9	86,356	69.6	6,349	61.1
Impuestos indirectos menos Subsidios	47,789	9.4	9,941	8.0	1,076	10.4
Remuneración de Asalariados	130,490	25.7	27,789	22.4	2,966	28.5
Producto Interno Bruto 1990	686,405	100.0	156,180	100.0	13,939	100.0
Excedente Bruto de Operación	448,777	65.4	105,987	67.9	8,211	58.9
Impuestos indirectos menos Subsidios	66,213	9.6	13,494	8.6	1,457	10.5
Remuneración de Asalariados	171,415	25.0	36,699	23.5	4,271	30.6
Producto Interno bruto 1991	865,165	100.0	192,526	100.0	20,744	100.0
Excedente Bruto de Operación	556,097	64.3	128,961	67.0	12,761	61.5
Impuestos indirectos menos Subsidios	86,109	10.0	16,364	8.5	2,273	11.0
Remuneración de Asalariados	222,959	25.7	47,201	24.5	5,710	27.5
Producto Interno bruto 1992	1,019,155	100.0	215,711	100.0	22,932	100.0
Excedente Bruto de Operación	637,752	62.6	143,092	66.3	13,839	60.3
Impuestos indirectos menos Subsidios	102,850	10.1	14,694	6.8	1,786	7.8
Remuneración de Asalariados	278,553	27.3	57,925	26.9	7,307	31.9
Producto Interno bruto 1993	1,127,584	100.0	226,842	100.0	22,918	100.0
Excedente Bruto de Operación	698,710	62.0	148,686	65.5	13,907	60.7
Impuestos indirectos menos Subsidios	108,020	9.6	15,427	6.8	1,567	6.8
Remuneración de Asalariados	320,854	28.4	62,729	27.7	7,444	32.5

Fuente: Elaborado con base en datos de INEGI, La industria automotriz en México, 1995

Cuadro 4.5

Composición del Producto Interno Bruto Total, de la Industria Manufacturera y de la Industria Automotriz (millones de nuevos pesos corrientes)

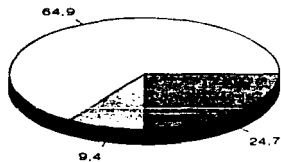
CONCEPTO	TOTAL	%	IND MANUF	%	IND AUTO	
Producto Interno bruto 1989	507,617	100.0	124,086	100.0	10,391	100.0
Excedente Bruto de Operación	329,338	64.9	86,356	69.6	6,349	61.1
Impuestos indirectos menos Subsidios	47,789	9.4	9,941	8.0	1,076	10.4
Remuneración de Asalariados	130,490	25.7	27,789	22.4	2,966	28.5
Producto Interno Bruto 1990	686,405	100.0	156,180	100.0	13,939	100.0
Excedente Bruto de Operación	448,777	65.4	105,987	67.9	8,211	58.9
Impuestos indirectos menos Subsidios	66,213	9.6	13,494	8.6	1,457	10.5
Remuneración de Asalariados	171,415	25.0	36,699	23.5	4,271	30.6
Producto Interno bruto 1991	865,165	100.0	192,526	100.0	20,744	100.0
Excedente Bruto de Operación	556,097	64.3	128,961	67.0	12,761	61.5
Impuestos indirectos menos Subsidios	86,109	10.0	16,364	8.5	2,273	11.0
Remuneración de Asalariados	222,959	25.7	47,201	24.5	5,710	27.5
Producto Interno bruto 1992	1,019,155	100.0	215,711	100.0	22,932	100.0
Excedente Bruto de Operación	637,752	62.6	143,092	66.3	13,839	60.3
Impuestos indirectos menos Subsidios	102,850	10.1	14,694	6.8	1,786	7.8
Remuneración de Asalariados	278,553	27.3	57,925	26.9	7,307	31.9
Producto Interno bruto 1993	1,127,584	100.0	226,842	100.0	22,918	100.0
Excedente Bruto de Operación	698,710	62.0	148,686	65.5	13,907	60.7
Impuestos indirectos menos Subsidios	108,020	9.6	15,427	6.8	1,567	6.8
Remuneración de Asalariados	320,854	28.4	62,729	27.7	7,444	32.5

Fuente: Elaborado con base en datos de INEGI, La industria automotriz en México, 1995

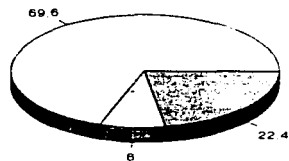
Gráfica 4.4

COMPOSICION DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, 1989
PORCENTAJE

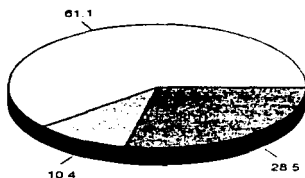
PIBT



PIBM



PIBA



□ Excedente Bruto de Op. ▨ Imp. Ind. menos Sub. ▩ Remuneración de Asala.

Fuente: Cuadro 4.5

Capítulo V Comportamiento de la Industria Automotriz en la Economía Nacional

Este apartado tiene como propósito presentar la situación de la Industria Automotriz mexicana respecto a las variables más representativas del sector, esto es, producción, ventas, exportaciones, importaciones e inversión, también como factor importante, se hablara de la generación de empleos..

5.1 Producción de Vehículos

En el periodo comprendido de 1989 a 1994, la producción total de vehículos paso de 641,281 a 1'122,702 unidades lo que representó una TIMA de 9.8% .

Durante los once primeros meses de 1995, la producción total de vehiculos fue de 857,492 unidades, cifra que representó un decremento del 17.1% con respecto a las 1'034,095 unidades producidas durante el mismo periodo de 1994. Este efecto fue provocado por el impacto de la contracción de la economía y el encarecimiento del crédito; el incremento en el precio de vehículos, la caída del ingreso y el empleo, durante ese año.

Dicho efecto afectó desfavorablemente a la industria terminal, la de autopartes y de manera especialmente grave a la red de distribuidores.

Se hace necesario argumentar, que del total de la producción en 1989, el 69.5% estaba

Comportamiento de la Industria Automotriz en la Economía Nacional

destinada al mercado interno, mientras que la diferencia (30.5%), era destinada al mercado internacional. En 1994, el 48.7% se destinó para el mercado doméstico y el 51.3% para el internacional, situación desagradable se presentó en el período enero-noviembre de 1995, al destinarse el 83.3% de la producción para el mercado internacional y sólo el 16.7% al nacional (véase cuadro y gráfica 5.1).

Cuadro 5.1

Producción total de vehículos, 1989-1995 ^{2/}
(unidades)

AÑO	PRODUCCIÓN TOTAL	%	MERCADO DOMESTICO	%	EXPORTACION TOTAL	%
1989	641,281	100.0	445,813	69.5	195,468	30.5
1990	820,576	100.0	542,008	66.1	278,568	33.9
1991	989,373	100.0	624,014	63.1	365,359	36.9
1992	1'080,553	100.0	689,503	63.8	391,050	36.2
1993	1'080,572	100.0	586,949	54.3	493,623	45.7
1994	1'122,702	100.0	547,150	48.7	575,552	51.3
E-N 94	1'034,095	100.0	503,128	48.7	530,967	51.3
E-N 95	857,492	100.0	143,018	16.7	714,474	83.3
TIMA	9.8		3.5		19.7	
PPP				60.9		39.1

^{2/} Incluye automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales

TIMA = Tasa de crecimiento medio anual

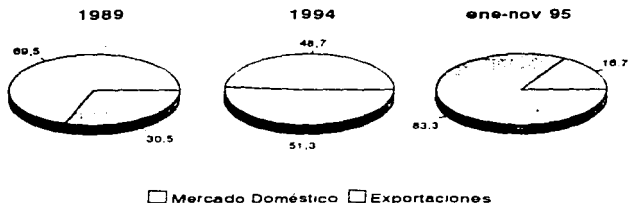
PPP = Participación porcentual promedio

E-N = Corresponde al período enero-noviembre del año citado

Fuente: SECOFI, Dirección General de Industrias, Dirección de la Industria Automotriz y del Transporte, con información de AMIA, A.C. y ANTAPAC, A.C.

Gráfica 5.1

PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS 1989-1995
PORCENTAJE



FUENTE Elaborado con base en datos del Cuadro 5.1

5.1.1 Producción de automóviles por empresa

Las empresas que operan en el subsector de la rama terminal y que producen automóviles terminados, principalmente los que se denominan subcompactos, compactos, de lujo y deportivos son las siguientes: Chrysler de México, Ford Motor Company, General Motors de México, Nissan Mexicana y Volkswagen de México.

Los cuadros 5.2a y 5.2b y la gráfica 5.2 resumen y muestran la composición de la producción de automóviles por empresa, para el período 1989-1994.

Cuadro 5.2a

Producción de automóviles según empresa
1989-1995
(unidades)

EMPRESA	1989	1990	1991	1992	1993	1994
TOTAL	273,738	345,551	378,558	429,069	389,503	352,385
Chrysler de México	57,058	54,472	64,567	83,724	57,636	46,816
Ford Motor Company	47,580	45,987	55,021	68,167	52,533	26,804
General Motors de México	22,839	32,782	38,862	49,590	50,534	41,962
Nissan Mexicana	70,005	79,953	77,697	95,776	98,946	92,286
Volkswagen de México	76,256	134,357	142,411	131,812	129,854	144,517

Fuente: AMIA, A.C. "Boletín Mensual", Varios años

Cuadro 5.2a

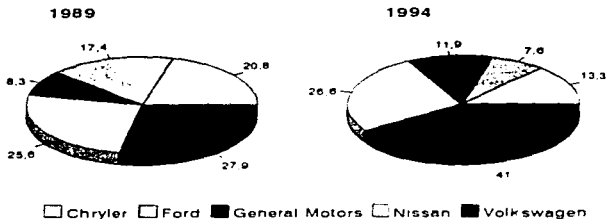
Producción de automóviles según empresa
1989-1995
(porcentaje)

EMPRESA	1989	1990	1991	1992	1993	1994
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Chrysler de México	20.8	15.7	17.1	19.5	14.8	13.3
Ford Motor Company	17.4	13.2	14.5	15.9	13.5	7.6
General Motors de México	8.3	9.4	10.3	11.6	13.0	11.9
Nissan Mexicana	25.6	23.0	20.5	22.3	25.4	26.2
Volkswagen de México	27.9	38.7	37.6	30.7	33.3	41.0

Fuente: Elaborado con base al cuadro 5.2b

Gráfica 5.2

**PRODUCCION DE AUTOMOVILES SEGUN EMPRESA 1989-1994
PORCENTAJE**



FUENTE Elaborado con base en datos del Cuadro 5.2a

Los cuadros muestran la producción total de automóviles por empresa en el período 1989-1994. Se puede observar que la producción total para 1989 era de 273,738 unidades y que para 1994 alcanzó la cantidad de 352,385 unidades, mostrando así una tendencia ascendente en el período comprendido, lo que representó un incremento de casi 78%.

En lo que respecta a la aportación de cada empresa, para el año de 1994, la composición es la siguiente: Chrysler contribuyó con el 13.3%, Ford con el 7.6%, General Motors con el 11.9%, Nissan con el 20.2% y Volkswagen aportó el 41.0% de la producción total.

En el año de 1989, la aportación de cada empresa a la producción total fue la siguiente:

Chrysler 20.8%, Ford 17.4%, General Motors 8.3%, Nissan 25.6% y Volkswagen 27.9%.

Comparando ambos años se denota que la contribución de Chrysler y Ford se reduce significativamente, General Motors incrementa marginalmente su aportación, Nissan se mantiene en el mismo nivel Volkswagen aumenta de manera significativa su aportación a la producción total de automóviles.

Al analizar la estructura porcentual por empresa, se puede resaltar que Volkswagen es la que ha contribuido con un mayor porcentaje de la producción total de automóviles, esto se debe entre otras cosas, al tipo de unidades que fabrica, es decir el mayor volumen es de autos subcompactos y en un porcentaje menor, compactos²⁷ (75.5% y 24.5% respectivamente).

5.1.2 Producción de automóviles por empresa para exportación

A continuación se analizará la producción de automóviles para exportación según empresa. Esta información se resume en los siguientes cuadros:

²⁷ Véase: *La Industria Automotriz en México, 1995*, INEGI, México, 1995, p. 47

Cuadro 5.3a
Producción de automóviles para exportación según empresa
 1989-1995
 (unidades)

EMPRESA	1989	1990	1991	1992	1993	1994
TOTAL	164,894	252,542	341,826	347,116	445,587	503,588
Chrysler de México	45,676	55,899	67,921	70,921	101,508	117,852
Ford Motor Company	39,580	88,604	111,983	130,091	117,398	165,234
General Motors de México	40,222	40,993	86,801	76,919	90,760	70,383
Nissan Mexicana	16,744	18,497	20,454	25,967	38,660	51,247
Volkswagen de México	22,672	48,549	54,667	43,218	97,261	98,872

Fuente: AMIA, A.C. "Boletín Mensual", varios años

Cuadro 5.3b
Producción de automóviles para exportación según empresa
 1989-1995
 (porcentaje)

EMPRESA	1989	1990	1991	1992	1993	1994
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Chrysler de México	27.7	22.1	19.9	20.4	22.8	23.4
Ford Motor Company	24.0	35.1	32.7	37.4	26.3	32.8
General Motors de México	24.4	16.2	25.4	22.2	20.4	14.0
Nissan Mexicana	10.2	7.4	6.0	7.5	8.7	10.2
Volkswagen de México	13.7	19.2	16.0	12.5	21.8	19.6

Fuente: Elaborado con base al cuadro 5.3a

Los cuadros muestran la evolución de la producción de automóviles por empresa destinados a la exportación. Se puede observar una tendencia creciente en este rubro, ya que en 1989 los automóviles destinados al mercado internacional alcanzaron la cantidad de 164,894, en

Comportamiento de la Industria Automotriz en la Economía Nacional

tanto que para 1994, el número de unidades fue de 503,588, lo que representó un incremento en términos absolutos de 338,694 unidades y en relativos de 32.7%.

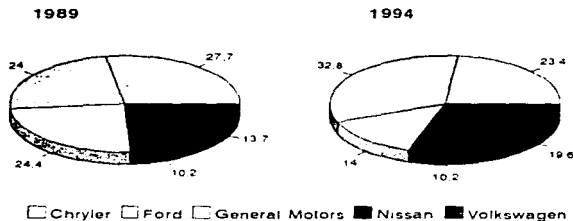
La composición de la producción de automóviles para exportación por empresa en 1989 manifestó la siguiente estructura: Chrysler contribuyó con el 27.7% del total, Ford con el 24%, General Motors con el 24.4%, Nissan con el 10.2% y Volkswagen aportó el 13.7% del total.

Para el año de 1994, la estructura productiva de automóviles para la exportación según empresa fue la siguiente: Chrysler 23.4%, Ford 32.8, General Motors 14.0%, Nissan 10.2% y Volkswagen 19.6%.

En este rubro, es importante hacer notar que las empresas Chrysler, Ford y General Motors dominan el mercado de exportación, ya que en conjunto su participación fue de más del 75% para 1989, y para 1994, aunque su participación disminuyó, lograron situarse por arriba del 70%. Las gráficas que a continuación se presentan ilustran este comportamiento con mayor detalle.

Gráfica 5.3

PRODUCCION DE AUTOMOVILES PARA EXPORTACION SEGUN EMPRESA 1989-1994
PORCENTAJE



FUENTE Elaborado con base en datos del Cuadro 5.3

5.2 Ventas

De acuerdo con los datos de la asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), las ventas de vehículos al mayoreo (las cuales incluyen importaciones y exportaciones de automóviles y camiones ligeros) ascendieron a 1'191,570 unidades en 1994. Al determinar la TIMA del período de referencia, se observa que el crecimiento fue de 10.9%, ya que en 1989 las ventas fueron de 641,863 unidades y en 1994 de 1'191,570 unidades.

Por su parte, las ventas totales de vehículos en los meses de enero-noviembre de 1995, descendieron en 212,665 unidades, al pasar de 1'073,816 a 861,151 unidades, lo que representó un decremento en términos relativos del 19.8% (cuadro 5.4).

En términos relativos se tiene que de las ventas totales (ventas del mercado nacional más importaciones), se tiene que en 1989 el 69.5% del consumo total fue absorbido dentro del mercado nacional, mientras que el 30.5% lo adquirió el internacional. En 1994, la situación cambió un poco, al descender el consumo interno en 17.1 puntos porcentuales ya que la participación en consumo de ese año fue de 52.4% y la diferencia 47.6% para el mercado externo.

En los primeros once meses de 1995, la situación cambia drásticamente para este rubro de ventas, del total de unidades vendidas en estos meses, el 81.6% correspondió a las exportaciones y sólo el 18.4% lo absorbió el mercado nacional (gráfica 5.4)

Cuadro 5.4

Venta total de vehículos, 1989-1995 ±/
(unidades)

AÑO	TOTAL	%	MERC NAL	IMPORT	MERC. INTNO	%	EXPORT	%
1989	641,863	100.0	445,864	-	445,864	69.5	195,999	30.5
1990	827,184	100.0	544,939	5,376	550,315	66.5	276,869	33.5
1991	1'001,647	100.0	633,610	9,371	642,981	64.2	358,666	35.8
1992	1'095,585	100.0	695,136	11,710	706,846	64.5	388,739	35.5
1993	1'075,252	100.0	593,239	10,101	603,340	56.1	471,912	43.9
1994	1'191,570	100.0	548,304	75,638	623,942	52.4	567,628	47.6
E-N 94	1'073,816	100.0	492,070	67,764	559,834	52.1	513,982	47.9
E-N 95	861,151	100.0	137,607	20,717	158,324	18.4	702,827	81.6
TIMA	10.9		3.5		5.8		19.4	
PPP						62.2		37.8

± Incluye automoviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales

TIMA = Tasa de crecimiento medio anual

PPP = Participación porcentual promedio

E-N = Corresponde al periodo enero-noviembre del año citado

Fuente: SECOFI, Dirección General de Industrias, Dirección de la Industria Automotriz y del Transporte, con información de AMLA, A.C. y ANTAPAC, A.C.

Gráfica 5.4

VENTA TOTAL DE VEHICULOS 1989-1995
PORCENTAJE

FUENTE: Elaborado con base en datos del Cuadro 5.4

5.2.1 Ventas de automóviles por empresa

En 1989 el total de ventas de automóviles ascendió a 274,505 unidades, de las cuales Volkswagen logró colocar en el mercado el 28.2%, es decir, 77,021 unidades. le siguió en importancia Nissan al vender 69,855 unidades lo que representó el 25.4%, posteriormente Chrysler participó de este total con el 20.7% al vender 59,952 unidades el 17.4% correspondió a la empresa Ford y en último lugar se situó General Motors al vender sólo 22,876 unidades por lo que su participación en este rubro sólo alcanzó el 8.3%.

En 1994, Volkswagen sigue marcando el liderazgo en ventas, ya que del total (360,371)

logró rebasar el 40% al vender 145,318 unidades. En el último lugar en ventas en este año correspondió a Ford al generar ventas de sólo 28,871 unidades es decir, alcanzó el 8%.

Es importante hacer notar que la empresa Nissan durante el período de referencia ha mantenido el segundo lugar en ventas, así por ejemplo en 1994 vendió 98,378 unidades, es decir, participó con el 27.3%.

Aunque no se cuenta con datos oficiales para analizar las ventas de automóviles para 1995, se hace pertinente mencionar algunos datos preliminares que publicó AMIA en forma reciente (febrero 1996), el cual se dice que no son muy confiables pero para efectos de esta investigación se consideraran para el análisis. El total de ventas para 1995 fue de 116,820 unidades prácticamente 243,551 unidades menos que en 1994, de este total

Cuadro 5.5a

Venta al mayoreo de Automóviles según empresa
1989-1994
(unidades)

EMPRESA	1989	1990	1991	1992	1993	1994
TOTAL	274,505	348,803	386,919	439,255	395,870	360,371
Chrysler de México	56,952	52,503	64,647	83,636	57,655	46,335
Ford Motor Company	47,801	51,412	55,545	68,020	52,421	28,871
General Motors de México	22,876	31,249	40,455	49,580	50,568	40,626
Nissan Mexicana	69,855	79,945	77,686	95,780	83,141	98,387
Volkswagen de México	77,021	133,694	148,586	142,239	151,681	145,318
Mercedes-Benz de México					400	837

Fuente: AMIA, A.C. "Boletín Mensual", Varios años

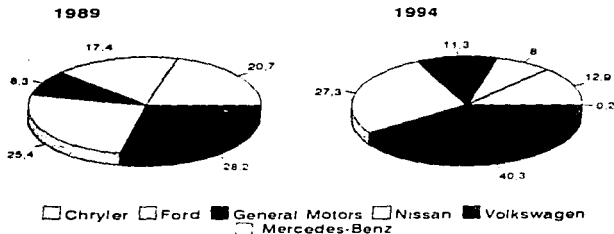
Cuadro 5.5a
Venta al mayoreo de Automóviles según empresa
 1989-1994
 (unidades)

EMPRESA	1989	1990	1991	1992	1993	1994
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Chrysler de México	20.7	15.1	16.6	19.0	14.6	12.9
Ford Motor Company	17.4	14.7	14.4	15.5	13.2	8.0
General Motors de México	8.3	9.0	10.5	11.3	12.8	11.3
Nissan Mexicana	25.4	22.9	20.1	21.8	21.0	27.3
Volkswagen de México	28.2	38.3	38.4	32.4	38.3	40.3
Mercedes-Benz de México					0.1	0.2

Fuente: Elaborado con base al cuadro 5.5a

Gráfica 5.5

VENTA AL MAYOREO DE AUTOMOVILES SEGUN EMPRESA 1989-1994
 PORCENTAJE



FUENTE: Elaborado con base en datos del Cuadro 5.5a

5.3 Inversiones

No obstante la contracción económica provocada por la devaluación de la moneda en diciembre de 1994 y que impacto severamente a todos los sectores de la economía, algunas empresas de la rama Automotriz siguen realizando inversiones, ampliaciones e inclusive alianzas estratégicas con empresas extranjeras, a fin de obtener tecnologías y en su caso, recursos que les hacer frente a las condiciones del mercado.

Se puede citar la instalación en el parque industrial de la Volkswagen en Puebla de sus seis empresas con una inversión de 40 millones de dólares; en la zona Saltillo-Ramos Arispe, Coahuila, se consolida uno de los polos de desarrollo automotrices más importantes del país; las más de 20 empresas de autopartes establecidas en dicha zona surten autopartes principalmente a las plantas de Chrysler y General Motors.

Por otra parte, las empresas Honda de México, y BMW, que han comenzado a producir vehículos en nuestro país, tienen como política desarrollar y consolidar una red de proveedores locales que garanticen el abasto de partes y componentes.

En el caso de la BMW, la empresa proyecta contar con once proveedores locales, a los que se sumarían siete más en 1996 y seis en 1997.

No obstante la contracción del mercado interno (sin olvidar la expansión del externo) se

estima que en 1995 las inversiones de la industria Automotriz terminal rebasaron los mil millones de dólares y que para 1996 el sector Automotriz recibirá inversiones extranjeras por un monto total de mil 442 millones de dólares, de los cuales las empresas norteamericanas aportarán 927 millones de dólares, las europeas 378 millones y las asiáticas 137 millones.

Por ello, aun cuando durante 1995 se pospuso el desarrollo de algunos proyectos de corto plazo, la ejecución de programas ya en marcha de inversión a mediano y largo plazo no han experimentado modificaciones sustanciales: demografía y perspectivas de crecimiento, apuntaban hacia una importante expansión de la demanda mexicana de vehículos, mientras que la competitividad de las plantas mexicanas constituye un poderoso atractivo de oferta. Para ratificar lo anterior a continuación se presentan algunos casos:

- Con una inversión de 330 millones de dólares, en abril de 1995 fue inaugurada la nueva planta de camiones de Chrysler en Saltillo, Coahuila, con capacidad para ensamblar anualmente 120 mil unidades y generar mil 800 empleos
- Ubicado en el Estado de México y con una inversión de 17.5 millones de dólares, en marzo de 1996 fue inaugurado el Centro de Ingeniería y Distribución de Partes de General Motors de México.
- Además de los 400 millones de dólares invertidos en la planta de Silao, Guanajuato, y de los 150 millones en la planta de estampado y pintura para la

producción del modelo compacto Chevy en Ramos Arizpe. Coahuila, General Motors de México ha planeado poner en marcha en la zona fronteriza norte y cerca de la planta de Silao varias plantas maquiladoras de componentes y autopartes.

- El monto inicial de la inversión será de 100 millones de dólares y podría superar los 200 millones de dólares una vez concluida la planta.
- Luego de iniciar la comercialización en mayo de 1995, la firma alemana BMW mantiene el plan original de inversión en su planta del valle de Toluca e inició sus actividades de ensamble.
- Honda concluyó en noviembre pasado su planta armadora en El Salto, Jalisco, en la que se invirtieron 50 millones de dólares. Se lanzarán 15 mil unidades al año y se contempla exportar hacia el mercado latinoamericano a partir de 1997.
- En marzo pasado el fabricante de autos italiano Fiat alcanzó un acuerdo con Quimmco de México, para el establecimiento de una coinversión por 60 millones de dólares para producir autopartes en una planta de Coahuila, empresa que se llamará Teksid de México.

Bajo dicho entorno, las perspectivas para la industria Automotriz son alentadoras y se

Comportamiento de la Industria Automotriz en la Economía Nacional sustentan en las inversiones que han realizado las diferentes empresas que operan en nuestro país, destinadas a la modernización y expansión del sector.

5.4 Generación de empleos en el periodo 1989-1994

Para dar un panorama más amplio de la generación de empleos del sector Automotriz, se hace conveniente recurrir a los datos que arrojan las instituciones como SECOFI, INEGI, Industria Nacional de Autopartes, A.C. y AMDA, A.C., a fin de desagregar las diferentes actividades que se desarrollan dentro de este sector, las cuales para estos fines se consideraran como ramas, estas son: Industria Terminal, Industria de Partes, Distribuidores y Maquiladoras.

Aclarada la estructura que se va a manejar, a continuación se analizara el comportamiento de este sector en función de su participación dentro de la economía como generador de empleo.

En el periodo de 1989-1994, el sector Automotriz generó en promedio 431.3 miles de empleos, de los cuales el 14.5% correspondió a la rama terminal (62.5 miles de empleos), el 41.1% a la industria de autopartes (177.7 miles de empleos), el 18.5% los distribuidores (79.8 miles de empleos) y las maquiladoras la diferencia, es decir 25.6% (88.2 miles de empleos).

Con base en lo anterior se puede observar la gran importancia que reviste para el país

el sector Automotriz, sin embargo, la rama de autopartes es la que ha participado más activamente en la generación de empleos, esto es, aproximadamente, dos quintas partes del total. Los distribuidores y maquiladores en conjunto rebasan las otras dos quintas partes, por lo que la industria terminal, a pesar de su magnitud, aportan en la generación de empleos sólo poco más de la décima parte.

Lo anterior es explicable debido a la gran competitividad de tiene esta rama en relación a sus costos laborales, así como a la modernización de sus plantas, esto es, tecnología de enclave altamente sofisticada que requiere de poca mano de obra.

Por otra parte si se analiza el comportamiento registrado en el período de referencia del sector y de cada una de las ramas antes descritas, se puede apreciar lo siguiente:

En lo que respecta al sector, este registró una tasa de crecimiento medio anual (TIMA) en relación a la generación de empleos de 2.4% al pasar de 386.9 miles de empleos en 1989 a 446.9 en 1994, la rama de autopartes, aunque su participación es mayor, sólo logró generar empleos para 16.6 miles de personas, durante el período citado, al pasar de 155.2 a 171.8 miles de empleos, logrando así una tima de 1.7%.

La TIMA registrada por los distribuidores no fue muy favorable, ya que se comporto en forma negativa, esto se debió a que redujeron su plantilla de personal durante el período en 9.3 mil empleos al pasar de 89.3 a 80.0 miles de empleados . Las maquiladoras fueron más

Comportamiento de la Industria Automotriz en la Economía Nacional

benévolas en este renglón, ya que generaron durante dicho lapso 56 mil empleos, al pasar de 90 mil empleos a 129.4, por lo que su tima la situaron en el nivel más alto que las otras ramas, esto es, 6.2%.

La rama terminal aunque sólo logro abrir plazas laborales para 13.3 miles de empleados, logro una TIMA de 3.8%, dicho fenómeno fue originado por el incremento que registro al pasar de 52.4 miles de empleos en 1989 a 65.7 miles de empleos en 1994.

Para ilustrar con mayor detalle lo antes descrito, a continuación se presentan el cuadro y gráficas que muestran este comportamiento.

Cuadro 5.6

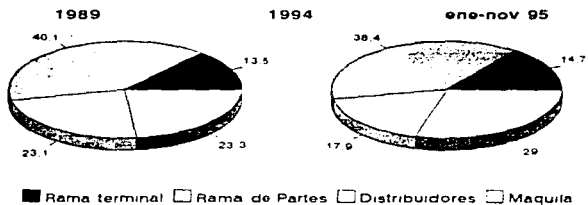
Distribución del Empleo del Sector Automotriz
1989-1994
(miles de empleados)

AÑO	TOTAL	RAMA TERMINAL	%	RAMA PARTES	%	DISTRIB.	%	MAQUILA	%
1989	386.9	52.4	13.5	155.2	40.1	89.3	23.1	90.1	23.3
1990	384.4	52.7	13.7	173.6	45.2	69.1	18.0	89.1	23.2
1991	443.1	68.8	15.5	184.2	41.6	78.1	17.6	112.1	25.3
1992	478.9	72.1	15.0	201.5	42.1	81.1	16.9	124.4	26.0
1993	446.9	66.2	14.8	175.1	39.2	79.1	17.7	126.6	28.3
1994	446.9	65.7	14.7	171.8	38.4	80.1	17.9	129.4	29.0
PPP	356.7	52.0		148.3			15.5		
TIMA	2.4	3.8		1.7		-1.8		6.2	

Fuente: SECOFI, Dirección General de Industrias, Dirección de la Industria Automotriz y el Transporte; Industria Nacional de Autopartes, A.C., AMDA, A.C., e INEGI.

Gráfica 5.6

DISTRIBUCION DEL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ 1989-1994
PORCENTAJE



FUENTE: Elaborado con base en datos del Cuadro 5.6

CONCLUSIONES

Durante la presente investigación, se ha podido observar la gran relevancia que tiene la Industria Automotriz en el contexto de la economía nacional, ya que de acuerdo a los datos arrojados, tanto a nivel macro como microeconómico, se le considera la segunda en importancia después de la petroquímica. A continuación se hará a una exposición de los resultados obtenidos

- Durante el periodo 1989-1993, la Industria Automotriz participó en el total del Producto Interno Bruto manufacturero con un promedio del 11.3% del total.
- Para el mismo periodo, la Industria Manufacturera tuvo una participación promedio del 22.5% con respecto al Producto Interno Bruto nacional, lo cual demuestra que tanto la Industria Manufacturera representa un gran porcentaje de la producción nacional, también la Industria Automotriz es una de las ramas más importantes de la manufacturera mexicana.
- La Industria Automotriz está compuesta por dos ramas: la Automotriz terminal y la de autopartes. La primera, fabrica y ensambla automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses. Por su parte, la Automotriz de autopartes se dedica a la producción de llantas, radiadores, muelles, acumuladores, balatas, pistones de repuesto.

Conclusiones

- La Automotriz terminal inició sus operaciones en México con la primera planta ensambladora en el año de 1925. A partir del primer decreto para la Industria Automotriz nacional, en 1931, inició sus operaciones la Automotriz de autopartes
- Desde 1900 a la actualidad, pueden distinguirse cuatro etapas en el desarrollo de la Industria Automotriz a) de importaciones (1900-1925), b) de ensamble (1926-1962), c) de fabricación (1963-1982), d) de exportación (a partir de 1983).
- La política gubernamental que apoyó abiertamente a la Industria Automotriz fue uno de los factores determinantes para incentivar la inversión de capitales en este sector, sobre todo los de origen externo
- La inversión extranjera directa (IED) y la nacional, alentadas por la legislación estatal, se incrementaron de tal forma que hicieron posible el desarrollo de la producción nacional al estimular las actividades de ensamblaje
- La política gubernamental ha privilegiado el crecimiento de la Industria Automotriz a través de la emisión de diversos decretos a lo largo del desarrollo de ésta, los cuales han tenido como objetivo principal el fomento de dicha industria.
- El mercado de la Automotriz Terminal es un mercado OLIGOPOLICO, claramente

Conclusiones

definido por el control de cinco empresas: General Motors, Ford Motors, Chrysler, Volkswagen y Nissan.

- La Producción Promedio de Automóviles (participación porcentual 1989-1994) de las cinco grandes fue de la siguiente manera: Volkswagen 34.9%, General Motors 10.7%; Chrysler 16.8%; Ford 13.7%; Nissan 23.9%.
- Dos empresas mantuvieron el 65% de las ventas totales de las cinco grandes en su poder. Durante 1989 y 1994 las principales fueron la Volkswagen y la Nissan.
- Manteniendo el liderazgo de ventas a lo largo de los seis años está la Volkswagen, mientras que la General Motors fue la empresa que menos participación tuvo en la estructura de ventas por empresa, y para 1994 la empresa Ford bajo considerablemente su participación en este renglón.
- En participación promedio en la generación de empleo, de las diferentes ramas se ve una fuerte participación de la rama de autopartes (40% en promedio), seguida de las maquiladoras y finalmente la rama terminal.

Por otra parte, en el renglón de las inversiones se ve claramente una tendencia ascendente ya que de acuerdo a los datos que se manejaron en el apartado correspondiente, permiten vislumbrar, que tanto la Industria Terminal como la de

Autopartes invierten montos muy importantes en su preparación para el futuro

Sin embargo, esto tiene sus desventajas, porque como ya se menciono, todas las empresas que constituyen la rama terminal son de capital extranjero y esto significa para el país pago de patentes y marcas, regalías, utilidades, etc., es decir el pago a los factores productivos del exterior, lo que viene a abrir una brecha enorme en el saldo en la balanza de servicios y esto se traduce en una sangría inmensa de divisas

En su carácter de mercado oligopólico, en donde existen pocos vendedores y un sinnúmero de compradores, fuertes barreras de entrada y convenio entre los productores para el establecer sus precios oligopólicos, se hace difícil que capitales nacionales quieran invertir en este tipo de industrias, además de que no existe una tecnología nacional para hacer frente a este tipo de mercados.

El gobierno, como se manejo en el capítulo tres, ha incentivado y ha apoyado en gran medida a esta industria, inclusive, se ha manejado que las autoridades y los sectores firmantes de la Alianza para la Recuperación Económica (ARE), frente a la crisis y tomando en cuenta la importancia que tiene el sector Automotriz para el conjunto de la economía, se incluyeron medidas fiscales específicas para estimular a estas industrias y a los sectores que la proveen de insumos y servicios para llevar a cabo su proceso productivo. Dichas medidas son exención de impuestos sobre automóviles nuevos (ISAN) en 1996, así como la deducción hasta del 71% de las

Conclusiones

inversiones de automóviles nuevos.

Cabe agregar que si este apoyo lo recibieran los capitales nacionales, nuestra economía sería más sólida, sin embargo, existe otro problema porque no solamente se requiere de fuertes inversiones, sino que también hace falta una tecnología propia, lo que se traduce también en fuertes inversiones para los grupos de investigación y desarrollo.

BIBLIOGRAFIA

Aguilar, García Javier, *Enseñanza de la Huelga de 1980, en General Motors de México Investigación*, Económica UNAM, 1982.

Alvarez, Alejandro, et. al., *Desarrollo Industrial y Clase Obrera en México*, Cuadernos Políticos No. 4, de. Era, 1975.

AMIA, *La Industria Automotriz de México en Cifras*, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. Varios años.

Arteaga, Arnulfo, Et.al. *La Crisis Mundial del Automóvil y sus Perspectivas en la Industria Automotriz Mexicana*, Teoría Y Política, Revista Trimestral, Año II No. 6, Oct.-Dic. 1981.

Bennett, Douglass, et.al., *La Industria Automotriz Mexicana y la Política Económica de la Promoción de Exportaciones. Algunos Problemas del Control Estatal de las Empresas Transnacionales*, Trimestre Económico, Mex, 1979.

Beyer, Gerardo M., *La Capacitación y Adiestramiento en el Contexto de la Industria Automotriz*, Ponencia, Mex. 1982.

Bibliografía

Marx, Carlos, *El Capital*, Fondo de Cultura Económica, Mexico, D.F. Tomo I

Méndez, M. José Silvestre, *Fundamentos de Economía*, ed. Interamericana

Murdick, G. Robert, *Sistemas de Información Administrativa*, Ed. Prentice Hall

Nacional Financiera, *La economía Mexicana en Cifras*, varios números

Palafox, Rogelio, *Reconversión Automotriz y Resistencia Obrera en Volkswagen de México*, en Momentos Económicos, No. 40, IIE, UNAM, 1988

Ramírez, Brun J.R., *El Estado y Acumulación de Capital, en México 1929-1982*, Ed. UNAM

Rodríguez, Octavio, *La Teoría del Subdesarrollo*, CEPAL Edit. Siglo XXI, México, 1980.

Samuelson, Paul A, *Economía*, editorial McGraw-Hill, México

Secretaría de Gobernación.- *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F., Agosto de 1962.

_____. *Diario Oficial de la Federación*, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F. a 21 de enero de 1980.

