

138  
2g.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

IMPACTO DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA  
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.  
1990-1996

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE  
LICENCIADO EN ECONOMÍA  
PRESENTA GABRIEL RANGEL VARGAS.



ASESORA DE TESIS: Lic. MA. DE LA LUZ ARRIAGA  
LEMUS

MEXICO, D.F., NOVIEMBRE DE 1998.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

268 698



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**A MIS PADRES.**

**AGUSTÍN Y MARÍA  
POR SU ESFUERZO.**

**A MI HERMANO.**

**MIGUEL  
POR SUS CONSEJOS.**

**A MARGARITA.**

**A MAGNOLIA.**

**Y**

**A YONATHAN.**

**POR LAS PALABRAS QUE CALLAN Y EL SILENCIO  
QUE HABLA EN EL TAMBALEAR DE LA LUNA QUE  
ENVUELVE EL VIENTO DE EXTRAÑOS SUSPIROS.**

**Y AL PEQUEÑO MARX  
QUE PRONTO VOLVERÁ HACER TRAVESURAS.**

**PARA LOS TIERNOS INCONFORMES UNA SOLEDAD DESVELADA.**

**HAY EN EL MUNDO UN ESPEJO.  
ÉL NOS PERMITE SABER QUÉ SOMOS,  
QUÉ FUIMOS Y QUÉ PODEMOS SER.  
LA IMAGEN PRIMER NO ES NADA  
AGRADABLE, LA SEGUNDA NOS  
EXPLICA Y LA TERCERA NOS  
PROMETE.  
EL PROBLEMA ESTÁ EN SABER  
ENCONTRAR EL ESPEJO.  
NO ES FÁCIL.  
PERO LO REALMENTE, PELIGROSO  
ES ATREVERSE A MIRARSE EN ÉL.  
UN POCO DE DISTANCIA DE UNO  
MISMO, AYUDADO POR UNA  
SONRISA, FACILITARÁ LAS  
COSAS.**

**VALE. SALUD Y VALENTÍA PARA  
BUSCAR, ENCONTRAR Y MIRARSE.**

**(SUB. MARCOS 16/12/1995)**

AL MUNDO INSTANTÁNEO CUYA PLASTICIDAD NO TERMINA DE  
CONFIGURARSE, PORQUE EL HOMBRE SE HA OLVIDADO DEL HOMBRE Y DE  
LA LIBERTAD. UN POEMA SOBRE LA MUERTE.

MORIMOS  
YA SIN TIEMPO.

JUGAMOS A  
SER OTRO,  
SIEMPRE EL  
OTRO.

SÍMBOLOS EN  
CUERPOS QUE  
RESUCITAN  
EN LA ETÉREA  
ENTREGA DEL  
COITO.

MORIMOS  
AL NACER  
SIN LA  
SONRISA  
BLANCA DE  
LAS FLORES.

MORIMOS  
EN CALLES  
SUCIAS,  
SIEMPRE  
SOLOS,  
LLORANDO  
LA REPRIMIDA  
TERNURA.

MORIMOS  
AMANDO  
EL TIEMPO  
SIN NADA,  
SIN FLORES  
SIN TIERRA  
Y  
COMO VIVIMOS  
EL INCIENSO  
SIN OTOÑO.

MORIMOS  
SIN NADA.  
( GABO, 11/ 1998)

**AL TIEMPO**

**Y**

**A LA SOLEDAD**

**GRACIAS.**

# INDICE.

Pág.

INTRODUCCIÓN	I
<b>CAPITULO 1.</b> <b>LIMITES Y CONTRADICCIONES EN</b> <b>LA FORMACIÓN DEL MERCADO</b> <b>MUNDIAL</b>	1
1.1 Acontecimientos últimos	2
1.2 Limites del mercado Mundial	4
1.3 Los Ciclos , Limites y Contradicciones.	5
1.4 Crisis y Reestructuración.	11
1.5 Estrategia de Trasnacionalización y Contradicciones del capital.	16
1.6 Papel de la Regionalización.	20
1.7 Contradicciones del Capital Mundial.	22
<b>CAPITULO 2.</b> <b>EL PAPEL DE LA INDUSTRIA</b> <b>AUTOMOTRIZ EN EL PROCESO DE</b> <b>INTERNACIONALIZACIÓN DEL</b> <b>CAPITAL.</b>	30
2.1 Regionalización Automotriz	42
2.2 Estrategias Industriales y casos:	
2.2.1 Corea	45
2.2.2 Japón	47
2.2.3 Norteamérica.	54
2.3 Estrategias de inversión	57
2.4 Importancia de la innovación Tecnológica	61
2.5 Conclusiones.	64
<b>CAPITULO 3</b> <b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN</b> <b>MÉXICO: DESARROLLO HISTÓRICO</b> <b>1925 A 1997.</b>	66
3.1 Instalación Automotriz en México	67
3.2 Ford Hermosillo en México	78
3.2.1 Dinamismo y Productividad	79
3.2.2 Proveedores	81
3.2.3 Automatización y Justo a Tiempo.	82
3.2.4 Estructura Organizativa y de Trabajo.	84

3.2.5 Evolución de las Relaciones Laborales	85
3.3 Conclusiones.	86

#### CAPITULO 4.

#### DESARROLLO RECIENTE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. 87

4.1 Rasgos Estructurales de la industria automotriz	87
4.2 Tendencias Internacionales	88
4.3 Importancia de la industria Automotriz mexicana.	91
4.4 Participación de la industria en el PIB nacional	92
4.3 Participación en el PIB Manufacturero	93
4.4 Empleo.	94
4.5 Balanza Comercial	94
4.6 Estructura de la industria Automotriz	96
4.7 Ford Motor Company.	103
4.8 General Motors.	104
4.9 Chrysler.	104
4.10 Nissan	104
4.11 Volkswagen.	105
4.12 Mercedes Benz.	105
4.13 Honda	105
4.14 BMW	105
4.15 Principales inversiones que se realizaron en la industria terminal en 1995.	106
4.16 Industria de Autopartes en México	107
4.17 Industria automotriz Maquiladora.	113
4.18 Corredores industriales delineados por la industria automotriz	123

#### CAPITULO 5

#### LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y EL TLC EN MÉXICO. 133

5.1 Programa de Liberación Comercial	135
5.2 Desgravación Arancelaria.	136
5.3 Eliminación de Barreras No Arancelarias	138
5.4 Uso Eficiente de Combustible.	141
5.5 Compatibilización de normas y estándares	142
5.6 Inversión extranjera.	142
5.7 Reglas de Origen	143



<b>5.8 Programas y Decretos Gubernamentales para Fomentar la Industria Automotriz en 1995.</b>	<b>145</b>
<b>5.9 Situación de la industria automotriz al finalizar el año de 1995.</b>	<b>146</b>
<b>5.10 La industria automotriz en 1996.</b>	<b>157</b>
<b>5.11 La industria automotriz en 1997.</b>	<b>160</b>
<b>CONCLUSIONES: LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A TRES AÑOS DEL TLC.</b>	<b>164</b>
<b>ANEXO UNO: PROGRAMAS GUBERNAMENTALES AUTOMOTRIZ.</b>	<b>178</b>
<b>ANEXO DOS: ESTADISTICAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.</b>	<b>187</b>
<b>Bibliografía.</b>	<b>210</b>

Mundial de autos a través de la formación de bloques regionales y con instrumentos tales como, la tasa de interés, la deuda y la tasa de cambio para debilitar proyectos nacionales y abrir fronteras para solucionar el problema de la realización de la ganancia.

Por último, agradezco la ayuda de compañeros y profesores que desinteresadamente ayudaron a la elaboración y culminación de la investigación. Especialmente a la Maestra Ma. de Luz por su infinita paciencia e incansable lucha por un mundo mejor; al Doctor Alejandro Álvarez por compartir esa historia del capitalismo que duele y pocos comprenden; a la profesora Sara Elba por los regaños metodológicos y por la constante suplica de que el ser humano trascienda a un mundo de respeto entre la mujer y el hombre; al Maestro Guillermo Padilla por la ayuda prestada y el tiempo robado; al Maestro Alejandro García por sus observaciones; a José Barco por sus acertadas críticas y por compartir utopías en silencios de disidencia sofocada; a Mónica Sosa por sus ojos de luna dormida y por la siempre disposición ayudarme a la realización de esta investigación y a Jaime por recordarme que la imaginación es más importante que el conocimiento para aquellos momentos difíciles que ha diario vivimos. Por que el primero siempre da oportunidad a la palabra sincera y el segundo siempre se pierde en el dinero. Agradezco a los que faltan y a los que llegaron hasta aquí, después de luchar en contra de este mundo de privatización educativa y de muerte. Gracias a todos por compartir suspiros de oxígeno que envuelve al viento de Justicia y Libertad.

Gabriel Rangel Vargas.

## **INTRODUCCIÓN:...**

El objetivo de esta investigación es estudiar los impactos del TLC en la industria automotriz mexicana de 1990-1997. cuya hipótesis es que el tratado de Libre Comercio ha sido perjudicial para la industria automotriz mexicana y beneficioso para las empresas trasnacionales y multinacionales del mismo sector.

Para tal propósito se divide la investigación en cinco Capítulos.

En el primero se da cuenta de los cambios en la forma de acumulación Capitalista a nivel Mundial después de la segunda Guerra Mundial. Donde la mundialización de la producción y de los mercados se apoya en un nuevo tejido, producto de nuevas estrategias empresariales, formando una telaraña dinámica de estructuras corporativas mundiales asentada en una vasta y dispersa red de regiones, comunidades y distritos dentro del sistema mundial, en lugar de una nación o varias naciones combinadas en una región económica trasnacional. Así el comercio internacional típico y específico, la inversión extranjera, las fusiones y adquisiciones, la Subcontratación, las licencias, la inversión compartida, la investigación y desarrollo, los acuerdos interempresariales, la fusión y comercialización de tecnologías, la articulación de proveedores internacionales, la intermediación financiera electrónica, la creación de subpotencias financieras, la utilización de instrumentos financieros para devastar naciones y repartirse el mundo, la integración regional y sub-sub-regional, la creación de redes de puntos de producción mundializada y redes de puntos de regiones polarizadas, son formas de una red mundial-local que las empresas Trasnacionales, multinacionales y globales articulan, en esta era de un mundo instantáneo, que se conquistan territorios y se reparten mercados a veces con las armas y otros con convenios financieros y económicos. Pero siempre sobre lo social y lo político. En el segundo capítulo, se estudia el papel emblemático que

la industria automotriz tiene en el desarrollo e impulso de esta nueva forma de apropiarse la ganancia a nivel internacional. Ya que en ella la aplicación de tecnología de punta, el comercio intrafirma, Justo a Tiempo, Reingeniería industrial, producción descentralizada, fragmentación e integración de territorios a nivel mundial son las estrategias empresariales que la industria automotriz ha utilizado para resolver el problema de la caída de la tasa de ganancia y de los ciclos económicos. En el tercero se realiza un recuento del desarrollo histórico de la industria automotriz en México de 1925 a 1994, es decir, en 1925 la industria nacional automotriz nació, cuando se estableció la planta ensambladora de capital estadounidense (Ford Motors Company), lo que dio inicio a la producción de automóviles en México con piezas y partes producidas en el exterior. Marcando la característica principal de la industria hasta la actualidad. En el cuarto se realiza un balance reciente de la industria automotriz a partir de 1990. El modelo de sustitución de importación que protege mercados y garantiza ganancias a muchos más capitalistas, es cambiado por un modelo Neoliberal concentrador que inicia a mediados de 1975 y se profundiza en 1982 con Miguel de la Madrid. La estrategia económica neoliberal se orientó a restaurar el papel del mercado como mecanismo casi exclusivo de asignación óptima de recursos, maximizador de la producción y del empleo, corrector automático de eventuales desajustes económicos, y garante de la inversión productiva y el desarrollo económico, transfiriendo a los agentes privados y al mercado, gradual pero de manera sostenida, las funciones anteriormente asignadas al Estado. para ello se impulsó la apertura económica, la venta de paraestatales, la descentralización y simplificación administrativa, y el fortalecimiento del sector externo. "Para hacer de México una potencia media" con capacidad de competir con calidad, precio y productividad a nivel internacional a través de modernizar la planta productiva y readecuando las organizaciones e instituciones

jurídicas, políticas, culturales y sociales a las nuevas formas de dominar y controlar a los trabajadores con el propósito de obtener mayor rentabilidad.

En este marco el sector externo, se coloca como un elemento estratégico de desarrollo económico para el país, de ahí la importancia del sector manufacturero y fundamentalmente de la industria automotriz. Por su contribución al PIB. Por su importancia en la balanza comercial, por su activo papel en la promoción de la Industria Maquiladora de Exportación, porque es la industria que más ha reconvertido sus procesos productivos y por ser la viene pujando con mayor fuerza en el desarrollo de corredores y distritos industriales que vienen del Norte al Centro de la república mexicana, como supuestas alternativas para restablecer los encadenamientos industriales que se desarrollaron y fortalecieron en el modelo de sustitución de importaciones, ahora redefinidos por el modelo Neoliberal. En el quinto capítulo, se realiza un estudio de los cambios de la industria automotriz a partir del TLC. Para llegar a un capítulo de conclusiones de los impactos de este en la industria de automóviles.

El método utilizado para la realización de esta investigación es a través de un extensa revisión bibliográfica y hemerografica especializada en tal tema.

Lo cual permitió arribar a la siguiente conclusión general.

Como resultado de los efectos del TLC en la industria automotriz tenemos ganadores y perdedores. EL gran perdedor es la economía mexicana, (a pesar de la existencia de un mercado de autos mas competitivos y mas diversificados, donde el consumidor tiene mas oportunidades de "Maximizar su Ingreso".) Por que han disminuido los efectos multiplicadores de la industria automotriz sobre el conjunto de la economía y porque la industria de autopartes deja de ser propiedad nacional. Los grandes ganadores son las empresas multinacionales y trasnacionales de automóviles que fortalecieron, definieron y protegieron sus plataformas de exportación para la conquista del mercado

Mundial de autos a través de la formación de bloques regionales y con instrumentos tales como, la tasa de interés, la deuda y la tasa de cambio para debilitar proyectos nacionales y abrir fronteras para solucionar el problema de la realización de la ganancia.

Por último, agradezco la ayuda de compañeros y profesores que desinteresadamente ayudaron a la elaboración y culminación de la investigación. Especialmente a la Maestra Ma. de Luz por su infinita paciencia e incansable lucha por un mundo mejor; al Doctor Alejandro Alvarez por compartir esa historia del capitalismo que duele y pocos comprenden; a la profesora Sara Elba por los regaños metodológicos y por la constante suplica de que el ser humano trascienda a un mundo de respeto entre la mujer y el hombre; al Maestro Guillermo Padilla por la ayuda prestada y el tiempo robado; al Maestro Alejandro García por sus observaciones; a José Barco por sus acertadas críticas y por compartir utopías en silencios de disidencia sofocada; a Mónica Sosa por sus ojos de luna dormida y por la siempre disposición ayudarme a la realización de esta investigación y a Jaime por recordarme que la imaginación es más importante que el conocimiento para aquellos momentos difíciles que ha diario vivimos. Por que el primero siempre da oportunidad a la palabra sincera y el segundo siempre se pierde en el dinero. Agradezco a los que faltan y a los que llegaron hasta aquí, después de luchar en contra de este mundo de privatización educativa y de muerte. Gracias a todos por compartir suspiros de oxígeno que envuelve al viento de Justicia y Libertad.

Gabriel Rangel Vargas.

## CAPITULO 1.

### LIMITES Y CONTRADICCIONES EN LA FORMACIÓN DEL MERCADO MUNDIAL.

El capitalismo tiene fases históricas que expresan sucesivos niveles acumulativos de extensión, complejización y articulación global de sus componentes básicos ( fuerzas productivas, relaciones de producción, esferas de diferenciación de la vida social y superestructura institucional) y dan lugar a modalidades específicas de reproducción y contradicción social. Estas fases del capitalismo se hallan separadas históricamente entre sí, por crisis de rentabilidad, descomposición y destrucción global, dando lugar a procesos abiertos de reestructuración de las condiciones de rentabilidad y acumulación, es decir, a nuevos mecanismos de estabilización y a la apertura de nuevos ciclos de expansión en torno a ejes y características diferentes a los anteriores. por ejemplo: El capitalismo fabril a pequeña escala en un contexto agrario dominante(inglaterra: 1780 a 1830); el capitalismo industrial desarrollado en condiciones premonopolistas (Inglaterra 1830-80), El capitalismo monopolista-financiero Clásico (Estados Unidos y Alemania: 1880-1935), El capitalismo oligopólico-estatal (Estados Unidos: 1935 a 1980) y El capitalismo informático y global en proceso de constitución a partir de 1980 (Estados Unidos, Japón, y Alemania). Así el capital se apoya en ramas de la producción: como la industria textil, el ferrocarril, la electricidad, siderúrgica y química, la industria automotriz y electrodoméstica; o la informática y la nueva industria de las comunicaciones.( Alejandro Dabat 1994) Las cuáles se organizan en : talleres artesales(cooperación, manufactura), y la gran industria: la gran banda de economías de escala (el taylorismo), en tiempos y movimientos(el fordismo) y la flexibilización productiva ( el Toyotismo), es decir, en cada

fase del capitalismo supone un diferente nivel de desarrollo y estructuración del capital, que se traducen en modalidades y tendencias específicas de funcionamiento. Por lo tanto para entender el capitalismo Contemporáneo en sus movimientos de producción y reproducción, es necesario hacer un análisis histórico para observar con nitidez sus límites y contradicciones de este proceso intensivo de internacionalización del capital bajo la teoría de la crítica de la Economía Política. Donde la industria automotriz con su mercado oligopolista y su reconversión industrial de carácter mundial contribuyen a formar este nuevo sujeto hegemónico de telarañas dinámicas de estructuras corporativas internacionales asentadas en una vasta y dispersa red de regiones, comunidades y distritos dentro del sistema mundial, en lugar de una nación o varias naciones combinadas en una región económica transnacional. Es decir, Esta nueva forma social hegemónica sugiere que nos habremos movido de un paradigma en el cual los imperios mundiales se sucedían unos a otros, a uno en el que las naciones-Estado se suceden unas a otras, a un nuevo paradigma definido por el dominio de estructuras corporativas mundiales regionalmente asentadas (John Borrego 1998).

## ACONTECIMIENTOS ÚLTIMOS.

Los últimos acontecimientos de este siglo: El fin de la guerra Fría, el derrumbamiento del muro de Berlín, la Unificación de las dos Alemanias, la desaparición de un modelo de Socialismo existente, la tercera revolución industrial, la formación de bloques regionales,



el terremoto financiero que sacude al mundo instantáneo y la fuerza con que el mercado capitalista se desarrolla en casi todos los continentes, han llevado a muchos intelectuales a plantear que el capitalismo es el máximo grado de desarrollo que la civilización pudiera alcanzar (Friedman, Fukuyama, Drucker, etc.). Bajo esta lógica pretender realizar cualquier análisis de estos hechos a través de la teoría de la Crítica a la Economía Política no es más que un ejercicio en un tiempo pretérito indefinido, es decir, es una tontería y perder el tiempo. Esto me recuerda un cuento que leí hace tiempo: La bruja envenena la fuente del pueblo de la cual todos tomaban agua. Todos enloquecieron. Excepto el rey, que no había bebido. El pueblo sospechaba de él y lo buscaban para matarlo. El rey, en apuros, también bebió y enloqueció. Todos lo celebraron porque había entrado en razón. Con esto sólo quiero decir que es preferible ser extrovertido sin razón, que un agente racional montado aparentemente en una bicicleta de gimnasia que anda en altas velocidades sin moverse de su lugar, perdón de su postmodernidad de sálvense quién pueda.

El capital no es una cosa, sino una relación social de producción, una relación entre la clase de los capitalistas, que poseen los medios de producción, y la clase obrera, que carece de dichos medios y, en consecuencia, se ve obligada a subsistir vendiendo su fuerza de trabajo a los capitalistas, a los que de este modo enriquece. El capital se presenta como valor que crece por sí mismo, como dinero que se transforma en mercancía y luego, por medio de la venta de la mercancía, se convierte otra vez en dinero, pero en mayor cantidad, es decir, es valor incrementado.

Todos los capitalistas buscan la tasa máxima de ganancia, lo cuál implica una feroz

competencia entre ellos, que se da en el mercado a través de los precios, la calidad, en sistemas de comercialización, etc. Esto impulsa al capital a desarrollar las fuerzas productivas, es decir, el capitalismo pasa de la fase extensiva del capital a la fase intensiva, de la primera, segunda y tercera revolución industrial. Taylorismo, fordismo y Toyotismo llevan intrínsecamente distintas formas de explotación de la fuerza de trabajo que Marx llamó la subsunción formal y subsunción real. Cuando el capital controla su producto, luego todos los productos sustitutos, la rama, el sector y es capaz de extenderse a otras ramas y sectores productivos. Sólo estamos ante el proceso de concentración y centralización de capital en pocas manos, debido a que al capital le interesa el control de todo aquello que maximice utilidades. La competencia obliga al capital, tener un papel importante en el desarrollo de la ciencia que es aplicada en los procesos productivos. Todo esto se expresa en la lucha por el control de los mercados internacionales.

## LIMITES DEL MERCADO MUNDIAL.

El mercado permite el desarrollo del capitalismo, su consolidación, su expansión y la solución por lo menos pasajera de los ciclos económicos. su formación fue violenta<sup>1</sup>, pero en todos los casos la conclusión fue siempre la misma: La constitución de Estados centralizados fuertes y unitarios. Donde el único límite que se interpone al pleno

---

<sup>1</sup>"Implicó varias revoluciones: la inglesa, entre 1640 y 1660; la Francesa, iniciada en 1789 hasta 1815; la Alemana, a todo lo largo del XIX y que no culmina hasta la unificación de 1871, la Italiana, con la insurrección garibaldina hasta 1871, la de EEUU iniciada en 1775 hasta la guerra de Secesión de 1861-65". José María Vidal Villa; MUNDIALIZACIÓN E INTEGRACIÓN ECONÓMICA; 1er. Encuentro de Economía Crítica del 5 a 7 nov. de 1996, México D.F.

desarrollo capitalista de un Estado-nación era precisamente el otro Estado-nación y de ahí que los conflictos fueran en lo sucesivo conflictos inter-nacionales, por no decir conflictos imperialistas.(Vidal, 1996) Tal constitución exigía que estos fueran integrados y Homogéneos, es decir, que existiera unidad fiscal, mercantil, financiera, monetaria, además de un conjunto de instituciones que garantice la unidad en cultura, en aplicación de justicia, en educación y que le permita al capital su producción y reproducción de sus propiedades y sus ganancias. Cuando el proceso de concentración y centralización del capital se ha dado en todas las actividades económicas y el mercado interno ya no garantiza ganancias extraordinarias hasta un punto donde se obtienen tasas medias de ganancia, los capitales se ven en la necesidad de buscar mercados externos<sup>2</sup> a lo que Marx llamó la internacionalización del capital en 1867. En esta lógica, la formación de un mercado mundial sin trabas es la aspiración máxima del capitalismo. Libre movilidad de las mercancías, del dinero, y el desdoblamiento del proceso productivo a todos los confines de la tierra, lo hace ser el botín más preciado que se ha visto a lo largo de toda nuestra historia. Guerras mundiales, regionales y revoluciones democrático burguesas son la expresión más clara de las ansias de poder internacional que el mercado suscita.

## LOS CICLOS, LIMITES Y CONTRADICCIONES.

---

<sup>2</sup>"La mercancía en sí y para sí está por sobre cualquier barrera religiosa, política, nacional y lingüística. Su idioma universal es el precio, y su comunidad el dinero. Pero, en la medida en que se desarrolla la moneda universal en oposición a la moneda nacional, el cosmopolitismo del poseedor de mercancías se convierte en creencia, en la razón práctica contrapuesta a los prejuicios tradicionales de la religión, de la nación, etc., que obstaculizan el intercambio material entre los hombres". Karl Marx, **EL CAPITAL**, capítulo 1 del libro 1, ed. FCE. pag.413.

El capitalismo no se caracteriza solamente por la recurrencia periódica de los ciclos, pues si no lo que ocurriría sería una compleja repetición y no un desarrollo dinámico, para solucionar los problemas de sobreproducción de mercancías que lleva acabo la competencia del capital en aras del control del mercado mundial. Los ciclos industriales-comerciales son de carácter diferente en diversos periodos. La principal diferencia entre ellos está determinada por las relaciones cuantitativas entre la crisis y el período de auge de cada ciclo dado. Si el auge restaura con excedentes la destrucción o la construcción de la economía habidas durante la crisis precedente, entonces el desarrollo capitalista tiene una tendencia ascendente. Si la crisis, que significa destrucción, o, cuando menos, constricción de las fuerzas productivas, sobrepasa en intensidad su auge correspondiente, entonces tenemos como resultado una tendencia descendente de la economía. Por último, si la crisis y el auge son equivalentes en intensidad, tenemos un equilibrio temporal y una economía estancada.(León Trotsky 1923) Recordemos que en esos movimientos de ciclos largos de carácter ascendente y descendente, existen ciclos cortos en su interior con el mismo carácter, pero la diferencia radica en que en el primero sus ciclos cortos ascendentes son más largos, que los descendentes; y en el segundo existe el mismo movimiento pero en sentido contrario,( Mandel 1976) Posibilitando con ello que existan ramas y sectores productivos en crisis, mientras que la economía crece, así como sectores y ramas que están en crecimiento relativo cuando la economía decrece. Desde esta perspectiva, las relaciones entre etapas y ciclos prolongados del desarrollo del capital, adquieren una relación bastante precisa. Es decir, si las crisis permiten al gran capital afianzar su dominio, sacar a sus competidores del mercado por incapacidad financiera para hacer frente a la constricción de la demanda, y apropiarse de casi todas las

actividades que sean simplemente rentables; entonces veremos como el capital en su forma transnacional<sup>3</sup> y multinacional<sup>4</sup> con mercados monopólicos y oligopólicos; tendrán que adecuarse a los ciclos económicos para despojar o destruir aquellos capitales, con los que han realizado alianzas estratégicas.<sup>5</sup> Alianzas que no significan fusión, pero

---

<sup>3</sup>De las alrededor de 7,000 empresas transnacionales que había en los años sesenta, el número ha crecido a 37,000 en la actualidad....un breve perfil de las quinientas empresas más grandes de la naciente sociedad global proporciona una idea del Calibán económico-político que se está constituyendo a espaldas de la sociedad civil mundial. Los ingresos alcanzaron en 1994 la suma de 10,245.3 billones de dólares, es decir 50 por ciento mayor que el Producto Interno Bruto(PIB.) estadounidense; diez veces mayor que el PIB de América Latina y del Caribe en 1990; 25 veces mayor que el PIB del país latinoamericano más grande (Brasil: 414.060 mmd en 1990); 43 veces mayor que el PIB mexicano ( 237.750 mmd) y 230 veces mayor que el venezolano (48.270 mmd). Las ganancias ...alcanzaron 281.8 mil millones de dólares, comparados con los PIB de Ecuador por el orden de 10.880 mmd, El Salvador 5.400 mmd, Chile 27.790 mmd. y Costa Rica de 5.700 mmd en 1990. Las fortunas de esas empresas representaban un valor de 30,848.2 billones de dólares y en total emplearon 34,515,427 personas. La empresa más grandes del mundo en 1994, Japonesa Mitsubishi, tuvo ingresos de 175.835.6 mmd y laboran 100 mil trabajadores. En lo referente al personal empleado, La General Motors ocupaba a 692,800 personas, mientras que sus ganancias alcanzaban la estratosférica cifra de 4,900.6 mmd, apenas por debajo de la Ford (5,308.0), de Exxon ( 5,100.0) y del Grupo Royal Dutch/ Shell con 6,235.6 mmd". Heinz Dieterich Steffan, "Globalización, Educación y Democracia en América Latina" en el libro, LA SOCIEDAD GLOBAL, ed. Contrapunto, Nov. 1995, pag 49 y 50.

4.-" teniendo en cuenta su orientación, las corporaciones pueden clasificarse en : Etnocéntricas(orientadas hacia el país de origen), Policéntricas ( orientadas hacia los países receptores) o geocéntricas(orientadas hacia el mundo en general). Cuando el carácter internacional se lleva al extremo, las corporaciones pueden considerarse anacionales o corporaciones supranacionales". Naciones Unidas 1973,CORPORACIONES MULTINACIONALES EN EL DESARROLLO MUNDIAL.

<sup>5</sup>Las principales características de las alianzas estratégicas en este nuevo contexto son:

- 1) Se efectúan entre corporaciones que son líderes en los mercados en que participan, dadas sus capacidades tecnológicas, organizativas o de distribución.
  - 2) El acercamiento trata de aprovechar nichos muy bien definidos donde las capacidades de los participantes pueden generar Sinergias en varios ámbitos.
  - 3) La cooperación se da con mayor frecuencia a dos niveles. El primero a nivel tecnológico, donde se pretende acelerar la generación de nuevos procesos y productos. El segundo busca aprovechar los canales de acceso en los mercados donde las respectivas empresas operan.
  - 4) La perspectiva de este tipo de alianzas dependerá de los logros en los objetivos definidos previamente, así el tiempo de duración de los mismos estará en función de las metas alcanzadas. Las cuales se dan en diseño, en producto, en inversión, en comercialización, en patentes y marcas, en capacitación, etc.
- Las alianzas han sido una tendencia dominante en los últimos años promovida por las grandes corporaciones a nivel mundial, en segmentos como la computación, los semiconductores, las telecomunicaciones, la industria automotriz, vidrio, Cemento, textil, zapatos, alimentos, etc." J. Andrés Godínez Enciso, " Algunas tendencias en la reestructuración productiva reciente de los grupos económicos de México." en el libro

sí, una nueva relación inter-empresarial(JordY 1996), una nueva relación proveedores-productores donde se comparten riesgos y sobre todo mercados y ganancias. Que dan cierta independencia relativa a un conjunto significativo de empresarios.<sup>6</sup> Para el gran capital trasnacional lo importante de esa alianza es apropiarse de todo el conocimiento, de todos los canales de comercialización, de todos los contactos que un empresario nacional tiene para realizar su ganancia. En este sentido, cuando el gran capital lo haya conseguido, simplemente inunda el mercado, diversifica productos, baja precios, busca nuevos proveedores más competitivos, desplaza al productor a un nicho de mercado y de éste a la comercialización hasta que lo integra o lo elimina. Para ello su poder de regular los ciclos económicos internacionales será más evidente. Los cuales tenderán acortarse por la propia dinámica de la competencia, por el desarrollo de las fuerzas productivas (corta vida en el anaquel del producto y por la rápida aplicación de la innovación técnica en los procesos productivos que va de 4.5 a 1.5 años a nivel mundial) y por la tendencia a la caída de la tasa de ganancia.

El capitalismo se apoderó de toda Europa Occidental y Septentrional en los breves cien años transcurridos de 1750 a 1850. Luego, en el término de otros cincuenta años, se extendió por todo el mundo .(Drucker 1995) Por lo tanto los ciclos cortos o largos deben

---

REESTRUCTURACIÓN DE LA ECONOMÍA MEXICANA. Alfredo Sánchez Daza y Juan González García(coordinadores), Ed. UAM-Azcapotzalco y RNICP, México 1995, de la pág. 293 a la 311.

<sup>6</sup>-Hay que recordar que existen límites a nivel de las relaciones entre las estructuras monopolistas y las estructuras competitivas. La política de inversión de los monopolios es tal que la existencia del sector competitivo es un mercado o una fuente privilegiada de aprovisionamiento ... En materia de innovación y de investigación de los monopolios tiende a dejar que el sector competitivo tome a su cargo una serie de innovaciones que serán recuperadas en tiempo oportuno. finalmente, la lucha contra la tendencia a la baja tasa de beneficio, la perecuación de los sobre beneficios monopolistas, se hace acosta de las tasas de beneficio en el sector competitivo. Los monopolios tienen interés en que persistan un sector competitivo". Gabriel Jípe, " El desarrollo de los monopolios y la tendencia al estancamiento: elementos para una crítica de las tesis "estancacionistas" estadounidenses" EN CRÍTICAS DE LA ECONOMÍA POLÍTICA #3, Ed. El Caballito, México 1982, pág. 19 y 20

verse como momentos particulares de la conformación y despliegue de nuevas fases del capitalismo y no sólo como simples crisis donde el capitalismo contribuye a su propia destrucción.<sup>7</sup>

La crisis capitalista que se empieza a verificar a mediados de los 60, estalló con violencia tras la primera alza de los precios del petróleo y responde ya en los países industrializados por tres recesiones (1974-75, 1980-82 y 1990<sup>8</sup>-94), la cual puso fin al rápido crecimiento del capitalismo mundial de posguerra, y abrió el nuevo Período histórico de inestabilidad política y descomposición social. El fin de la ola ascendente de posguerra fue resultado del agotamiento de las condiciones económicas, tecnológicas y sociales que la hicieron posible y la aparición de una profunda crisis en la forma estructural del capitalismo transnacional de rentabilidad y de regulación. Como resultado de ello la economía se ha hundido en una profunda reestructuración de las relaciones económicas internacionales dada por un cambio en las fuerzas productivas y en las relaciones de producción.

---

7.- Ernest Mandel en su artículo "La recesión generalizada 1974-1976 en la economía capitalista internacional" nos dice "que una nueva declinación del ciclo de la luchas de clases, crearía las condiciones de una salida capitalista comparable a aquélla de los años 30 y 40: aplastamiento del movimiento obrero, guerras locales (comprendidas guerras nucleares. limitadas), incluso guerra mundial, dictaduras sangrientas, elevación radical de la tasa de explotación de la clase obrera como resultados de todos estos trastornos. Resulta superfluo decir que esta salida estará más cercana de la barbarie que de una prosperidad capitalista comparable a aquélla de los años 1950 y 1960". En el libro **CRÍTICAS DE LA ECONOMÍA POLÍTICA**. #3, edición Latinoamericana, México D.F., 1982.

8.- José María Vidal Villa nos dice que "Durante el siglo XX, el ciclo del desarrollo capitalista ha atravesado por sus cuatro fases ( recuperación, auge, crisis y depresión) al menos en dos ocasiones: 1.- Crisis y depresión hasta el fin de la primera guerra mundial. 2.- Recuperación y auge hasta 1929. 3.- Crisis y depresión entre 1929 y el fin de la 2a. guerra mundial. 4.-Recuperación y auge entre 1947 y 1967-73. 4.- crisis y depresión entre 1967-73". Por su parte Alejandro Dabat nos dice que "desde el comienzo de la actual depresión, la economía ha padecido tres caídas generalizadas: 1974-75. 1980-82 y 1990-94. De ellas, la actual es la más larga. Una diferencia sustancial de esta es que la internacionalización del capital ha sido más profundas en un ciclo depresivo largo". Alejandro Dabat, "EL MUNDO Y LAS NACIONES, México, CRIM, UNAM., 1994 y José María Vidal villa, LA ECONOMÍA MUNDIAL DESPUÉS DE LA GUERRA FRÍA, Ed. FUHEM. Barcelona-Madrid, 1993.

Para Dabat y Rivera Ríos esta crisis puede distinguirse por lo menos en cuatro aspectos diferentes:

a) La crisis de la economía capitalista mundial.

b) La crisis del socialismo de Estado,

c) La crisis ambiental, y como combinación de todo lo anterior, d) La crisis del viejo Orden Mundial Bipolar(Oeste-Este), surgido de la segunda guerra mundial. Para Jaime Estay, la crisis se caracteriza por la disminución tendencial de los ritmos de incremento del producto global y de sus diversos componentes, entre los cuales destaca la baja tasa de inversión, por el endeudamiento generalizado que se ha venido dando en el conjunto del sistema, y en las distintas economías nacionales se ha expresado en el rápido incremento de las deudas de los gobiernos, las empresas y las personas. En la elevación tendencial de la tasa de desempleo en casi todas las economías, tanto de los países imperiales como de capitalismo dependiente. En el deterioro tendencial de la tasa de ganancia, como causa y elemento definitorio de la naturaleza de la crisis. y en la ausencia de reglas explícitamente acordadas respecto del funcionamiento del sistema de relaciones internacionales, que reemplacen a aquellas que tuvieron vigencia desde Bretton Woods. Lo cual ha introducido elevados niveles de inestabilidad no sólo en las paridades y en el ámbito monetario, sino también en todos los demás ámbitos de las relaciones económicas internacionales que influyen en el desenvolvimiento global del sistema capitalista. Sin embargo, en los años 80 se asistió a un conjunto de modificaciones en el comercio mundial, empezando por su expansión, la cual según la Academia de Ciencias de Estados Unidos, presentó tasas anuales de crecimiento del orden del 4%, arrojando en la década un aumento global de 50%. Tras una leve declinación al inicio de los 90, el proceso ha



mantenido su tendencia ascendente: en 1994 el crecimiento fue del 9% ( más de dos veces el registrado en 1993: 4% y el mayor índice registrado desde 1976) y el valor de las exportaciones mundiales rebasó por primera vez los 4 billones de dólares; la producción global de bienes y servicios, que en 1980 era de 15.5 billones de dólares (en dólares de 1990), alcanzó 20 billones en 1990 ( más de dos tercios concentrados en los siete países más industrializados). Esto significó un incremento de 4.5 billones de dólares en los años ochenta, suma superior al valor total de la producción mundial en 1950. En otras palabras, el crecimiento de la producción en una sola década superó todo el que se había verificado hasta la mitad del siglo XX. ( Mauro Marini 1996).

## **CRISIS Y REESTRUCTURACIÓN.**

El proceso de reestructuración capitalista internacional para solucionar los problemas de rentabilidad a causa de las crisis de sobreproducción tiene como base:

### **1.- Una revolución microelectrónica en el diseño, la producción y la comercialización.<sup>9</sup>**

---

<sup>9</sup>La revolución industrial es un conjunto de transformaciones radicales en los procesos productivos derivados de la introducción de nuevos equipos, instrumentos y fuentes de energía que conducen a profundos cambios en la totalidad del sistema productivo, dinamizando las estructuras económicas y generando una nueva configuración en las relaciones sociales, políticas y culturales de una fase dada del capitalismo. La sustitución tecnológica de hoy en día se caracteriza por ser desigual y contradictoria:

En transformación de los materiales: Revolución de los plásticos, la cerámica y las fibras ópticas.

En las máquinas: La robótica, cibernética, los sistemas flexibles de producción etc.

En innovación científica: Inteligencia artificial, ingeniería genética y biotecnología, etc.

2.- Una transformación en los procesos de trabajo y en la organización de las empresas con el objetivo de incrementar la explotación de la fuerza de trabajo y la tasa de ganancia.<sup>10</sup>

3.- Una reincorporación de la fuerza de trabajo femenina e infantil en los procesos productivos, dándose una sobre-explotación salvaje sobre todo en la Subcontratación internacional y en el trabajo a domicilio.

---

En los procesos de trabajo y organización productiva: El sistema Just in time, cero inventarios, flexibilidad laboral, trabajador polivalente, trabajo computarizado a domicilio, etc.  
en formas de intercambio: ventas por televisión interactiva, servicios bancarios por teléfono y computadoras etc.

En sistemas informativos: Telefonía celular, satélites de comunicaciones, internet y carreras electrónicas, etc. y

En concentración científicas y productivas: Tecnopolos y distritos industriales". Leonel Corona, MÉXICO ANTE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS, Ed, Porrúa y CIIH, México 1991, 449 pág.

<sup>10</sup>Los mecanismo que el capital utiliza para bajar costos ( vía salarios y formación de un ejército internacional de reserva) para incrementar la tasa de plusvalor y la tasa de ganancia en su relación salario-capital, los podemos resumir en las siguientes:

- 1) Establecimiento de salarios por hora y trabajo remunerado.
- 2) Se Reducen el número de días festivos.
- 3) se ligan los incrementos salariales a los incrementos de la productividad.
- 4) Se Reparten las utilidades en cuanto a los niveles de productividad del trabajador.
- 5) Se impulsa la existencia de trabajadores "múltiples" (obrero polivalentes y flexibles) en los procesos productivos toyotistas y de reingeniería industrial.
- 6) Se da solución a los conflictos de manera directa patrón-obrero (con lo cual paulatinamente el sindicalismo dejaría de existir o se modernizaría como sindicato patronal).
- 7) Se Lleva a los circuitos financieros los conceptos de retiro e indemnización con lo corre el riesgo de perderlos y de entorpecer su asignación a los trabajadores.
- 8) Se Flexibiliza el concepto de estabilidad de empleo con la tendencia de eliminarlo.
- 9) Se aumentan las causales de recesión de contrato.
- 10) Se trata de eliminar toda clase de prestaciones.
- 11) Se disminuyen los paros y las huelgas por demandas improcedentes, y se incrementan las sanciones a quien incurra en cualquier tipo de protesta.
- 12) Se desarrolla el trabajo a destajo y a domicilio.
- 13) Se incorporan al proceso productivo demandas del movimiento social como son: Iniciativa individual, toma de decisiones en la producción, mejores condiciones laborales, etc.
- 14) y se incrementan los precios de las mercancías y se bajan salarios como mecanismo para incrementar la tasa de plusvalor.

Todo esto se logra con la innovación tecnológica que permite el desdoblamiento del proceso productivo en varios países.

4.- Una revolución en las comunicaciones y en la informática.

5.- Una transnacionalización y relocalización geográfica de los procesos productivos en casi todos los confines de la tierra.

6.- Una redefinición del espacio Geográfico, mediante la creación de grandes centros multirregionales de producción que borran fronteras nacionales y que aseguran una mayor integración al mercado mundial. Las figuras que adopta el capital para ese fin son: Corredores, Polos y Distritos industriales, además de los Sistemas Locales o Cadenas Globales.

7.- Una internacionalización y centralización del capital financiero<sup>11</sup>. (que Hilferding, Rosa Luxemburgo, Bujarin y Lenin habían apuntado desde el siglo pasado. Este último había señalado la formación de la oligarquía financiera internacional en su libro: El Imperialismo fase Superior del Capitalismo).

8.- Una destrucción de casi todos los sistemas ecológicos y la comercialización de sus productos.

9.- Una redefinición del papel del Estado y de la Sociedad.

---

11.-"Los principales elementos que llevaron a la innovación financiera son: 1) El aumento de la volatilidad en tasa de interés, tipos de cambio y precios de acciones. 2) Avances en tecnología de computación y telecomunicaciones. 3) Mayor complejidad y entrenamiento educativo entre los participantes del mercado. 4) Mayor competencia entre intermediarios financieros. y 5) Cambios en los patrones globales financieros". Roberto D' Carlos; Cuevas Arriaga; "Bursatilización de Activos" en la revista FINANZAS, año XXVI, No. 4, 1997, pág. 8.

## 10.- Una redefinición de la división internacional del trabajo<sup>12</sup> y

### 11.-Una tendencia a la tercerización de la economía internacional

Todo esto enmarcado en la tendencia a la formación de bloques económicos como diferente forma de competir y de luchar por la hegemonía internacional entre los principales países imperialistas; provocando lo que sería una "nueva estructura económica mundial" y adoptando al "neoliberalismo" como la guía espiritual del "fin de la historia". Lo cual ha dado paso a nuevos y drásticos diferenciales y brechas de productividad entre las ramas de la economía, entre las empresas, entre los países, destruyendo los anteriores equilibrios superficiales y desvalorizando capitales, conocimientos, oficios, organizaciones, ideas y estructuras estatales preexistentes. En rigor, el proceso de internacionalización del capital es, simultáneamente, un proceso de formación de capitales transnacionales, entendido como una forma nueva y desarrollada del capital en general. Al lado de los capitales singulares y particulares, esto es, nacionales y sectoriales, se forma el capital en general, el cual subsume a aquéllos y les confiere nuevos significados. Es importante

---

<sup>12</sup> Generalmente en la Teoría de la Nueva División Internacional del trabajo se habla de procesos productivos que han sido relocalizados hacia países en desarrollo, los cuales emplean tecnologías relativamente simples y con uso de trabajo intensivos y descalificado. En tanto que la más sofisticada así como los procesos intensivos en capital y actividades en investigación y diseño, han sido reservados para los países industrializados. Sin embargo, se ha registrado innovaciones en tecnología que son suministradas por las corporaciones transnacionales a sus actividades industriales internacionalizadas, como lo es el caso de la industria maquiladora. Ello se debe a la creciente presión para automatizar etapas de producción ( desde diseño hasta ensamble y desarrollo de equipos complementarios) sometidas a la competencia internacional por modernizar y por integrarse a la dinámica del mercado mundial". María Eugenia de la O; INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y CLASE OBRERA; Ed. Porrúa, México 1994, Pp. 31 y 32.

entender mas que nunca, en el capitalismo contemporáneo las finanzas<sup>13</sup> se sobreponen al ritmo de la economía y en este sentido, hay un predominio financiero en la dinámica económica.(Octavio Ianni, 1996) Debido a que hay una aparente autonomización del sistema financiero, en el cual se manejan montos de dinero iguales al Producto Interno Bruto de Estados Unidos. En un mercado que funciona las 24 horas del día, es decir, día y noche, de manera simultanea en distintos mercados del mundo, con instrumentos financieros<sup>14</sup> cada vez más diversificados, sofisticados y con tasas de interés competitivas, esto origina que en un proceso de reestructuración capitalista para incrementar la tasa

---

<sup>13</sup>"Hoy vemos que sea dado un proceso de concentración productiva, comercial, financiera y monetaria en los países industriales en general y en las tres economías en particular, de tal forma que en el ámbito financiero los 100 bancos más grandes del mundo en 1992, 28 eran japonesas, 10 alemanes y 8 norteamericanos. De los 10 primeros, 8 son japoneses uno Francés y un Alemán, juntos acumulan activos por cuatro billones de dólares. En relación al capital ficticio, para 1991 en las Bolsas de Valores de Estados Unidos, Japón y Alemania el volumen de operaciones fue de 4,069.4 mil millones de dólares, lo que equivale aproximadamente al Producto Interno de Japón y Alemania. En la esfera monetaria, para 1992 los países industriales concentraban el 84.3% de las reservas mundiales de Oro, y tres monedas, el dólar norteamericano, el marco alemán y el Yen japonés constituían el 85.5% de las reservas oficiales de divisas". Gabriel Gutiérrez Macías, "Globalización y Nuevas Contradicciones" en el libro GLOBALIZACIÓN Y BLOQUES ECONÓMICOS, ed. PEDEI y JP. México 1995, pp. 57 a 67

<sup>14</sup>" El The Economic Council of Canadá y el Bank for international Settlement han clasificado las innovaciones financieras en tres grandes instrumentos: INSTRUMENTOS PARA LA AMPLIACIÓN DE MERCADO, que aumenta la liquidez de los mercados y la disponibilidad de fondos atrayendo nuevos inversionistas y proporcionando nuevas oportunidades a los prestatarios ( como la Bursatilización de activos). INSTRUMENTOS PARA EL MANEJO DE RIESGO, que reubican los riesgos financieros hacia aquellos que les son menos adversos o que ya se han presentado y por ende tienen más capacidad para administrarlos (como los productos Derivados). INSTRUMENTOS Y PROCESOS DE ARBITRAJE, que permiten a los inversionistas y prestarios aprovechar las diferencias en costos y retornos para obtener diferencias y abaratar el costo de sus tesorerías. Donde la estructura de operación de Bursatilización de activos es la siguiente: 1) El banco o empresa toma activos (préstamos originales, Cuentas por cobrar, pagos de arrendamiento, créditos hipotecarios, etc.) los globaliza y los vende a una compañía de propósitos especial. 2) Compañía de Propósito Especial ( Special Purpose Vehicle) es un fideicomiso creado por el banco o empresa que originó los préstamos legalmente independiente. 3) La compañía de Propósito Especial reestructura el paquete de activo y lo lleva a una compañía calificadora que evalúa el riesgo de los créditos originales y otorga mediante el pago de una prima mayores garantías de pago por el mismo. y 4) Ya calificada la cartera, la compañía de propósito Especial emitirá los certificados correspondientes para que el agente colocador (casa de Bolsa) inicie el proceso de colocación de los títulos a los inversionistas en el mercado secundario. Es decir, el elemento novedoso es la completa separación legal entre los flujos de efectivo de los activos globalizados en el nuevo instrumento y el acreedor original; el flujo de efectivo de los activos financieros agrupados constituye la garantía para los pagos de la nueva obligación, sin tener que pasar a través de la institución emisora o el acreedor original. Roberto D' Carlo y Cuevas Arriaga, "Bursatilización de Activos" en la revista FINANZAS, año XXVI, No. 4, 1997, de la pág. 8 a la 14.

de ganancia, el sistema financiero aparezca como el mecanismo idóneo para hacerlo sin demasiados riesgos, y además como aquel que resuelve las necesidades de inversión de las grandes corporaciones trasnacionales y multinacionales en una etapa en que el capital se transnacionaliza de manera acelerada y generalizada. Acentuando con ello los mecanismos de extracción del ingreso y del ahorro de los trabajadores en los circuitos financieros.<sup>15</sup>

## ESTRATEGIA DE TRANSNACIONALIZACIÓN Y CONTRADICCIONES.

El término transnacionalización se refiere sólo a una etapa del desarrollo del capital en que éste traspasa las fronteras nacionales y se organiza como negocio multinacional, con subsidiarias en muchos países distintos de aquél donde tiene su sede la empresa matriz. las relaciones entre matriz y subsidiarias, o entre subsidiarias atraviesan las naciones y en ese sentido son relaciones transnacionales.(como sucede con la industria automotriz).

El conjunto de empresas que pertenecen a un mismo conglomerado es así a la vez multinacional como un conjunto organizado y transnacional<sup>16</sup> en sus relaciones. La

---

<sup>15</sup>Los que controlan cada vez más la oferta y la distribución del dinero en los países capitalistas son las cajas de pensiones. En los EEUU., éstas eran propietarias en 1992 de la mitad del capital social de los negocios más grande del país y eran tenedoras de una proporción casi igual de la deuda fija de estas compañías". Peter F. Drucker, LA SOCIEDAD POSTCAPITALISTA; Ed. Norma 1995, pág. 6

<sup>16</sup>Para el Dr. Héctor Cuadra, existe una diferencia sustancial entre empresa trasnacional y multinacional; pues a la primera la ubica como producto del capital privado internacional y a la segunda como proceso de integración de capitales públicos nacionales...La empresa multinacional vino, de acuerdo a Francisco Orrego Vicuña, a romper " abruptamente" con el esquema tradicional del mercado internacional y a establecer "nuevos sujetos y nuevas formas de relación en el intercambio comercial" ...lo anterior determina que la empresa multinacional se desenvuelve dentro de una triple relación de estrategias e intereses: el de la propia empresa, la del Estado huésped y la del Estado cuya nacionalidad relativamente tiene...De lo anterior se desprende que el mercado internacional ya no se divide tanto en cortes horizontales sino que en partes verticales, en cuya cúspide se encuentra la empresa multinacional operando bajo el control de la empresa matriz dentro de una estrategia común que integra a sus filiales tanto entre sí como con la propia entidad central". Francisco Leonardo Saavedra; "Las empresas Multinacionales" en la revista

compleja estructura representa un avance sobre el capital que antes invertía dentro de una región en el interior de un país, e incluso es superior a las ventajas que el capital adquirió en su etapa monopólica y oligopólica. En esa etapa ya aparecieron algunas características de la empresa multinacional y transnacional; pero lo más llamativo de entonces fue la desaparición del capitalismo clásico de libre mercado y su sustitución por el oligopólico, llamado imperialista por haber ligado el desarrollo de los monopolios al colonialismo, con lo que el poder de aquéllos, auxiliados por las grandes potencias, permitió perfeccionar el comercio desigual, y la desigual asignación del excedente, a costa de los pueblos y países dependientes, en beneficio de las grandes empresas monopólicas y de las grandes potencias. La transnacionalización del capital derivó en un nuevo tipo de corporaciones con estrategias empresariales globales con formidables redes interrelacionadas, que caracterizan en parte la actual etapa del capitalismo transnacionalizado.

El crecimiento y estructuración transnacional y mundial de las empresas se combinó con nuevas formas desnacionalizadas de estructuración de la política de los Estado-Nación de los países imperiales y de los países de capitalismo dependiente en sus relaciones intranacionales e internacionales; también se combinó con la creación de instituciones multinacionales y transnacionales en todos los órdenes, incluido el militar.

Este proceso de internacionalización e interdependencia del capital que borra fronteras, que integra y enfrenta culturas, que vigoriza la comunicación, que desdobra los procesos de trabajo, que desindustrializa las economías y que a las vez fragmenta a las sociedades y al individuo en su conciencia social, es el proyecto que el capital transnacional impulsa para lograr el botín máspreciado de la tierra. El mercado clásico mundial capitalista. Un

mercado sin estorbos, sin diferencias, sin ideologías "compulsivas" y por supuesto sin sociedades alternativas al capitalismo como lo fue el socialismo realmente existente de la URSS o como lo es Cuba, Vietnam, Corea del norte y por supuesto China ( y más ahora cuando Hong Kong vuelve a hacer parte de su territorialidad, convirtiendo a China en un bloque regional mucho muy dinámico).

Los instrumentos utilizados para la configuración de los bloques económicos, según sea el caso: mercado común, las uniones aduaneras y las zonas de libre comercio, presuponen una nueva división social de trabajo con subordinación, con dependencia, con neo-proteccionismo, con colonialismo moderno y en medio de una significativa contradicción entre regionalismo y economía mundial. Sin embargo, la formación de bloques está expresando la regionalización del mercado mundial como una forma más que adopta el capital en aras de la ganancia extraordinaria y como mecanismo que la integración de mercados juega para el desarrollo del capital, es decir, el regionalismo presupone la integración de varios Estados nacionales y la redifinición del papel del Estado, de la economía, de las instituciones, de la cultura, de lo social, de lo político y de lo ideológico. Esta tendencia del capitalismo presupone que la transnacionalización será la base de la política individual de las empresas e industrias y lo regional será la base de la política transnacional de los Estados Nacionales en ese proceso de integración y regionalización que está condicionada a la redifinición de la geopolítica mundial. Pero esta redifinición de la geopolítica está llena de contradicciones, porque siempre ha existido un líder que hegemoniza el desarrollo del capitalismo: Antes de la conquista de América estaba España a la cabeza, después la misma Inglaterra, luego de la primera guerra mundial EEUU. y después de la segunda EEUU y la URSS, a lo que se le llamó la bipolaridad y ahora



después de la guerra del golfo pérsico y de la llamada guerra fría, tenemos 3 polos, "tres regiones" y tres intentos de utilizar el mercado y "no las armas" para conquistar el liderazgo mundial. Un primer bloque de países estaría comandado por los Estados Unidos, un segundo por Japón y un tercero por Alemania.<sup>17</sup>

Las contradicciones de esta geopolítica son simples, pero dramáticas:

- 1.- La constitución y reparto de los mercados siempre ha sido violenta.
- 2.- La lucha por la hegemonía mundial siempre ha sido violenta.
- 3.- La constitución de los Estados Nacionales siempre ha sido violenta.
- 4.- La burguesía desplazada del poder siempre ha sido violenta.

por lo tanto está nueva forma de repartirse el mercado mediante estrategias empresariales<sup>18</sup> cada vez más heterodoxas estarán limitadas para garantizar estabilidad

---

<sup>17</sup>Gabriel Gutiérrez sugiere la existencia de otros dos bloques más como la Asociación de países del Sureste Asiático o la conformación hacia el año 2025 de la comunidad económica Africana. En la idea de imaginarse el papel que deben jugar todos los continentes en este proceso. Por su parte MA. Antonieta Benejam señala, que las tendencias de esta regionalización a un largo plazo traerá como consecuencia el resurgimiento de un nuevo renovado sistema bipolar conformado por nuevos bloques económicos y políticos mundiales. De un lado la Cuenca del pacífico, Australia, Nueva Zelanda, y quizás la gran mayoría de los países de América Latina, y del otro, La Unión Europea posiblemente asociada con los países de Europa Oriental y la gran mayoría de las repúblicas exsocialistas y probablemente, los Estados aliados de Africa y medio Oriente. En Alfredo Sánchez Daza, REESTRUCTURACIÓN DE LA ECONOMÍA MEXICANA, Ed. UAM-Azcapotzalco y RNICP, México 1995, de la pág. de 19 a la 35. y José Luis Calva, Globalización y Bloques Económicos, Ed. PEDEI y JP., México 1995, pág 57 a la 66.

<sup>18</sup> El esquema tradicional que conocimos de una empresa multinacional sumamente poderosa, normalmente de origen norteamericano o de algunos otros pocos países, dominando libremente economías de países dependientes, ha sido superado. Ahora existe una nueva realidad caracterizada por una gran variedad de acuerdos: " intercambio de licencias de tecnología entre empresas de diferente nacionalidad", la multinacionalidad de la producción y la propiedad compartida de capitales, etc; debido a un conjunto de hechos: 1) Para tener acceso a un mercado, a menudo se necesita un socio local; 2) el rápido avance y el costo de la tecnología requieren que sean empresas aún más grandes las que compartan el riesgo; 3) se requiere de un enorme volumen de capital para operar globalmente y en los mercados más grandes; 4) para las firmas norteamericanas, ha incidido la pérdida de liderazgo tecnológico en muchos campos, y 5) para las firmas japonesas, la necesidad del prevenirse del proteccionismo, Así, por ejemplo, se sabe que General Motors tiene aproximadamente 30 alianzas con otras empresas". Francisco Leonardo Saavedra; "Las Empresas Multinacionales" en la revista QUÓRUM, Instituto de Investigaciones Legislativas, 2a. Época,

política, estabilidad social y por supuesto para garantizar que ese proceso de transición de un mercado regional a un mercado mundial Clásico de Adam Smith sea más rápido.

## PAPEL DE LA REGIONALIZACIÓN.

La regionalización la podemos ver en dos procesos, como integración y como fragmentación. El proceso de integración<sup>19</sup> parte de mercados internos protegidos por estados nacionales a un conjunto de mercados de varios estados nacionales con sistemas de producción, de bienes, de fuerza de trabajo más integrados gracias al desdoblamiento de los procesos productivos, pero su movimiento funciona en ciclos económicos asincrónicos. Esto ha hecho que existan industrias con movimientos ciclos, procíclicos y contracíclicos. Debido a que los grandes capitales buscan resolver los problemas que

---

año VI, No.49, enero 1997; pág. 46

<sup>19</sup>A lo largo de la historia han existido muchos intentos de integración regional en América Latina como en el resto del mundo, sin embargo, desde el comienzo de la década de los noventas el conjunto de los países latinoamericanos practican dos políticas complementarias: mayor apertura externa e impulso a la integración subregional en la lógica de la iniciativa para las Américas que Bush impulso en 1990. Dicha propuesta es la creación de una zona de libre comercio entre Alaska y la tierra del fuego. Así encontramos el TLC, el Grupo de los Tres, el Grupo Andino, el MERCOSUR, el CARICOM y el ALADI, todos con su dinámica propia. La preferencia por la bilateralidad puede explicarse de cuatro maneras: 1.- Por el agotamiento de una postura regionalista dada por la crisis de la deuda externa y la crisis del modelo sustitución de importaciones. 2.- Porque facilita elegir a la contraparte siguiendo criterios políticos o económicos específicos. 3.- Porque facilita deslindar los productos que son sensitivos para cada una de las economías ( en particular donde hay intereses encontrados). y 4.- Permite una mejor conveniencia de las partes contratadas para avanzar en un proceso de integración. Es decir, los acuerdos subregionales entre los países Latino americanos, permiten a las burguesías de capitalismo dependiente estar en todas las mesas de negociación comercial, garantizando preferencias comerciales, fiscales y sobre todo inversión extranjera. Estos acuerdos ayudan resolver problemas de ciclos económicos y de la caída tendencial de la tasa de ganancia. Ante esta estrategia EEUU impulsa la división y dispersión de los Estados Nacionales de capitalismo dependiente. Lo cual permite explicar la salida de Perú del pacto Andino y la súbita decisión de Brasil de introducir una " medida provisoria" mediante la cual se restringen las importaciones de este país con sus socios comerciales, abriendo el camino para que Estados Unidos impulse una segunda estrategia: la de negociar acuerdos similares al TLC por la vía bilateral con países clave del Grupo Andino y del Cono Sur, con el objetivo de desinflar el atractivo del mercado carrioca y subrayar la importancia estratégica de mantener un acceso preferencial con el mercado más importante del mundo. Esto es los países Latinoamericanos solo tendrán una integración entorno a la economía de EEUU.

ocasiona la no realización de la ganancia en un mercado constreñido. Esto es, los capitales van y vienen de región en región, de economía en economía, de actividad a actividad productiva y de actividad productiva a una no productiva, de acuerdo a los movimientos cíclicos del mercado. Donde lo novedoso es que esos movimientos son tan rápidos que han hecho tan indiferente al capital a los ciclos económicos, es decir, la intensidad con que el capital se transnacionaliza no depende, parece ser, de si la economía mundial está en un movimiento cíclico descendente o ascendente. Esto nos dice que los efectos cíclicos de las economías domésticas tendrán efectos regionales e internacionales por la forma en como se interconectan las industrias, las ramas, los sectores productivos y las actividades comerciales en un mercado cada vez más monopolístico y oligopólico, impulsado por las corporaciones transnacionales y multinacionales. Por lo tanto la forma en como se trasladan al futuro las crisis económicas, será a través de soluciones regionales como se observó con la crisis de finales de 1994 y principios de 1995 en México.

Vista la regionalización como proceso de desintegración: Es Cuando el mercado mundial se reparte entre las principales potencias que siempre han luchado por todos los medios por el control internacional. Habría que mencionar que este proceso de regionalización-fragmentación ya se conocía en el período de entre guerras: La esfera mayor, La esfera menor y la doctrina Monroe son su comprobación histórica. ( Noam Chomsky y Heinz Dieterich, 1996) De tal forma que hoy vemos que en las condiciones actuales, Estados Unidos pasa de tener una posición hegemónica a una posición hemisférica o regional. y el capitalismo vuelve a sus tendencias originales<sup>20</sup>, ya que el imperialismo no

---

<sup>20</sup>Uno de sus resultados visibles es el regreso de países a la forma simple de división internacional del trabajo que privaba en el siglo XIX y que involucraba el trueque de bienes primarios por

mundializa el capitalismo y no crea un mercado mundial clásico de Adam Smith.(Vidal, 1993) Esta homogeneización aparente, solo articula a aquellos territorios que se requieren por ser funcionales y rentables para la acumulación capitalista a escala mundial, a los que poseen recursos naturales estratégicos para bajar los costos de producción y para asegurar la hegemonía mundial de aquellos; es decir, sólo estos territorios tendrán ventajas comparativas que les permitirá concentrar externalidades o economías de aglomeración: Corredores industriales, Polos industriales, Y Distritos industriales con especializaciones determinadas por las grandes corporaciones. Los demás territorios y sus pobladores "ineficientes y poco competitivos" para el capital, son excluidos del proceso totalizador capitalista. Por lo que la internacionalización del capital es desigual y polivalente. Es decir, la globalización desigual aparece realmente como formación de bloques, como regionalización capitalista transnacionalizada y como fragmentación del territorio.(Samir Amin, 1996).

## CONTRADICCIONES DEL CAPITALISMO MUNDIAL.

Esto es en realidad un proceso contradictorio que demuestra la naturaleza anárquica del capitalismo. Se da un proceso de integración y de desintegración al mismo tiempo. Existe la necesidad de un mercado mundial y éste se da a través de un comercio intra-firma.

---

bienes manufacturados. En América Latina el caso más evidente es el de Chile , cuyas exportaciones consisten básicamente en cobre y otros minerales, frutos del mar, harina de pescado , madera y celulosa, mientras las importaciones suplen buena parte de las necesidades del país en cuanto a bienes de capital y de consumo, en particular los suntuarios. así como Brasil". Ruy Mauro Marini y Mária Millana, LA TEORÍA SOCIAL LATINOAMERICANA, tomo IV, ed. el caballito 1996. pág 59.

Se requiere un mercado mundial y se reparte éste en regiones como se había planeado en el período de entre guerras. Se necesita la integración regional de mercados nacionales para que el capitalismo pueda desarrollarse y resuelva sus problemas de rentabilidad y se excluyen muchos territorios y poblaciones. Existe la infraestructura técnico-material para que la internacionalización del capital se realice con rapidez, es decir, existe la propiedad privada mundial, la división de trabajo mundial, la producción mundial, la distribución mundial, y el capital mundial, y aparecen los Estados Nacionales, las burguesías nacionales, la cultura nacional, la lengua nacional, regiones nacionales<sup>21</sup> como un obstáculo.

Es cierto, todo es a simple vista un verdadero caos. Pero en todo caos hay un cierto orden, (sino como funcionan). Con esto quiero mencionar tres cosas importantes:

1.-En toda la historia del capitalismo, éste ha necesitado de territorios que le proveen de mano de obra, de materias primas, de insumos, de riquezas, etc. Los cuales fueron sometidos, expoliados y colonizados por las grandes potencias. Colocándolos en una situación de dependencia y subordinación. Así en América Latina, Centro América, África

---

<sup>21</sup>Hay que recordar todos los movimientos xenofóbicos, raciales, fundamentalistas, religiosos, y nacionalistas que se están dando en el mundo. Lo interesante de estos hechos es que siempre han estado marcados por tres elementos importantes. 1) Cuando se conformo el estado nacional se tuvo que "uniformar" por la violencia las distintas culturas nacionales. 2) Cuando las burguesías nacionales son desplazada del poder utilizan el mosaico étnico como elemento de presión, y 3) Este proceso se intensifica con el proceso de internacionalización de capital dándose un fenómeno aparentemente contradictorio, es decir la autonomía sólo es posible con un debilitamiento del Estado capitalista que reprime a las minorías y con la conquista por éstas de márgenes importantes de poder real que permitan negociar desde una posición de fuerza con el poder central, sin embargo, está tendencia al reconocimiento de lo heterogéneo y de algunos ensayos de la autogestión se verán reducidos si no cuenta con alianzas multisectoriales, regionales y hasta mundiales. Por lo que el capital podrá utilizar para su propia dinámica de integración regional y como forma de destruir capital para incrementar la tasa de ganancia. "Algunos de esos movimientos nacionalistas los vemos en los países de Europa Occidental : en Bélgica, entre Valones y Flamencos; en España, donde Vascos, Catalanes y Gallegos mantienen una reivindicación secular de independencia; en Francia ( Vascos, Corsos, Bretones); en el Reino Unido (Irlandeses del Norte, Escoceses y , en menor medida, los Galeses); en Italia; con la eclosión de las Ligas regionales. y en sentido contrario, en Alemania vuelve a renacer la política pan-germanista, que pretende la reunificación en un solo Estado de todos los Alemanes". José María Vidal Villa, LA ECONOMÍA MUNDIAL DESPUÉS DE LA GUERRA FRÍA, Ed. FUHEM, Barcelona-Madrid, 1993.

y Asia el desarrollo del capital ha sido desigual y combinado con otros modos de producción. Cuando se dan los Movimientos de independencia Y liberación Nacional, las formas de control cambian y se modernizan las anteriores: de Colonialismo a imperialismo.

2.- El capital bajo estas nuevas circunstancias adoptó la posición de divide y vencerás, para dominar a todos. Así a ratos apoyaba y alentaba Movimientos de Liberación Nacional y conflictos bélicos entre Estados, a fracciones de la burguesías nacional, a movimientos sociales, a sectas religiosas, a grupos étnicos, compraba líderes sociales, etc.(Pablo González Casanova, 1996) Cuando aquellos llegaban al poder y querían reconocimiento internacional y ayuda financiera, los países imperialistas simplemente les condicionaban su ayuda, a que les dejaran establecer bases militares<sup>22</sup>, Vías de comunicación, y empresas en su territorio. Garantizando con ello su dominación con libre elección de todos los pueblos de América Latina, Centro América, Africa Y Asia.

3.- Las actuales formas de dominación son la deuda externa, los movimientos en la tasa de interés, en las tasas de cambio, la inversión productiva, la fuga de capitales, el comercio, la dependencia tecnológica, etc. Que obligo a los países modificar o abandonar

---

<sup>22</sup>"En 1978 Había en las bases ubicadas en el océano Pacífico 143 500 hombres: 27 500 de la Séptima Flota; 48 000 en Japón y Okinawa, 40 500 en Corea Meridional; 16 000 en Filipinas, y 8700 en la isla de Guam. En América Latina, el número de tropas era entonces de 15 900: entre éstas 9 300 en puerto Rico y 2 800 en Guantánamo. En Europa había 313 700 hombres, de los cuales sólo en RFA; 224 300 y 30 900 en la Sexta Flota; en Irán, 1 000 efectivos y en Diego García 1 100. Las bases militares en Gibraltar eran, en 1980: Commander, Gibraltar Mediterranean Command; base naval Dockyard Supporting Ships, con helicópteros ASW, a su vez provistos de cargas nucleares, y otras bases compartidas con el Reino Unido. En Grecia había entonces ocho bases militares de Estados Unidos y la Otan. En Turquía estaban las de Balikesir y Erhac AB, para aviones F-104; las de Eskinsehir, Murted y la de Incirlik ( bases de EEU.)". Margot Sotomayor Valencia, ECONOMÍA MUNDIAL, Ed. El Caballito, México 1997, pág. 187.

su proyecto de nación. a través de las políticas de ajuste estructural: apertura comercial<sup>23</sup>, desaparición de subsidios y liberación de la tasa de cambio, entre otras cosas.

Todo esto se dio simultáneamente en un proceso de homogeneización silenciosa de los medios de comunicación, de los patrones de consumo. Es decir, la revolución de mitad de siglo XX, en la informática, transporte y comunicaciones, permiten al capital su redimensionamiento a escala mundial, sin límites de fronteras geográficas y de mercados nacionales. Las necesidades de acumulación del capital exigen que el espacio nacional se readeque a sus tiempos, no que desaparezca. Si vemos bien las cosas, el capitalismo en esta fase de transnacionalización del capital tiene una serie de limitaciones. Por más que trate de ajustar la demanda y la oferta de bienes a través de la producción de pequeños lotes de productos cada vez más diversificados y sobre pedido. Con el propósito de "desplazar" al Estado<sup>24</sup> como regulador de las crisis económicas, como sucedió después de la posguerra, y este papel lo asuman las grandes corporaciones transnacionales y

---

<sup>23</sup>En el caso de México. El TLC no solo significa una integración económica a EEUU; si no a demás una dominación Política, por ejemplo: México habrio su economía en 1986, firmo el TLC. en 1993, funciona este 1994 y en 1997, Estados Unidos pide su revisión. Cuando fue México el que sufrió de embargos y impuestos compensatorios: en Cemento, en atún, en aguacates, en escobas, en transporte etc. Estados Unidos presiona con la certificación contra el narcotráfico, con la expulsión de trabajadores migratorios de origen mexicano y el incremento de la tasa de interés. Con el objeto que se le permita participar en el Sistema Financiero, Comunicaciones, Transporte, Petróleo, Petroquímica y obtener más concesiones en industrias líderes cada vez más transnacionalizadas e integradas a EEUU. Además de bajar más el salario de los trabajadores migratorios e incrementar la deuda externa de México.

<sup>24</sup> El Estado de Bienestar sólo es funcional para un capitalismo de alta rentabilidad a condición de que cuente con la suficiente demanda solvente y posibilite con ello regular o planificar las crisis. Esto se da con el endeudamiento del gasto público, de la inclusión en el consumo de la sociedad de bienes tales como: automóviles, aparatos eléctricos etc; a través de la generalización del crédito, de la seguridad del empleo (contratación colectiva) y del ingreso, así como de toda la seguridad social .... de tal forma que la estabilidad de los ingresos del trabajador como individuo es clave para el funcionamiento del modo de regulación fordista, y en esa medida el Estado Bienestar será funcional para al proceso de acumulación capitalista. El Estado de Bienestar será disfuncional cuando permita que la tasa de ganancia disminuya por problemas de la realización de la demanda y luego entonces habrá que modificarlo". Ludolfo Paramio, "La Crítica Marxista del Estado de Bienestar", en la REVISTA ECONOMÍA INFORMA, No. 163. abril de 1988, pp. 62-72

multinacionales mediante una nueva relación inter-empresarial: proveedores-productores y productores-consumidores. Veremos que la distribución desigual del ingreso, la disminución de la demanda de mercancías, constricción de los mercados, y el elevamiento de los precios de todas las mercancías debido a que la competencia obliga al desarrollo de las fuerzas productivas y estas se expresan en el costo. No van a permitir jamás resolver el problema de sobreproducción. El cual se magnifica por esa triple relación de estrategias e intereses de las empresas transnacionales y multinacionales: la de las propias empresas, la del Estado huésped y la del Estado cuya nacionalidad relativa tiene. Esto obliga a que el capitalismo utilice eso que Marx llamó las causas contrarrestantes para resolver parcialmente la tendencia a la caída de la tasa de ganancia. En este caso serán los mercados regionales; diversificación de los productos; creación de nuevos productos o necesidades; desarrollo de las fuerzas productivas; explotación más salvaje pero más refinada de la fuerza de trabajo (disminuyendo la jornada laboral e incrementando su intensidad, etc); Con un Estado facilitador al capital transnacional y legitimador de la violencia y el atraco. Permitiendo acelerar el movimiento de indefinición de clase social y el coloniaje individual, es decir, que los trabajadores piensen como burgueses y actúen como estadounidenses, como alemanes o como japoneses de acuerdo a su área de influencia. Además el capital necesita para salir de su crisis, destruir y desaparecer capitales y sobre todo el sobrante de fuerza de trabajo<sup>25</sup> (Mil millones de personas en todo

---

<sup>25</sup>Los nuevos espacios del trabajo barato mundial se sitúan ahora claramente en los países del Tercer Mundo. En este sentido, se observa un movimiento inverso entre capital y migración respecto de las tendencias históricas anteriores. Ahora el capital se dirige hacia países menos desarrollados, en los que las tasas de ganancia son mayores y donde el trabajo posee características determinadas de calificación, disciplina, formas de consumo, etc. y cuyas diferencias de salario con los países centrales les permita una mayor extracción de plusvalía. Los desplazamientos humanos siguen acudiendo a las zonas de mayor dinamismo económico, ahora ampliadas con la incorporación de un conjunto de países considerados como del tercer mundo: los denominados "cuatro tigres" y los dragones del Asia", algunos países caribeños y africanos. Esto ha dado lugar a una verdadera polarización del tercer mundo anterior, y al establecimiento



el mundo están absolutamente fuera de cualquier mejoría, CAMBRIDGE, 1998)<sup>26</sup> que supera en mucho a ese ejército global de reserva<sup>27</sup>. Que sirve para bajar los salarios e incrementar su explotación. Para ello el capital seguirá apoyando e impulsando la división de los estados, a los movimientos racistas y xenofóbicos, a las religiones, y a los grupos étnicos, para que se maten entre ellos mismos o la mano visible de la naturaleza (el hémolo, el cáncer, el SIDA, el cólera, la desnutrición y huracanes) les haga el favor de disminuir tantos problemas sociales<sup>28</sup>. La consigna se repite divide y vencerás para dominar a todos, mientras el capital avanza en tres frentes: A) En la integración de mercados regionales; B) En la construcción de un mercado mundial intra-firmas y C) En

---

del nuevo rol de los países periféricos una de cuyas formas de integración al nuevo orden mundial se realizará a través de su fuerza de trabajo barata y de las inversiones extranjeras directas. Sin embargo, no todos los países que presentan excedentes de población serán sujetos de atención por parte de los países centrales. Sólo aquellos cuyas condiciones de infraestructura, de calidad de su fuerza de trabajo, de estabilidad económica y política y de ajustes fiscales tendrán la posibilidad de incorporarse productivamente a los circuitos internacionales. En este sentido, una gran cantidad de países africanos, asiáticos y latinoamericanos no lograran integrarse y se verán marginados de dicho proceso, lo que puede traducirse en un verdadero caos de migrantes indocumentados". Ana María Aragonés; "La Migración Internacional de Trabajadores en el marco de la Globalización Económica"; EN MÉXICO Y LA GLOBALIZACIÓN; Alejandro Dabat (Coordinador), Ed. CRM, México 1994, de la 87 a la 113.

<sup>26</sup> Periódico el FINANCIERO, 9/Nov./1998, Pág. 1.

<sup>27</sup> "La tasa de desempleo que golpea actualmente a 18 millones de personas en la Unión Europea, equivalente al 11% de la población activa. peor aún: pese a la recuperación registrada en el primer semestre de 1995, el mercado de trabajo se ha mantenido estable, no habiendo sido siquiera capaz de recrear los 6 millones de puestos perdidos entre 1991 y 1994 y menos aún de absorber parte importante de la mano de obra que ingresó a ese mercado; en consecuencia, la tasa es más elevada, por sobre el 15%, entre la población de hasta 25 años. En Estados Unidos la tasa de desempleo actual es del 6.6% y en Japón, en donde las relaciones son peculiares, del 3%. " Ruy Mauro Marini y Margara millán, LA TEORÍA SOCIAL LATINOAMERICANA, tomo IV, Ed. El Caballito, México 1996, pág. 56

<sup>28</sup> Donde la disminución del gasto público en Salud, en vivienda, en educación, etc. contribuyen en mucho a esta tendencia. "Para 1993, mil millones de personas vivían en la extrema pobreza, 900 millones en los Países en desarrollo y 100 millones en los países industriales. En 1992 14 millones de niños murieron antes de cumplir los cinco años, 1,500 millones de personas no tenían acceso a servicios de salud, 1,300 millones no tenían acceso a agua potable, casi 1,000 millones de adultos eran analfabetas, para 1990 se calcula que 100 millones de personas sufrieron hambre. todo esto sucedió en los países subdesarrollados, mientras que del otro lado de la pobreza, para 1992, 101 personas más ricas del mundo tenían en su poder 451,000 millones de dólares, repartidas desde el más rico cuya riqueza ascendía a 37,000 millones de dólares hasta aquel que sólo había logrado acumular un poco más de 2,000 millones de dólares". Gabriel Gutiérrez Macías, "Globalización y Nuevas Contradicciones", en el libro GLOBALIZACIÓN Y BLOQUES ECONÓMICOS. Ed. PEDEI-JP; México 1995, pág. 63

la formación de un Estado Supranacional<sup>29</sup> con el fin de obtener ganancias extraordinarias mientras en las regiones de influencia se autopenetran<sup>30</sup> los capitales Norte Americanos, Japoneses, y Alemanes en tanto acumulan fuerzas para lograr la hegemonía mundial<sup>31</sup>. El gran capital tiene en sus manos la venta de las armas, del narcotráfico, de las mercancías, de los medios de comunicación, de las industrias, de la tecnológica y del dinero. Pero no tiene comprada la dignidad de los pueblos. De aquí se desprende que el movimiento contradictorio del capital transnacionalizado va a ser largo para nuestra

---

<sup>29</sup>El gobierno Global estaría formado de siguiente manera: En el gabinete, el grupo de los 7; La estructura ejecutiva estaría formada en lo económico por el BM; por el FMI; por la OCDE; y por la OMC. En lo político la ONU y el Consejo de Seguridad. En lo social e ideológico por la ONU; la UNESCO; por el PNUMA, por el PNUD y la OIT. En lo militar la OTAN. En lo regional estaría Europa Oriental, Asia (neocol.), Africa y en América Latina( Argentina, Brasil), Centro América, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela". Noam Chomsky y Heinz Dieterich; LA SOCIEDAD GLOBAL, Ed. Contrapunto, México 1995, pág. 76

<sup>30</sup>"De las diez compañías más grandes del mundo, seis son transnacionales japonesas, tres son estadounidenses y una es británica/holandesa. La distribución geográfica de las corporaciones refleja las habituales estructuras de poder en la sociedad global: 435 de las 500 transnacionales más importantes- el 87%- pertenecen a los países del grupo G-7. De ellas, 151 son estadounidenses, 149 japoneses, 44 alemanas, 40 Francesas, 33 británicas, 11 italianas y 5 canadiense". Heinz Dieterich Steffan, LA SOCIEDAD GLOBAL; Ed. Contrapuntos; México 1995, de la 49 a la 75.

<sup>31</sup>Estas son las 20 empresas que mayor volumen de facturación en millones de dólares tuvieron en 1995. Las multinacionales japonesas van a la cabeza.

- 1.- Mitsubishi(Japón)
- 2.- Mitsui(Japón)
- 3.- Itochu(Japón)
- 4.- General Motors( EE.UU.)
- 5.- Sumitomo (Japón)
- 6.- Marubeni( Japón)
- 7.- Ford Motor( EE.UU)
- 8.- Toyota Motor (Japón)
- 9.- Exxon (EE.UU)
- 10.-Royal Dutch Shell Group (ND y GB)
- 11.-Nissho Iwai (Japón)
- 12.-Wal-Mart Stores (EE.UU)
- 13.-Hitachi( Japón)
- 14.-Nippon Life Insurance( Japón)
- 15.-Nippon Telegr. & teleph. (Japón)
- 16.-AT&T (EE.UU)
- 17.-Daimler-Benz(EE.UU)
- 18.-Intl. Bussines Machines (EE.UU)
- 19.-Matsushita Electric Ind. (Japón)
- 20.-General Electric(EE.UU)

propia historia. Corto en relación a la dinámica del capital. Fugaz para las futuras generaciones, Conflictivo para su desgracia y esperanzador para la democracia, la justicia y la libertad.

## CAPITULO 2.

### EL PAPEL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL PROCESO DE INTERNACIONALIZACIÓN DEL CAPITAL.

En este capitulo vamos analizar el papel que tiene la industria automotriz en el desarrollo del proceso de acumulación capitalista a nivel mundial. Donde las empresas corporativas están formando grandes redes industriales que modifican la geopolítica de la lucha por la hegemonía internacional.

El proceso de internacionalización<sup>1</sup> del capital se acelera a mediados de los cincuenta de este siglo, como una estrategia<sup>2</sup> de los países imperialistas para mantener los ritmos de

---

<sup>1</sup>"La transposición del capital de países desarrollados a regiones en donde la mano de obra es más barata, con el fin de reducir costos de producción mediante el empleo de fuerza de trabajo en forma intensiva. La reubicación de los procesos productivos esta integrada verticalmente a un proceso global de producción bajo el control de las corporaciones transnacionales esto permite que el flujo de las mercancías y de los procesos de producción relacionados con ellos se decida en la matriz. A este proceso se le llama internacionalización del capital". Folker, Jurgens Heinrichs y Otto Kreye; LA NUEVA DIVISIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO; Edit. Siglo XXI; México; 1078. pág 15.

<sup>2</sup>"La subcontratación de procesos industriales a nivel internacional define básicamente dos áreas de participación del capital en la comercialización de productos manufacturados:

A.- Subcontratación de productos: surge de la necesidad de los países en vías de desarrollo por introducirse a mercados protegidos. y

B.- Subcontratación de procesos: donde el capital transnacional relocaliza etapas de su producción, con el fin de minimizar los costos salariales, ( Llamada industria maquiladora de exportación.) Podemos distinguir de esta cinco criterios básicos:

#### 1.- Objetivo del contratista:

1.1.- Subcontratación de Capacidad: Cuando la capacidad del contratista es insuficiente para atender el volumen normal de pedidos.

1.2.- Subcontratación de especialidad. Cuando la empresa contratista formula pedidos por lo general de índole periódica, a subcontratistas que disponen de maquinaria y equipo especializados, y que han desarrollado técnicas y aptitudes para la elaboración de determinadas piezas y componentes. y

1.3.- Subcontratación de economía, cuando el contratista lo hace para reducir costos y ahorrar capital.

#### 2.-La zona geográfica que abarca:

2.1.- Subcontratación regional: Cuando la práctica de esta actividad está delimitada en una pequeña zona geográfica.

2.2.- Subcontratación nacional: Cuando se da dentro de las limitaciones de un país.

acumulación que precedieron a estos desde la culminación de la segunda guerra mundial. No es hasta 1976 cuando la economía internacional entra en un proceso de cambios profundos debido a la crisis de sobreproducción mundial. Las empresas buscan regiones, mercados y capitales, para resolver los problemas de rentabilidad. Este proceso involucra el crecimiento del comercio internacional y de las inversiones, así como la estandarización de productos y técnicas sobre una escala mundial, donde las distintas características de los mercados nacionales así como sus respectivas técnicas de producción fordistas tienden a ser sustituidas por el Toyotismo, es decir, en el fordismo las firmas modernas de manufactura buscaban un alto volumen de producción de bienes estandarizados,

---

2.3.- Subcontratación internacional, cuando se practica entre empresas que están ubicadas en diferentes países.

**3.- Las relaciones de dependencia:**

3.1.- Subcontratación independiente, cuando el subcontratista tiene la libertad de poder tener otros acuerdos de subcontratación con otras empresas.

3.2.- Subcontratación dependiente, cuando el subcontratista únicamente puede tener relaciones de subcontratación exclusivas con una empresa.

**4.- Propiedad de la tecnología:**

4.1.- Subcontratación con tecnología propiedad de contratista.

4.2.- Subcontratación con tecnología propiedad de subcontratista. y

**5.- La estructura del mercado:**

5.1.- Subcontratación cíclica, Cuando en ciertos períodos de auge económico aumenta la demanda del producto de la empresa contratista, y ésta decide subcontratar.

5.2.- Subcontratación estructural, Con base en políticas de apoyo para el sector industrial que se necesite impulsar.

Tamayo, Jesús y Fernández, José Luis. (1983). " ZONAS FRONTERIZAS ( MÉXICO- E.U.)", CIDE, Colección Estudios Políticos. Ensayos 2

compitiendo a través de la obtención de economías de escala y de mayor velocidad en la producción. En esta lógica, el tipo de maquinaria y la organización social prevaleciendo dentro de la fábrica tienden a ser rígidos, pues se centran en una operación particular de manera continua. El sistema requiere contar con inventarios de partes en proceso, así como de una fuerza de trabajo de reserva para prevenir ausencias que pudieran causar interrupción en el proceso de producción. Esta forma fordista de organización que los grandes empresarios adoptaron para explotar al trabajador, incrementar la tasa de ganancia y competir en el mercado internacional, presenta contradicciones y límites internos que la hacen ser transitoria. Las relaciones de esta empresa con los trabajadores son conflictivas en la medida en que la primera genera mecanismos de presión sobre los segundos, y, a su vez, éstos crean una fuerte organización reactiva. Este sistema fordista implica también una gran rigidez en las relaciones entre empresas: los proveedores son definidos a partir del precio competitivo y los insumos básicos provienen de más de un proveedor con el fin de proteger a la planta contra cualquier interrupción de los suministros. La calidad de los insumos provenientes de otras firmas es verificada mediante muestras con el fin de asegurar que los rechazos no rebasarán un cierto porcentaje de las entregas. Los proveedores usan a su vez métodos just in case (JIC) y hacen entregas en grandes volúmenes y sin continuidad. La operación interna de los proveedores no es de interés para la firma y la relación entre firmas y sus proveedores es distante, tanto en términos geográficos cuanto funcionales. (Mícheli 1994) Es decir, la lógica del fordismo es una forma histórica de organización que los empresarios adoptan para hacer frente a la caída tendencial de la tasa de ganancia a través de la economía del tiempo, que combina una especialización extrema de tareas, largas corridas de

producción y una utilización máxima de la maquinaria, con líneas en movimiento que entregan materiales a los trabajadores a velocidades determinadas por la administración.

Así desde esta perspectiva del proceso productivo. Las causas de la crisis de "crecimiento" de los años setentas , se localiza precisamente en esas características del fordismo, que han obstaculizado un mayor desarrollo de la productividad. Una productividad que es la base del crecimiento económico de la sociedad capitalista así como el origen de los excedentes que impulsarán la inversión y por consecuencia, la producción.

Esta carrera de la competencia basada en la productividad obliga a las empresas continuar ampliando las plantas productivas para obtener mayores economías de escala y así mantener y expandir su presencia en los mercados nacionales y extranjeros. Hasta que esta lucha por las ganancias llegó a su límite, causando una sobreproducción en casi todos los sectores ( siderúrgica, automotriz, eléctrica, textil etc.); junto con la competencia acrecentada por los países perdedores de la segunda guerra mundial; un cambio en los patrones de consumo; tecnología rígida para hacer frente a los mercado deprimidos; una aceleración de la depreciación de la maquinaria con las consecuentes pérdidas y; una disminución de las ganancias de las empresas debido al alto costo ecológico que la tecnología de producción y el consumo en masa representa,( en cuanto al uso de materias primas, energéticos, generación y contaminación) permitió observar los límites del fordismo para hacer frente a esta crisis de rentabilidad y regulación. En el caso de la industria automotriz podemos sintetizar el proceso descrito en los siguientes puntos. a) Inflexibilidad respecto al comportamiento del mercado; b) Para los productos complejos (automóviles, televisores etcétera) se torna difícil el balance de la línea de producción y se incurre en un costo muy alto al monitorear el proceso en diversos puntos). C) Los

grandes inventarios se vuelven muy costosos en términos financieros y por gasto de almacenamiento y monitoreo, cuando las especificaciones de los modelos cambian. D) Los rechazos y otros problemas tienden a ser reducidos con los inventarios de colchón, de modo que ante la irrupción de un problema no se tiende a acudir a la fuente de éste sino al reemplazo de la parte defectuosa. E) La prueba de calidad es más costosa que realizar los procesos con calidad desde la primera vez; los departamentos de control de calidad no son productivos y su existencia es una excusa, para no asegurar que el trabajo está bien hecho desde la primera vez. F) Las relaciones distantes entre firmas y proveedores implican una serie de desventajas como son: altos costos de almacenamiento por las entregas en grandes volúmenes y con irregularidades, carencia de armonización y diseño de componentes.

Esto llevo al capital de la industria automotriz a modificar sus estrategias empresariales. Desdoblando los procesos productivos a zonas en las que grandes masas de población permanecen al margen del proceso productivo, situación por cierto benéfica en términos de costos de producción. En esta situación se ubica la industria automotriz y su ulterior expansión como una expresión del desarrollo de la internacionalización de capital. Esta industria que en un principio había dependido de una base nacional, comienza a dar los primeros pasos hacia la conformación de una compleja red de interpenetración comercial y productiva. Las grandes firmas automotrices abandonan sus confinamientos locales y traspasan la competencia entre capitales que hasta entonces se realizaba sólo en terceros países, entrando en una etapa de creciente penetración mutua de sus mercados y bases productivas internas. Con ello aumentaron la presencia de los capitales estadounidenses en Europa, crecen las exportaciones de los principales productores europeos hacia Estados



Unidos; el capital europeo también comienza a desafiar al norteamericano con terceros mercados ( América Latina Sudáfrica, India Y España principalmente). (Jordy Micheli, 1994). Es así como la actividad de las empresas multinacionales como la automotriz se apropia de una parte de la plusvalía producida en los países de capitalismo dependiente para transferirla al centro imperial, con el fin de asegurar su expansión. pero de una forma más moderna y más dinámica desde 1976. ES decir, en la década de los setentas se puede observar como la internacionalización de la industria automotriz avanzó de manera clara hacia la conformación de una industria mundial, mediante el incremento de la producción realizada por subsidiarias extranjeras. En los cincuentas las exportaciones realizadas por las compañías más importantes eran considerablemente reducidas en tanto que a principios de los setentas se puede observar como las compañías transnacionales del sector terminal realizan importantes ventas a través de sus subsidiarias en el exterior, lo cual hace evidente la confianza hacia la producción externa.<sup>3</sup> En ese año las empresas japonesas aun no tenían localizadas subsidiarias en el exterior, por lo que la internacionalización en este período se observa básicamente en las empresas estadounidenses y europeas. ( Ver el cuadro 1)

---

<sup>3</sup>Torres vargas Arturo. (tesis) LA REESTRUCTURACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A NIVEL MUNDIAL Y LA EXPORTACIONES DE LAS EXPORTACIONES: EL CASO DE MÉXICO. Centro de Estudios Económicos: El Colegio de México: 1988.

**CUADRO 1.**  
**VENTAS DE VEHÍCULOS EN EL MERCADO DOMÉSTICO, EXPORTACIONES**  
**Y VENTAS DE LAS SUBSIDIARIAS EN EL EXTERIOR.**  
**(1973)**  
**MILES DE UNIDADES.**

EMPRESA	VENTAS DOMÉSTICAS	EXPORTACIONES	SUBSIDIARIAS EN EL EXTRANJERO
G.M	75	N.D	25
FORD	54	N.D	35
CHRYSLER	57	N.D	43
VW.	27	47	25
DAIMLER-BENZ	48	45	7
RENAULT	43	25	31
PEUGEOT	55	20	25
CITROEN	49	25	25
FIAT	44	27	29
BLMC	52	27	21
TOYOTA	65	35	0
NISSAN	64	35	0
TOYO KOGIO	54	45	0
HONDA	79	21	0
ISUZU	73	27	0

FUENTES: JENKIS RHY S: 1988, PÁG 49.

En la década de los ochentas, la industria automotriz internacional vivía una época de cambios e incertidumbre, determinada por la recesión de los países desarrollados en la década anterior. Dicha recesión se dejaba ver en grandes problemas comerciales y

financieros, sobre todo en los Estados Unidos, Europa (Alemania) y Japón. Esta situación generó las bases en las cuales el sector automotriz norteamericano tenía que responder a dos grandes retos: El avance tecnológico, que basado en la electrónica y el desarrollo de nuevos materiales ( aluminio y plástico), modificó la demanda de los insumos tradicionales, y la utilización de robots y computadoras en el proceso productivo y el incremento del precio del petróleo que obligó a producir carros pequeños. El segundo reto lo representaba Japón, la industria automotriz japonesa que se había desarrollado con sentido nacionalista y una alta estructura proteccionista a principios de los años cincuenta, evolucionando creando nuevas formas de organización entre grupos industriales y de relación laboral, basada en el justo a tiempo (Just in Time) dicha innovación productiva y organizativa hizo posible que los japoneses avanzaran gradualmente hasta lograr grandes volúmenes de producción con alta calidad y con grandes márgenes de productividad, la que se manifestaba en la creciente participación en el mercado internacional de automóviles, desplazando así al primer productor mundial de automóviles a un segundo plano y consolidando la posición productiva de Japón. Así, ambos factores determinaron el nuevo escenario en la producción y comercialización de automóviles en el mundo en la década de los ochenta, en donde la capacidad productiva se expresó en la capacidad de exportación y de negociación de los países ( Estados Unidos, Japón y Alemania), determinándose así el liderazgo productivo, basado en el cambio de correlación de fuerzas. Estos cambios cualitativos tienen efectos significativos en la industria automotriz a escala mundial. En 1970 la producción total de automóviles en el mundo fue de 29,403,479 unidades, esta producción crece hasta 1973 alcanzando una producción de 38,917,733 unidades, pero un año después este nivel desciende ubicándose en 34,732,826

unidades, efectivamente para 1974 se tiene una caída de 10% con respecto al año anterior; como podemos observar es un año crítico por la ya mencionada crisis del petróleo y por la caída tan pronunciada de la producción. Dos años más tarde comienza una ligera recuperación y es hasta 1979 cuando nuevamente decrece la producción en 1.8% de un total de 42,299,436 en 1978 a un monto de 41,518,599 unidades en 1979 y, para 1980 nuevamente cae la producción en 7.2% con respecto al año anterior. En 1983 la tasa de crecimiento se eleva al 10% produciéndose 39,755,231 unidades, lo cual se debe a la relativa estabilidad de las economías industrializadas, básicamente de los principales productores de automóviles ( Estados Unidos, Japón y Alemania).

En la década de los noventas encontramos que en 1991 la producción cae 3.4%; en 1992 la producción creció 2.3% y cayó nuevamente 3.0%. Este comportamiento estuvo determinado en gran parte por la desaceleración de las economías de Europa Occidental. (esta región absorbe el 43% de las importaciones mundiales de mercancías en los noventas) influyendo en gran medida en el comportamiento de la economía internacional, y en la gradual disminución de la demanda de bienes de la industria automotriz, expresándose en el estancamiento de los niveles de producción. ver cuadro 2,3 y 4.

cuadro 2

## PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN EL MUNDO

1970-1980

AÑOS	PRODUCCIÓN	TASA ANUAL DE CRECIMIENTO%
1970	29,403,479	-
1971	33,423,579	13.6
1972	35,577,783	6.4
1973	38,917,733	9.3
1974	34,732,826	-10
1975	32,998,363	4.9
1976	38,341,612	16.1
1977	40,946,772	6.7
1978	42,299,436	3.3
1979	41,518,599	-1.8
1980	38,513,635	-7.2

fuente: world motor vehicle data. american automobile manufacturers association 1994.

Cuadro 2.

## PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN EL MUNDO

1980-1990

AÑOS	PRODUCCIÓN TOTAL	TASA ANUAL DE CRECIMIENTO%
1980	38,513,635	-
1981	37,230,055	-3.3
1982	36,112,519	-3.0
1983	39,755,231	10

1984	42,057,686	5.79
1985	44,811,379	4.2
1986	45,297,356	6.5
1987	45,902,733	1.3
1988	48,209,811	5.0
1989	49,101,533	1.8
1990	48,345,354	-1.5

fuelle: World Motor Vehicle Data. American Automobile Manufacturers Association 1995.

cuadro 3

**PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN EL MUNDO**

1990-1993

AÑO	PRODUCCIÓN	TASA ANUAL DE CRECIMIENTO%
1990	48,345,254	-
1991	46,686,579	-3.4
1992	47,765,291	2.3
1993	46,306,863	-3.0

fuelle: World Motor Vehicle Data. American Automobile Manufacturers Association 1995.

Así la industria automovilística se desarrolla en un ambiente pleno de tensiones y conflictos. Su situación de crisis ha impulsado una competencia que, prácticamente, no conoce circunstancias de reposo y la revolución de los procesos de producción así como la acentuada internacionalización, corren de la mano como instrumentos privilegiados para construir la nueva jerarquización en el oligopolio mundial del automóvil. Las

transformaciones emprendidas en la rama automotriz son de tal magnitud, que de una industria tradicional está pasando rápidamente a constituirse en "escaparate" de un nuevo patrón de acumulación altamente tecnificado; por eso, esta reconversión identifica en gran medida las crisis y transformaciones que se gestan en la base productiva de las sociedades industrializadas.(Jordy Micheli 994) .

Ante estas circunstancias la incorporación de nuevas tecnologías en los procesos productivos colocó a los productores japoneses como los mejores oferentes modificando así la filosofía y la estructura de la industria automotriz a nivel mundial. Las plantas armadoras empezaron a racionalizar sus esquemas de abastecimiento de partes, abandonando las tendencias tradicionales hacia la integración y la dependencia de proveedores locales. De esta manera era posible compartir el costo de los nuevos desarrollos tecnológicos y, a la vez, mejorar la competitividad de forma inmediata. Con esta estrategia, se iniciaron intercambios entre fabricantes de la industria terminal que posteriormente se transformaron en alianzas formales.

Así, las plantas armadoras norteamericanas intensificaron sus intercambios con sus subsidiarias europeas, para abastecerse de partes y buscar nuevos diseños, abrieron nuevas plantas o expandieron las ya existentes. General Motors lo hizo en España, Australia, Austria, Brasil, Irlanda del Norte y México. Renault, Toyota, y Honda lo hicieron en América del Norte. Con ello surgieron nuevas fuentes de abastecimiento de partes en países con costos de mano de obra barata, como Brasil, Corea, Taiwán y México, donde la industria maquiladora de exportación tuvo un notable crecimiento. Al

modificarse las relaciones de las plantas automotrices terminales debido a contratos de abastecimiento de largo plazo con la industria de autopartes permitió que la internacionalización se profundizara.

## REGIONALIZACIÓN AUTOMOTRIZ.

Esta transformación ha llevado a la formación de tres importantes regiones de productores: Europa, Japón y América del Norte ( Canadá, Estados Unidos y México). Los países que dominan en cada región de acuerdo con la proporción de vehículos y tamaño del mercado son Alemania en Europa, Japón en el Este de Asia y Estados Unidos en América del Norte,<sup>4</sup> aunque también hay que hablar de la importancia de China<sup>5</sup> en esta actividad productiva.

Los quince países más importantes en la exportación de productos automotrices en el mundo son: Japón, Alemania, Estados Unidos, Canadá, Francia, Bélgica-Luxemburgo, España, Reino Unido, Italia, México, Suecia, Corea, Austria, Países Bajos Y Brasil.

Entre los más importantes importadores se encuentran: Estados Unidos, Alemania, Canadá; Reino Unido, Francia, Bélgica y Luxemburgo, Italia, España, México, Japón,

---

<sup>4</sup> " América del Norte (Canadá, Estados Unidos y México) participaba en 1992 con el 26% de la producción mundial de bienes, mientras que Europa Occidental con el 29% Y Asia (Japón, Corea del sur y Taiwán) participaban con el 45%." Cifras; DIEZ AÑOS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MÉXICO 1989-1992. Asociación Mexicana de la industria Automotriz (AMDA). Enero. 1993

<sup>5</sup>"China al final del siglo XX, inicia lo que promete ser una de las industrias mas grandes al comienzo del próximo milenio, significando una de las principales fuentes de empleo y generación de divisas del país." Tema Central: "Estrategia Industrial en Materia Automotriz"; Revista IMAGINA; Dir. Oscar Véjar de la Barrera, Publicación Bimestral de la INA, México D.F; Núm. 5, Enero-Febrero 1996, pág. 2.



Austria, Arabia Saudita, Suiza y Portugal.<sup>6</sup> Así de 1988 a 1994, la composición de la industria automotriz mundial presentó cambios importantes, al observar cómo algunos países escalaron a posiciones superiores, mientras que otros se mantuvieron o cayeron en forma notable. Ver cuadro 4.

cuadro 4

POSICIÓN DE ALGUNOS PAÍSES EN LA  
PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ MUNDIAL.

ENTORNO Y EXPERIENCIA INTERNACIONAL

PAÍS	1980	1991	1994
E.U.A	2o.	2o.	1o.
JAPÓN	1o.	1o.	2o.
COREA	10o.	8o.	5o.
BRASIL	14o.	11o.	9o.
MÉXICO	12o.	10o.	11o.
ITALIA	6o.	7o.	10o.
RUSIA	5o.	12o.	12o.

FUENTE:REVISTA IMAGINA, NO. 8

JULIO-AGOSTO 1996.NACIONAL

Es indudable, que los factores que han afectado la posición de los países en materia de producción automotriz depende de diversos tipos de variables, ya sea de orden macroeconómico, de aspectos de competitividad inherentes a las empresas así como de su estrategia y de la estrategia industrial del país en su conjunto.

<sup>6</sup>Informe Anual de la Organización de las Naciones Unidas, 1994.

Es así que todos los países con una industria automotriz competitiva en escala y tecnología, cuentan con un marco regulatorio directo o indirecto:

**EN ESTADOS UNIDOS:** No existe política industrial automotriz, existe marco regulatorio ecológico EPA-CAFE, que regula ecología y contenido de componentes nacionales e importados en los vehículos que se venden en E.U.A.

**EN JAPÓN:** Se tiene un sistema de normas, pesos, medidas, emisiones y pruebas que determinan acceso a su mercado.

**EN EUROPA:** Se tienen reglas de contenido o integración nacional en cada país y cada ensambladora extranjera está obligada a cumplirlo.

**EN BRASIL:** Recientemente se emitieron nuevos decretos con restricciones a las importaciones de vehículos y componentes (vía cuotas y aranceles) para cuidar la balanza comercial del país, el desarrollo e inversiones de la industria automotriz.

**EN MÉXICO:** Cuenta con el Decreto Automotriz y el Tratado de Libre Comercio con América del Norte.

**EN CANADÁ:** Existe un Acuerdo Automotriz (AA), un programa de Devoluciones Arancelarias y un acuerdo de Libre Comercio Canadá Estados Unidos (ALC) y ahora un TLC con México.

## **ESTRATEGIAS INDUSTRIALES Y CASOS.**

Veamos tres casos de estrategia industrial para desarrollar al sector automotriz. Con el fin de ubicar en términos generales las formas en que los empresarios y gobierno protegen e impulsan ciertas industrias y ciertos intereses.

### **CASO COREA.**

Corea inició el desarrollo de su industria automotriz en 1973, 11 años después que México, y para 1989, su volumen de producción ya era el doble de México. Esto debido a su estrategia, que consistió en tres grandes apartados:

#### **1.- POLÍTICA INDUSTRIAL:**

**1.1.- Desarrollo, casi exclusivo, en base a empresas nacionales.**

Las Compañías Coreanas Pueden exportar sin las restricciones que usualmente tienen las subsidiarias de Compañías trasnacionales.

**1.2.- Contenido local mayor a 90%, desde el inicio ( 70% para exportación).**

**1.3.- Maximizar escalas de producción. Exportación desde el inicio.**

#### **2.- ORGANIZACIÓN INDUSTRIAL.**

**2.1.- No generar competencia excesiva entre productores locales.**

**2.2.- Se presentan grupos de cooperación entre Armadora- Proveedores.**

**2.3.- Existe división clara, vertical y estratificada, entre los eslabones de la cadena productiva.**

#### **3.- BARRERAS COMERCIALES.**

### 3.1.- 10 pruebas de certificación.

Es decir una estrategia de política económica basada en empresas nacionales, alto contenido nacional y elevadas escalas de producción.

Si queremos ser más precisos veremos que se permitió el desarrollo de empresas fabricantes de autopartes y de vehículos, cuidando siempre que no existiera competencia excesiva. Un total de 250 fabricantes de autopartes y 4 ensambladoras de vehículos, operaron durante los primeros once años.

La organización del trabajo entre armadoras y proveedoras, ha estado siempre claramente definida. En este sentido, las armadoras tienen relación sólo con proveedores de primer nivel, y éstos con los de segundo nivel que están especializados en un solo sistema.

En los últimos años, se formaron "los grupos de cooperación", mediante los cuales se establecen ligas entre una empresa armadora y las empresas proveedoras. De las cuatro armadoras, tres tienen alrededor de 155 proveedores cada una, la otra tiene 65, para un total de 535 en estos "grupos de cooperación"<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup>Si comparamos esta estrategia de México con la de Corea observaremos lo siguientes problemas:

a) En lo que se refiere al primer Decreto Automotriz. Esté se enfocó a la producción de vehículos para el mercado nacional.

Cuando se detonó la fabricación de autopartes, en 1965, solo se producían 96,781 automóviles entre 7 ensambladores. Imposibilitando alcanzar economías de escala y tener alta eficiencia productiva. Con los decretos de 1972 y 1977, se trató de desarrollar la exportación de la industria automotriz lo cual mejoraría la escala de producción y reduciría las constantes afectaciones a la Balanza de divisas del sector que tenía efectos a nivel nacional. Sin embargo, el primer intento se colapso ante la caída en la demanda de vehículos en Estados Unidos, por la caída petrolera. El segundo se vio afectado por el boom petrolero en México. el cual hizo y desincentivo la exportación. y

B) En lo que se refiere a la organización industrial se desarrolló de forma poco clara, no existiendo una estratificación y división concreta entre los diversos eslabones de la cadena de manufactura de la industria automotriz. Esto se desarrolla en el capítulo de la industria automotriz mexicana.

## CASO JAPÓN.

El primer vehículo de fabricación nacional salió en Japón en 1904; sin embargo, su producción anual antes de la Segunda Guerra Mundial no superaba las 50,000 unidades, además, la mayor parte de su producción consistía en camiones para uso militar.

Fue en los años cincuenta, tras la caótica época de la posguerra, cuando se establecieron las bases de la industria que permitieron a los fabricantes japoneses emprender la fabricación en serie de los automóviles. En este caso es importante destacar que debido a la difícil situación económica y social que existió en Japón después de la posguerra, la industria automotriz, al igual que el resto de las industrias del país, experimentaba violentos conflictos laborales que obligaron a muchas plantas a suspender temporalmente sus actividades industriales. Desde entonces, los sindicatos japoneses mostraron una tendencia moderada en sus demandas, prevaleciendo un espíritu de cooperación entre obreros y patrones, que trajo como consecuencia la reducción drástica de las pérdidas económicas que habían sido causadas por conflictos laborales. Y, esta orientación conciliadora entre patrones y obreros hizo posible llevar a cabo la formación de obreros calificados mediante su capacitación para realizar funciones múltiples, dentro de las líneas de producción, la introducción sin dificultad de las máquinas de automatización y la participación de los trabajadores en la dirección mediante las actividades del "Círculo Control de Calidad", (Q.C. Circle), y, el sistema de propuestas de mejoramiento continuo. Así todos los fabricantes de las industrias terminales y de autopartes exhortaban, en esa época, a sus trabajadores para que fueran galardonados con el "Premio Demming" (establecido en 1951), premio considerado como meta de alta calidad.

Nissan fue el primer fabricante automotriz japonés en conseguirlo. Por lo que se ha formado en Japón la idea de que " La calidad es resultado del proceso de fabricación y no a través del proceso de inspección", logrando con ello una alta confiabilidad y aceptación de los vehículos Japoneses. Es en esta época cuando la acumulación de tecnología para la manufactura de vehículos se logró a través de la ayuda técnica de los fabricantes extranjeros, principalmente, de Europa. Debido a que la producción de vehículos se encontraba prácticamente paralizada en Japón, desde el inicio de la Segunda Guerra Mundial, los fabricantes automotrices japoneses carecían de la tecnología necesaria para reanudar su producción, de tal forma, que para reducir esta " brecha tecnológica" sufrida durante el período, establecieron convenios tecnológicos con fabricantes extranjeros con lo que ingresaron al país equipos y maquinarias de fabricación extranjera.

En este período, Nissan inició en 1953, el ensamblaje de material CKD de un modelo de la compañía inglesa Austin, acelerando gradualmente la integración nacional de piezas y componentes, hasta lograr en 1956 un 100% de integración local en sus modelos.

El volumen de ventas de vehículos en el mercado doméstico de Japón aumentó rápidamente durante los años sesenta. En este período, la venta de vehículos creció diez veces más, mientras que en 1960 se comercializaron 408 000 unidades. Para 1970 se vendieron 4 097,000 unidades.

Este auge comercial fue resultado del alto crecimiento económico que gozó el país durante estos años, acompañado de un mejoramiento en el nivel de ingreso de la población, que permitió a los fabricantes japoneses disfrutar de este círculo ideal de

expansión de la demanda que hizo posible la reducción de precios como resultado del "SCALE MERIT", es decir, el desarrollo de economías de escala por parte de cada fabricante. Otro factor que aceleró la expansión de la demanda, en este período, fue el desarrollo del vehículo popular, que en el caso de Nissan, fue el "SUNY 1000 CC", lanzado al mercado en 1966. El vehículo "SUNNY 1000 CC" se constituyó posteriormente en el modelo base para el proceso de desarrollo de vehículos nuevos en Japón. Echando abajo la tradicional fórmula de fijación de precios de venta con base en la suma de todos los costos de producción, en su lugar, se fijó primero, como objetivo, el costo determinado por las investigaciones de "MARKETING", y, luego, el fabricante de la industria terminal y sus proveedores desarrollaron, en forma conjunta, las medidas para cumplir con dicho objetivo; a este sistema se le denominó "DESIG IN" siendo Nissan, el primer fabricante en introducir este sistema en Japón<sup>9</sup>. De esta manera, las partes y componentes que antes eran fabricados internamente por la misma empresa terminal, pasaron a ser de fabricación externa siempre y cuando, los proveedores tuvieran capacidad para desarrollar la técnica requerida. Así, la relación de cooperación entre fabricantes terminales y los de autopartes, para el desarrollo conjunto de partes, siempre funcionó en forma eficiente, contrarrestando exitosamente varias de las severas pruebas que enfrentó la industria automotriz en los años posteriores como son: los casos de control de emisión de gases; mejoría del consumo de combustible; contramedidas para la revaluación del Yen a partir de 1986, etc. En esa época, Japón mantenía un estricto control de importaciones en combinación con un régimen de aranceles elevados, debido a la escasez de divisas y con objeto de proteger su industria en desarrollo, pero,

---

<sup>9</sup> Véase la Revista IMAGINA, Publicación de la industria Nacional de Autopartes (INA), No. 5, Enero-Febrero. 1996, pág. 9

planeaban eliminar dichas restricciones en octubre de 1965, además de avanzar en la liberalización de la entrada del capital extranjero, proyectada a partir de 1967<sup>9</sup>.

## VOLUMEN DE PRODUCCIÓN.

El volumen de producción de automóviles en Japón, en el año de 1965, fue de aproximadamente 700,000 unidades, ( hasta entonces, la mayor parte de la producción correspondía a camiones y, por primera vez, en 1967, la producción de automóviles superó a la de camiones) mientras que, en E.U. y Europa ya habían establecido regímenes de producción en serie, con cifras de un dígito más que Japón, en Estados Unidos se alcanzó una producción de 9 300, 000 unidades y, en Europa, la producción conjunta de Inglaterra, Alemania, Francia e Italia. fue de aproximadamente 7 00, 000 de unidades. Fue en la segunda mitad de los años setenta, cuando toda la industria automotriz japonesa luchaba por sobrevivir, y precisamente durante ese tiempo y como resultado de los esfuerzos conjuntos de los fabricantes terminales y sus proveedores por alcanzar una mayor competitividad, el sistema "DESIGN IN", que tuvo su origen en el proceso de desarrollo del "SUNNY" afianzó sus raíces en Japón. La demanda doméstica se incrementó hasta 1973 y en 1974 decayó por la primera crisis petrolera, contribuyendo a aumentar la exportación de vehículos japoneses.

La exportación de los vehículos japoneses inició en 1947 y, desde entonces, se incrementó rápidamente a partir de la segunda mitad de los años sesenta, en que se estableció en Japón el sistema de la producción en serie, pero, aún en 1970, año en el que se exportaron 1'090,000 unidades, este volumen representó el 20% de la producción nacional ( 5'290,000 unidades).

---

<sup>9</sup>Ídem. IMAGEN, Pág.9



Sin embargo, la crisis petrolera ocasionó una expansión acelerada de las exportaciones de vehículos japoneses; en el caso de E.U. orientando la demanda hacia vehículos pequeños y, ampliando su participación en los crecientes mercados, de los países productores de petróleo en Medio Oriente, hasta llegar a 2 670,000 unidades en 1975, superando, en 1980 la venta del mercado doméstico ( 5 020,000 unidades) con 5 970,000 vehículos exportados. Ese mismo año, la producción total de vehículos en Japón registró 11 040, 000 unidades, superando la de Estados Unidos, con lo cual Japón se convirtió en el primer productor de vehículos en el mundo, puesto que siguió manteniendo por 14 años consecutivos hasta 1994, año en el que E.U. recobró de nuevo su liderazgo<sup>10</sup>. Así a medida que aumentaba el número de vehículos japoneses en los mercados europeos y americanos, se intensificaron las tendencias proteccionistas en estos países, las cuales se presentaron desde la segunda mitad de los años setentas, convirtiéndose esto en un problema puramente político, debido a los resultados desfavorables de los negocios que tuvieron las empresas terminales de Europa y de E.U. después de la segunda crisis petrolera. En consecuencia a partir de 1981, se implemento el control voluntario del volumen de exportación a E.U., seguido por disposiciones semejantes en Canadá y Europa, situación que impidió a las marcas japonesas incrementar su penetración en el mercado internacional, y les obligó a tomar la decisión de emprender con capital propio o mixto, la producción local de vehículos tanto en E.U. como en Europa.

Como resultado de lo anterior, el volumen de producción de vehículos japoneses producidos en el extranjero viene aumentando cada año, de sólo 440,000 unidades en 1980 a 3 380,000 unidades en 1990 y a 4 870,000 unidades en 1994, año en que superó el

---

<sup>10</sup>Ver la Revista: IMAGINA, Publicación de INA, No. 5, Enero- Febrero 1996, pág.11

volumen de unidades destinadas a la exportación ( 4 460,000 unidades) procedentes de Japón. Actualmente, uno de cada dos vehículos japoneses vendidos en los mercados exteriores corresponden a la fabricación de las plantas de ultramar o trasnacionalizadas. ( ver cuadro 5)

cuadro 5	
PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS	
JAPONESES EN ULTRAMAR ( 1994)	
(MILES DE UNIDADES)	
E.U.	2,153
CANADÁ	364
G.B.	342
MÉXICO	194
INDIA	182
ESPAÑA	116
OTROS	1,518
<hr/>	
TOTAL	4,869
FUENTE: JAMA ( JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION)	

El volumen de producción de vehículos en Japón, alcanzó su nivel máximo en 1990, con 13`490,000 unidades, luego inició una tendencia decreciente, llegando a ceder en 1994, a E.U.. el primer puesto en el mundo como país productor automotriz. Esto se debe a que, en los últimos años, se ha estado reduciendo la exportación de los vehículos completamente armados, siendo reemplazada por la producción local, pero tampoco se puede negar que la supremacía en la competencia internacional de los vehículos hechos en Japón ha bajado

relativamente su participación, debido a la brusca revaluación del Yen japonés, y desde 1986, por la mejoría de la constitución administrativa de los fabricantes americanos y europeos ( que han logrado principalmente gracias a la absorción, por completo, de los sistemas de méritos productivos y desarrollo originarios de Japón); y por la entrada de nuevos competidores, como es el caso de Corea. ( ver cuadro 6)

cuadro 6

VENTAS POR ÁREAS DE MARCAS DE JAPÓN Y COREA.

MILES DE UNIDADES.	JAPÓN.		COREA.	
	1984	1993	1984	1993
EUROPA	1,210	1,590	10	90
NORTE AMÉRICA	2,750	3,630	30	160
PACIFICO	5,820	6,900	210	1,460
OTROS.	2,390	2,030	20	370
TOTAL	12,170	14,150	270	2,070
PENETRACIÓN				
EN VENTAS %				
EUROPA	10.7%	12.4%	0.1%	0.7%
NORTE AMÉRICA	17.1%	22.7%	0.2%	1%
PACIFICO	34.0%	69.5%	3.0%	14.7%
OTROS	30.5%	22.8%	0.3%	4.2%
TOTAL	28.9%	29.7%	0.6%	4.4%

FUENTE: WARD'S WOLDWIDE AUTOMOTIVE DECADE OF DATA ( 1984-1993)

Nota Pacífico: Japón, Corea, China, India, Australia, Nueva Zelanda ( 6 países).

Por lo tanto se pueda afirmar que los fabricantes automotrices del mundo emprendieron,

en fila, la lucha de supervivencia para el siglo XXI, en todas las regiones y en todos los segmentos.

En esta lucha, la nacionalidad del fabricante no tiene sentido, sólo y únicamente las siguientes palabras: "QUALITY ( calidad)", "CUSTOMER (cliente)", "NETWORK ( red)" y "SPEED ( velocidad)". Así todas las marcas de automóviles japoneses ven entre otros países a México como zona estratégica de supervivencia y lucha por el control del mundo del automóvil, es decir, POR LA GANANCIA.

#### CASO NORTEAMERICANO.

La creciente participación de las empresas japonesas y alemanas en la exportación de automóviles en el mundo, desde inicios de la década de los setentas, han llevado al gobierno norteamericano, que grita a los cuatro puntos cardinales " libre comercio", a cubrirse con el manto del proteccionismo e implementar una política comercial restrictiva de las importaciones de estos bienes, con el objeto de proteger a su industria automotriz<sup>1</sup>.

Pero hay que mencionar que históricamente Estados Unidos ha protegido a sus industrias y sobre todo a la automotriz a través del marco regulatorio ecológico EPA-CAFE; el cual fue establecido 1975 con el propósito ostensible de obligar a las empresas automotrices terminales a cumplir con ciertos estándares de rendimiento de combustible, a fin de proteger el ambiente. Para el efecto se establecieron requisitos de rendimiento promedio (27.5 millas por galón, o 10 kilómetros por litro de manera aproximada, en 1992)

---

<sup>11</sup>Existen muchos instrumentos de política comercial que estimulan o desestimulan el comercio mundial : aranceles ad-valorem, cuotas de importación, requisitos de contenido regional, restricciones voluntarias a la exportación, tipos de cambio múltiple entre otros.

aplicados a todos los automóviles de una empresa, agrupados por flotillas. Las empresas que no cumplan, están sujetas a multas de 5 dólares por auto por cada décima de milla en que el rendimiento de los vehículos cae por debajo de la norma. Para evitar que la regulación fuese manipulada al promediar los automóviles de alto consumo de combustible, producidos en Estados Unidos, con los altos rendimientos, producidos en otros países por las misma empresa establecidas en ese país, los producidos internamente se promedian por separado de los importados, y a cada grupo se les aplica el requisito de rendimiento de millas por unidad de combustible. Con esto se manifestó lo que algunos consideran es el verdadero propósito de la regulación: evitar que las tres gigantes de la industria abastecieran el mercado de automóviles pequeños en Estados Unidos desde el exterior. (Raúl Morales C. . 1995)

**Veamos este proceso de manera más particular.**

General Motors y Ford<sup>12</sup>, las dos empresas sobre las que ha girado la estructura del oligopolio estadounidense, representaron estrategias competitivas diferentes desde su origen mismo. Ford es sinónimo de la concentración del esfuerzo productivo en un modelo llamado fordismo. General Motors es la organización multinacional de Sloan, concebida en la década de los treinta para responder al concepto de ford, con un abanico de modelos para cada mercado específico. Así, G.M. capturó después de la posguerra entre 40% y 50% del mercado de Estados Unidos, provocando una actitud más

---

<sup>12</sup> En 1973 esta empresa tenía ubicadas 35 subsidiarias en el extranjero con lo cual se ubicaba como la segunda empresa con mayor número de establecimientos. En 1990 el consorcio tenía diversificada su producción con 16 subsidiarias en E.U, 2 en Canadá, 2 en Latinoamérica, 20 en Europa y 2 en Asia."Jordy Micheli, GLOBALIZACIÓN Y PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO; Facultad de Economía 1994. pág 137 y 138.

internacionalista de Ford. Cuando llega la crisis en los setenta G.M. se ve más afectada que Ford.

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

La producción de la General Motors (GM.) y el resto de la industria automotriz norteamericana en 1970 fue de 8 284, mientras que la japonesa se ubicó en 5 289 unidades. Desde este año hasta 1974 la producción de vehículos estadounidenses continuó en ascenso, hasta 1975 que se observa una disminución de 10.7%, en 1976 se recupera con 27.9% y desde 1979 hasta 1983 la industria se encontraba en crisis, mientras que los japoneses ocupaban los primeros lugares.

## ESTRATEGIAS DE INVERSIÓN.

Ante esta situación, la compañía G.M. empezó a adoptar estrategias agresivas para hacer frente a la competencia japonesa. Se implementaron las coinversiones<sup>13</sup>. En 1971 la empresa adquiere el 34.2% de acciones en motores Isuzu, una compañía japonesa productora de coches y camiones; G.M. distribuye estos productos en los mercados extranjeros. En 1972 la compañía se unió con tres empresas japonesas para formar G.M.-Allison Japan Limited, en la cual participó con un 50% de capital propio para desarrollar transmisiones automáticas de alta resistencia.

---

<sup>13</sup>Las razones para acuerdos revelan algunas tendencias:

- 1.- Abaratar costos y disminuir riesgos tecnológicos; se busca usar diseños comunes y aprovechar la investigación y desarrollo de las empresas transnacionales al instalarse en otras zonas.
  - 2.-Combatir los problemas comerciales para tener acceso a diversos mercados. por ejemplo, la Northern Telecom, LTD., al trasladar funciones productivas a Estados Unidos, obtuvo acceso a Japón.
  - 3.-Superar problemas políticos, como en el caso de la BASF que se mudó a Cambridge porque el movimiento ecologista impugnó su proyecto de biotecnología
  - 4.-Las compañías se asocian para combatir reglas y licencias de los Estados Nacionales.
  - 5.-Combatir costos, como la Ford que usa el diseño de la Nissan.
  - 6.-Defender el mercado local.
  - 7.-La asociación de empresas establecidas con emergentes.
  - 8.-Flexibilizar la producción y compartir tecnología avanzada en los productos, como la Xerox y la Fuji Xerox de Japón
  - 9.-Crear fondos de inversión. y
  - 10.-Invertir en otro país de manera conjunta; por ejemplo, en la otrora URSS, entre las empresas Ford, Archer Daniels, Midland, RJR Nabisco, Johnson y Johnson, Kodak, y Chevron.
- Así las corporaciones de Europa y Estados Unidos celebraron más de 3000 acuerdos de 1983 a 1989. De ellos, 57%, correspondientes a este último país, no tuvo éxito. De 1986 a 1989 Estados Unidos recibió 200 000 millones de dólares en inversión extranjera desde Japón y Europa; con ellos llegaron empresas, fases de producción especializadas, investigación y desarrollo, tecnología y cambios en la empresa, en el proceso de trabajo mismo. El proceso ahora parte de las siete naciones industrializadas hacia el resto del mundo e incluye a las naciones dependientes con monto similar.
- Vease el artículo, NUEVA REGIONALIZACIÓN MUNDIAL, DESARROLLO LOCAL Y GOBERNABILIDAD de Ivan molina, en la revista Comercio Exterior, No. 11; México, Noviembre de 1997, Pág. 931.

En 1980 se alió con Susuki Motor de Japón con 5.3%. En 1983 adquirió el 40% de las acciones de Aralmex, S.A. de C.V. la empresa mexicana mas grande de fabricación de componentes para suspensión. En el mismo año invirtió 5 mdd en un proyecto conjunto y con participación de 50% con la compañía Fujitsu Fanuc Ltd para formar la empresa denominada G.M. Robotic. En 1983 G.M. decidió elevar su capacidad de competencia mediante dos modalidades. La primera a través de una coinversión con la empresa japonesa Toyota para producir autos compactos, y la segunda fue la decisión de importar a partir de 1984, 300 mil automóviles de Japón. Con esto se inicia el proceso de fusiones.

G.M. resolvió el problema de mejoramiento de calidad de varias maneras: a) En mayo de 1984 adquirió 10% de acciones de Phillip Crosby Associates, inc. reconocida firma de consultoria y capacitación en calidad administrativa. Conjuntamente crearon el instituto de la Calidad de General Motors. b) En 1984 y 1985 la corporación adquirió posiciones minoritarias en varias compañías de producción de tecnología, que tenían experiencia en inteligencias artificiales y áreas especializadas de aparato de visión, como son: Teknowledge con el 13 % en acciones; Diffracto, 30%; Robotic Vision Systems, 18%; View Engineering, 15% y Applied Intelligents Systems, 15%. En este contexto de coinversiones, fusiones, competencia, innovaciones y de regulaciones estatales se da la reestructuración de G.M.; permitiéndole disminuir sus divisiones de producción de cinco a dos. El objetivo de este cambio fue diseñar y producir automóviles de formas más eficiente y a menor costo; una división se encargó del segmento de autos menores y otra del segmento de autos mayores. Todo esto implicó cierre de algunas de sus empresas, despido de trabajadores y relocalización de empresas. Ver cuadros 7 y 8



cuadro 7.

**EMPRESAS AUTOMOTRICES TERMINALES ESTABLECIDAS EN ESTADOS UNIDOS.**

1992

## CAPACIDAD

## DE PRODUCCIÓN.

Chrysler	1'720,000
Ford	3'330,000
General Motors.	5'120,000
Total de las tres Grandes	10'170,000
CAMI	200,000
Diamond Star	240,000
Honda	610,000
Mazda	240,000
Nissan	480,000
Nummi	340,000
Toyota	290,000
Sia.	120,000
Total transplantes japoneses en EUU.	2'520,000
Total de Estados Unidos	12'690,000

FUENTE: Raúl Morales Castañeda 1994. En el libro reestructuración de la Economía Mexicana, Ed.UAM-AZCAPO.

Cuadro 8

## DISTRIBUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE VEHÍCULOS

## AUTOMOTORES POR PAÍSES PRINCIPALES.

(Cifras en Porcentajes)

	1971	1976	1981	1986	1992
Japón	17.4	20.4	29.5	26.8	25.3
E.U.U.	31.9	29.9	21.0	24.8	19.8
Alemania	11.9	10.1	10.3	10.0	10.5
Francia	9.0	8.8	8.0	7.0	7.6
España	1.6	2.3	2.6	3.3	4.7
Canadá	4.0	4.3	3.5	4.1	4.0
Corea del Sur	0.1	0.1	0.4	1.3	3.5
Italia	5.4	4.1	3.8	4.0	3.4
Reino Unido	6.6	4.4	3.1	2.7	3.1
URSS	3.4	5.3	5.8	5.0	2.9
Brasil	1.5	2.6	2.1	2.3	2.2
México	0.6	0.8	1.6	0.7	2.2
Suecia	0.9	1.0	0.8	1.1	0.6
Otros	5.6	6.0	7.6	6.9	10.2
Total	100	100	100	100	100

fuentes: Raúl Morales Castañeda, "El capítulo automotriz del TLC: Significados e implicaciones para México";  
 Reestructuración de la Economía Mexicana, Ed. Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco 1994.

En este cuadro solo pretende mostrar la importancia que han ganado la industria automotriz de E.U.U., Japón y Alemania de 1971 a 1992. Producto de la lucha por el

control del mercado a nivel mundial. Permitiendo formar grandes redes industriales en este mundo instantáneo controladas por las empresas trasnacionales y multinacionales.

## **IMPORTANCIA DE LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA.**

Antes de terminar este capítulo, es necesario plantear de manera mucho más específica las estrategias de innovación tecnológica que la industria de automóviles ha impulsado para hacer frente a la competencia en la era de la mundialización capitalista.

La automatización en los procesos productivos actuales, es parte de la estrategia empresarial que tiene como fin lograr mayor calidad, en menor tiempo y menor costo para alcanzar una ventaja comparativa en la competencia dentro del mercado mundial. La automatización es un fenómeno que involucra al propio proceso de trabajo y al mercado. No sólo se trata de un proceso de transformación del trabajo humano, al sustituir al hombre por la máquina, sino también, de la aparición de nuevas necesidades de la sociedad, que se ven reflejadas en la demanda de mercado, como de formas nuevas de extracción del plusvalor.

Es así, que la empresa introduce la automatización en el proceso de trabajo para ser competitiva y satisfacer la demanda del mercado, creada también por la propia automatización para dinamizar el sistema económico. En este sentido el Toyotismo o el sistema de Justo a Tiempo (JIT) es un conjunto de formas de organizar el sistema de producción relacionadas entre ellas. Su origen se remonta al período de posguerra, con

el intento de algunas empresas japonesas, entre ellas Toyota, de adaptar las prácticas occidentales al contexto japonés. En este sentido el cambio de modelo del fordismo hacia el Toyotismo en la industria emblemática del capitalismo, la del automóvil, constituye ya un tópico de la economía industrial, la sociología económica y la teoría de las firmas transnacionales( Jordy Micheli 1996).

Los objetivos del sistema JIT son reducir el tiempo de preparación de las máquinas; reducir los inventarios, especialmente los de colchón; eliminar errores y rechazos; producir la calidad en el espacio de fabricación; crear una visibilidad de las características de la producción con el fin de detectar los errores tempranamente, lo cual va asociado a pequeños lotes de producción. Todo esto necesita de una alta calificación de administradores e ingenieros de proceso, los cuales deben tener un gran conocimiento sobre los detalles del proceso del trabajo y una gran percepción sobre las posibilidades de la fuerza de trabajo, así como capacidad para generar información oportuna. Por parte de los trabajadores se requiere que sean cooperativos y autodisciplinados y se considera que no sean sustituibles. El trabajo requiere de una gran intensidad de esfuerzos ya que la operación de las máquinas no es secuencial y los trabajadores se desplazan acudiendo a diversas tareas.

En el sistema JIT la producción nunca es totalmente estandarizada y la curva del aprendizaje nunca se aplana; se trata de un sistema que aplica continuamente el principio de aprendizaje en la producción. El JIC es un sistema de producción en masa basado en

una colección de producción de grandes lotes separados por grandes colchones que desembocan en una línea final de ensamble; en tanto que el JIT es un método de producción en masa que consiste en una serie de pequeños lotes altamente integrados. Este sistema requiere y se caracteriza por: a) polivalencia de los trabajadores ( flexibilidad más rotación de puestos); b) sistemas simples de pago; c) baja rotación de administradores y trabajadores claves; d) cercanía de administradores e ingenieros de proceso con la producción; e) control de cero defectos; f) equipos de trabajo y círculos de calidad y relaciones muy cercanas con los proveedores. Es decir, la flexibilidad permite el uso óptimo de la fuerza de trabajo y de la capacidad instalada, de acuerdo a las fluctuaciones en la demanda del mercado; y logra un aumento de la productividad de la fuerza de trabajo y una mayor rotación del capital fijo invertido (Leonel Corona 1991).

La flexibilidad en la producción requiere de una descentralización en la organización por especialización: surge entonces el subcontratismo, donde la empresa se concentra en aquellas actividades con mayor valor agregado, subcontratando las demás actividades.

Los cuatro ejes son complementarios en un sentido y contradictorios en el otro. La flexibilidad en la producción requiere de una descentralización en la organización; igualmente la integración necesita un control centralizado en la organización. Dominar y avanzar estos aspectos contradictorios, constituye el reto de la empresa del futuro y de la industria automotriz que es la pionera en estas innovaciones.

## CONCLUSIONES.

La mundialización de la producción y de los mercados se apoya en un nuevo tejido, producto de las estrategias de la conversión de las empresas transnacionales en corporaciones multinacionales (CM). El modelo de batalla entre las corporaciones desde su país de origen y sus filiales en otras nación consiste en un tablero de acuerdos y nuevas regiones industriales en la economía mundial. Las CM son empresas sin frontera, mundiales; se adaptan a las condiciones del país sede y se presentan como nativas. Con base en sus estrategias la tecnología se convierte en herramienta y consecuencia de su competencia permanente. El comercio internacional típico y específico, la inversión extranjera, las fusiones y adquisiciones, la Subcontratación, las licencias, la inversión compartida, la investigación y desarrollo, los acuerdos interempresariales, la fusión y comercialización de tecnologías, la articulación de proveedores internacionales, la intermediación financiera, la integración regional y sub-regional<sup>14</sup>, la creación de redes de punto de producción mundializada y de redes de punto de región subdesarrollada, son formas reales de este capitalismo corporativo de fin de siglo. Donde la industria automotriz es una de las que vienen en pujando en esa sentido. Cuyo único fin es la mayor extracción de plusvalor y el control del mercado mundial de autos para la realización de

---

<sup>14</sup>La lógica global-local del capitalismo global ha producido lo Ohmnae llama "estados regionales". estos son: Unidades geográficas como el norte de Italia; Baden-Würtemberg (o el alto Rin); Gales; San Diego/Tijuana; Hong Kong-Sur de China; el Silicon Valley/Área de la bahía en California; y Pusan ( en la punta sur de la península coreana) y las ciudades de Fukuoka Kitakyushu en la isla Kyushu en el norte japonés. Otros estados regionales incluyen el triángulo del Crecimiento de Singapur; Jahore (el estado más al sur de Malasia) y las vecinas Islas Riau de Indonesia ) incluyendo Batam, una larga zona libre de impuestos); Research Triangle Park en carolina del Norte, la región de los Alpes-Rhon en Francia, centrada en Lyon con sus estrechos lazos culturales y de negocio con Italia; la región Languedoc-Roussillon, centrada en Toulouse, con sus estrechos vínculos con Cataluña; Tokio y las áreas cercanas; la región de Osaka Y Kansai; la isla Malasia de penang; y el neomergente Gran triángulo de Crecimiento, develado en 1992 a lo largo del estrecho de Malacca, conectando Penang, Medan ( una ciudad indonesia en Sumatra) y Phuket en Tailandia. John Borrego; Dos Mil Cincuenta: El Momento Hegemónico del Capitalismo Global; En la REVISTA INVESTIGACIÓN ECONÓMICA, Facultad de Economía, No. 224, Abril-Junio de 1998, Pág. 71 y 72.

la ganancia. (véase cuadro No. 9) Para esto se crean y destruyen los marcos regulatorios de los Estados Nacionales y se crean necesidades y nuevas mercancías.

cuadro 9

GANANCIAS POR EMPRESA.

( MILLONES DE DÓLARES)

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

FUENTE: CITADO EN CASTILLO FLORES, 1990. EL PERIÓDICO 1990-1994 SE CONSULTÓ EN FORTUNE, VARIOS AÑOS.

### **CAPITULO 3.**

#### **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO. DESARROLLO HISTÓRICO 1925 A 1997.**

Hasta ahora se identifico el papel de la industria automotriz en el proceso de acumulación capitalista a nivel mundial, por lo que en este capitulo se analizara su desarrollo e importancia para la economía mexicana.

La industria automotriz en México, ha sido una de las más dinámicas; ha contribuido al desarrollo industrial y al crecimiento económico del país; su importancia radica en ser abastecedora de vehículos automotores que son importantes para la economía mexicana, ya sea para el transporte de materias primas, de bienes intermedios y finales, así como al transporte de personas; Permitiendo que los agentes económicos funcionen de acuerdo a las necesidades de la reproducción del capital.

Pero además, por el tipo de comportamiento la industria automotriz fue considerada inicialmente como una de las industrias fundamentales del proceso de sustitución de importaciones y hoy por hoy es una de las industrias más modernas y líder del patrón de industrialización de crecimiento hacia fuera o de sustitución de exportaciones.

La industria automotriz en México surgió con alto grado de concentración de capital constante con un desenvolvimiento que estuvo caracterizado por " patrones de expansión internacional de las grandes empresas automotrices extranjeras.



La industria automotriz nacional nació en el año de 1925. cuando se estableció la planta ensambladora de capital estadounidense: Ford Motors Company. Dando inicio a la producción de automóviles en México, con piezas y partes producidas en el exterior, y con una capacidad de automóviles para ese entonces muy reducida. Con la segunda guerra mundial, la industria automotriz norteamericana sufrió una reestructuración parcial de su producción, orientándose hacia la industria militar, lo que trajo como consecuencia que se interrumpiera en gran medida el suministro de componentes para el ensamble de vehículos de México. Esto obligo al país producir internamente algunos componentes, sentándose las bases para el desarrollo posterior de la industria automotriz auxiliar.

## **INSTALACIÓN AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.**

Para el período de 1926 a 1947 se instalaron las primeras líneas de montaje en el centro del país, se inició el ensamblado de autos con piezas de importación, las cuales empezaron a incrementarse sin restricciones con el apoyo de políticas de los gobiernos de México, es decir, no se establecieron trabas cuantitativas a la importación de vehículos o autopartes, tampoco se impusieron contratos de precio, ni requerimientos sobre los programas de producción de las armadoras. Proliferaron marcas y modelos de automóviles de la General Motors, que se estableció en 1935. ensamblando modelos: Opel, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buik y Cadillac; así como las fabricas Automex que se dedicaron a ensamblar modelos Plymouth y De Soto, también camiones Dodge y Fargo. Así para finales de los cuarenta el número de plantas ensambladoras aumentó a 12, surgiendo nuevas empresas como: Automotriz de

México (1941), Equipos Automotrices (1945), Armadora Mexicana (1945), Automóviles ingleses (1946), Automóviles Morris. M.G. y Willys Mexicana (1946). Dicha tendencia duro hasta 1960.

En la década de los setentas, la industria terminal de automóviles, experimentó una expansión que la convirtió en un importante sector de la configuración del aparato manufacturero de México. El peso de la industria en el PIB de manufacturas pasó de 2.2% en 1960, a 4.7 en 1970 y a 6.4% en 1980.

La conformación de este sector estratégico había nacido de un desarrollo en tres grandes fases:

La primera arranca en 1925, con la implantación de la primera fábrica ensambladora, y se extiende hasta 1964. Las plantas creadas se dedican al ensamblado de partes CKD y operan con tecnología de desecho proveniente de los países industrializados. su localización geográfica se concentra en el D.F.

La segunda fase comienza a gestarse en 1965 con las manufacturas de fundición y maquinado de las partes del motor ( monoblock, cigüeñales, árbol de levas, etc.), así como su ensamblado, con este salto tecnológico, son empleados trabajadores con nuevos oficios y calificaciones y tiene lugar la primera desconcentración geográfica de la industria a localidades aledañas a la capital; VW. en Puebla, Chrysler y GM en Toluca, Ford en

## Cuautitlán y Nissan en Cuernavaca.

Una tercera etapa estará caracterizada, a partir de 1981, por la incorporación de los procesos de estampado de la carrocería y por el gran adelanto tecnológico y organizacional que tiene lugar en las fases de maquinado y ensamble del motor, en nuevas instalaciones dedicadas solo a abastecer el mercado de Estados Unidos.

En estas plantas surge la introducción de robots, prensas automáticas y máquinas herramientas de control numérico aunque sigue existiendo una estrecha articulación con procesos intensivos en mano de obra. Tiene lugar una nueva desconcentración geográfica y la gestión de la fuerza de trabajo empieza a sufrir tensiones por la dualización resultante: el abatimiento de las condiciones de trabajo en las nuevas instalaciones fabriles obliga a un proceso de concesiones contractuales en las antiguas y se inicia así una nueva etapa de disciplinamiento laboral que será fundamental en la historia reciente de la industria.

El tránsito de la segunda a la tercera etapa, está marcado por los acontecimientos críticos del período comprendido entre 1977 y 1984. Sus datos más significativos son los siguientes: a partir de un nivel de 195 mil automóviles vendidos en 1977, la demanda interna creció hasta 340 mil vehículos en 1981, representando un aumento de 75%; Sin embargo, a mediados de 1982, una caída en el mercado llevó la demanda de 1983 al nivel de 1977. Este tipo de correspondencia entre demanda y producción, obligo a las empresas transnacionales a adoptar estrategias empresariales cada vez más agresivas y globales para resolver el

problema de los ciclos económicos y la realización de ganancia.

Puesto que la estrategia de diversificación de la oferta con la cual operaron las empresas no tenía vinculación con la estructura productiva existente en el país, aquella tuvo que basarse en una expansiva corriente de importaciones, que aumentó en forma aun más dinámica que la propia producción. Tan sólo entre 1978 y 1981, las importaciones de productos automovilísticos pasaron en valor de 516 millones de dólares a 2,440 millones, significando un incremento de 372%.

En este contexto la creciente producción de marcas y la corta escala de producción de cada línea de automóviles inhibían la inversión en equipo por parte de las empresas del sector terminal, y, por las mismas razones las empresas de autopartes locales sólo podían proveer una parte de la heterogénea gama de productos necesarios.

La producción de varias marcas se tornó en un rasgo acusado de la industria, Cinco fabricantes producían cada uno, de tres a cuatro modelos diferentes.

El disparo de las importaciones contrastó con la estabilidad que observaron las exportaciones, lo cual llevó a un profundo desequilibrio de divisas, que en los años de 1980 y 1981 fue de 1377 y 1959 millones de dólares respectivamente. Este déficit representó 43 y 53% del balance comercial negativo del país.

El ciclo iniciado en 1977 tuvo como marco el decreto de ese mismo año. El desarrollo de la industria automotriz en México ha estado regulado por una serie de decisiones de política industrial que se expresaron por medio de decretos dirigidos a está. De ellos, destaca el decreto de 1977; que consiste fundamentalmente en medidas para la producción e importación de automóviles, camionetas y camiones con peso bruto Vehicular de menos de 8.9 toneladas. Este fue el marco regulatorio de la producción y comercialización automotriz hasta 1993. Sin embargo, los dos decretos de diciembre de 1989, Uno de ellos, el Decreto para el fomento y modernización de la industria Automotriz, y El otro Fomento y Modernización de la industria Manufacturera de Vehículos de Autopartes que ordena la producción e importación de autobuses, camiones pesados y Tractocamiones. Delinearon una nueva estrategia para la industria automotriz orientada a la apertura Comercial y la desregulación de la industria. Entre sus propósitos estaban aumentar las exportaciones y estimular el desarrollo de la industria en el país, sobre todo de las autopartes, pero en un marco nuevo y con instrumentos distintos que tendieran al aprovechamiento de las economías de escala de la industria.

Los elementos fundamentales de política que establecieron esos decretos son:

En primer lugar, se eliminaron las cuotas de participación del mercado previamente existentes, y con ellas los impedimentos a la competencia entre las empresas terminales.

Estas quedaron en libertad de decidir las marcas y modelos de vehículos por producir.

En segundo lugar, por primera vez en cerca de tres décadas se permitió la importación de automóviles nuevos.

El primero de los dos decretos permitió a las armadoras la importación de automóviles de pasajeros y camiones comerciales, ligeros y medianos, a partir de noviembre de 1990, a condición de que se compensaran con exportaciones y no excedieran del 15% de sus Ventas internas de manera inicial, y del 20% a partir de 1993.

Antes de este último año, además, no se permitieron importaciones de automóviles con motores de menos de 1.8 litros de Cilindrada.

Para poder importar, las empresas habrían de tener superávit de divisas, es decir por cada peso de importaciones de vehículos exporta 2.5 pesos en 1991, 2.0 pesos en 1992 y 1993; y 1.75 pesos a partir de 1994. Estas condiciones equivalían a cuotas virtuales e implícitas de importación definidas en términos de valor. En resumen se puede decir que lo que caracterizó al nuevo decreto fue la decisión de regular la rama mediante la definición de la estructura de la oferta, dejando de lado la tradicional presión administrativa sobre los niveles de integración nacional pero endureciendo las disposiciones sobre el balance comercial y en correspondencia con el "nuevo modelo" de política económica de corte neoliberal, donde la exportación de la manufactura se convierte en el "eje de crecimiento económico" para México.

El comportamiento de la industria automotriz a partir de 1984, refleja el perfil exportador

resultante de las nuevas instalaciones. Desde ese año, las ventas de automóviles para el mercado interno han continuado con su comportamiento cíclico, con un pico en 1985 de 242 187 automóviles y otro en 1990, con 352 617.<sup>1</sup> Las exportaciones de automóviles han crecido tendencialmente a partir de 1987; cuando la planta de Ford de Hermosillo comenzó a enviar sus modelos hacia Estados Unidos. Ver el cuadro 1.

Cuadro 1.

EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES 1982-1990\*

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Chrysler	54	2198	6686	13534	15499	41037	28495	45643	55355
Ford	0	0	0	0	0	57773	66361	39580	88604
GM.	0	0	7897	29466	18672	32272	36506	40376	40993
Nissan	0	85	692	3965	5965	10325	12319	17228	18737
VW.	13695	18690	15171	3248	48	85	473	23065	46237
Total:	13749	20973	30446	50213	40220	141492	144154	165892	249926

\*.- A excepción de Nissan cuyo mercado es Centro y Sudamérica, las demás empresas exportan hacia EU y marginalmente a Canadá.

Fuente: Jody Micheli, Globalización y Producción de automóviles en México; Facultad de Economía 1994.

El papel jugado por las firmas estadounidenses en México fue dirigido hacia el mercado de exportación: desde 1985 son las que realizan un mayor aporte a las ventas externas, y desde 1987 su mercado principal es foráneo.

<sup>1</sup>Jody Micheli, GLOBALIZACIÓN Y PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO; Facultad de Economía 1994, pág. 159

De 1983 a 1986, por cada automóvil que fabrican para el mercado externo, las firmas de Estados Unidos en México produjeron 3.15 para el mercado interno, pero de 1987 a 1990, esta relación cambio 1.35 para exportación, así, se revela la nueva " habilidad " de complementar mercados que en conjunto han adquirido las firmas.

En 1989, el nivel fue de 349 mil unidades y en 1990, de 600 mil. Ello refleja el afianzamiento de una nueva etapa en la manufactura de automóviles, tendientes a las economías de escala. Ver cuadro 2

Cuadro 2

VENTA DE AUTOMÓVILES DE LAS FIRMAS DE ESTADOS

UNIDOS, 1983-1990 (UNIDADES Y %)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Ventas en								
México	66081	76333	95719	58547	57432	96017	127629	137283.
% respecto								
a todas las								
firmas.	34.6	35.2	42.8	39.5	36.6	45.7	46.5	38.9
Exportaciones	2198	14583	43000	34171	131082	131362	125599	184952
% respecto a								
todas las fir_								
mas	10.5	47.9.	85.6	85.0	92.6	91.1	75.7	74.0

Fuente: Jordy Micheli; Globalización y producción de automóviles en México, Facultad de Economía 1994.



En cuanto a motores en 1982 se exportaron 319 mil 868 unidades, en 1984 se rebasó el nivel de un millón de unidades. Ver cuadro 3

**Cuadro 3**  
**EXPORTACIÓN DE MOTORES 1982-1988.**  
( Unidades)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Chrysler	135620	264610	357310	309496	272163	234958	210109
Ford	1000	21000	133000	172000	296000	275000	277224
GM.	137947	348669	475247	520976	479431	463456	543535
Nissan	0	165	27023	54498	30880	72039	53539
Renaul	0	0	0	50178	39051	79556	133282
VW.	45301	73790	169946	209807	207377	242331	211248
<b>Total:</b>	<b>319868</b>	<b>708234</b>	<b>1162526</b>	<b>1316955</b>	<b>1324902</b>	<b>1367340</b>	<b>1428937</b>

Fuente: Jordy Micheli, Globalización y Producción de Automóviles en México.

La participación de las firmas de Estados Unidos es igualmente fundamental, pero con una tendencia a bajar: En 1982 aportaron 85.8% y en el período de 1985 a 1988, 74.6% en promedio. Ver cuadro 4.

Cuadro 4

## EXPORTACIÓN DE MOTORES DE LAS FIRMAS DE EU. 1982-1988

( Unidades Y % )

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Exportaciones	274567	634279	965557	1002472	1047594	973414	1030868
% respecto a							
todas las							
firmas.	85.8	89.6	83.1	76.1	79.1	71.2	72.1

Fuente: Jordy Micheli; Globalización y Producción de Automóviles en México; Facultad de Economía 1994.

El relevante desempeño exportador que ha adquirido esta industria, le ha dado un peso estratégico en la recuperación de indicadores del sector externo mexicano.

El valor de estas exportaciones ha subido de 412 millones de dólares en 1982 a 3,297 en 7 años.

La estructura de estas exportaciones ha sufrido una transformación importante, pues desde 1982 hasta 1986, los motores representaban más de la mitad de aquellas, pero desde 1987 los automóviles terminados ocupan el primer lugar, con un aporte de aproximadamente 45% en todo el período 1987- 1989, y de 42% los motores.

El peso de esta industria en el conjunto de las exportaciones de manufacturas nacionales ha pasado de 12.2% en 1982 a 28.7% en 1987. Desde 1983 presenta un saldo positivo tendencialmente creciente en su balanza con el exterior, misma que fue de 960 millones de dólares en 1982 y 1 342 en 1989. En el primer año significó 57.6% del saldo comercial del país, y en 1989 representó un contrapeso al primer déficit comercial que apareció en la historia económica reciente de México, de 645 millones de dólares. Se tiene, que Estados Unidos es fundamentalmente un país exportador de autopartes e importador de Vehículos (producidos en México), aunque es preciso hacer notar que en el período de 1980 a 1987 han crecido más rápidamente las exportaciones de vehículos que las de autopartes, lo cual seguramente permanecerá sin grandes cambios en caso de que se amplíe la integración industrial.

En el TLC. México, adquiere el compromiso de realizar una liberación significativa de su industria automotriz, en términos de barreras arancelarias y no arancelarias al comercio, en lo concerniente a los requisitos de desempeño vinculados al valor agregado territorial y la balanza de pagos, y en lo relativo a las posibilidades de participación de la inversión extranjera en el segmento productor de autopartes., esta liberalización se realizará de manera gradual durante un período que en su mayor parte concluye a los 10 años, pero al final de la transición la liberalización será completa.

## FORD HERMOSILLO EN MÉXICO.

A continuación analizaremos un caso particular, para observar con mas detalle los cambios sufridos en la industria automotriz.

### Antecedentes.

En respuesta a la asociación de General Motor (GM) y Toyota para ensamblar autos en Estados Unidos, Ford renunció llevar a cabo por sí sola la estrategia del auto mundial y adoptó la estrategia del auto japonés-estadounidense. El primer paso fue la colaboración con Mazda de producir, en las plantas de Mazda en Japón, todas las transmisiones manuales para el Escort y otros automóviles ensamblados por Ford en Estados Unidos. El segundo paso fue implementar la estrategia de coinvertir con la firma japonesa Toyo Kogoyo (Mazda) para producir y ensamblar autos vendidos con la marca Ford pero integrados parcialmente o completamente con partes y tecnología japonesa. En 1986 la Ford y Mazda inician operaciones en una nueva y moderna instalación en la ciudad de Hermosillo, en el noroeste de México, con el fin de ensamblar autos Tracer. La inversión inicial fue de 500 millones de dólares, con una alta proporción invertida en capital fijo -que representaba el 55% de los gastos iniciales. Ford Motor Co. de México se aseguró de tener una organización laboral flexible en la planta de Hermosillo con la firma previa a su puesta en marcha de una carta de intención laboral en 1985. Los principales factores de localización- según la propia Ford- fueron tres:

- a) El apoyo del gobierno estatal y federal en crédito e infraestructura;
- b) la cercanía geográfica con Estados Unidos ( 300 Km) y con el puerto de Guaymas (100 Km) de donde se reciben todos los componentes provenientes de Japón,
- c) el acceso a proveedores cercanos y a empresas mexicanas y estadounidenses que surten de insumos a Ford Hermosillo, con lo cual la firma sanea su balanza comercial dentro de México y optimiza el tiempo de entrega y sincroniza su Justo a Tiempo (JIT). y
- d) la existencia de una fuerza de trabajo sumamente dócil, flexible, de escasa sindicalización y de reducida capacidad de negociación en los contratos colectivos de trabajo.

#### **DINAMISMO Y PRODUCTIVIDAD.**

La planta Ford Hermosillo está integrada a la Body & Assembly División que es una de las dos más grandes divisiones de la Ford Motor Co. La planta inicia con la producción de automóviles subcompactos Tracer. Toda la producción de la planta es exportada principalmente a Estados Unidos y en menor medida a Canadá. Su capacidad de producción inicial fue de 130,000 unidades anuales. Para 1990 su capacidad se amplió a 140,000 y adaptó su línea de producción para ensamblar el modelo Escort, mediante la inversión de 300 millones de dólares. Este modelo ha representado más del 60% de la producción de Ford Hermosillo desde entonces. En 1994 la planta había producido más de 160 mil unidades, esto es, aumentó su capacidad en una cuarta parte en ocho años.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup>Véase a Jorge Carrillo: "Ford Hermosillo: trayectoria de desarrollo de un modelo híbrido", en el libro JAPAN INC. EN MÉXICO. LAS EMPRESAS Y MODELOS LABORALES JAPONESES de Jordy Micheli, Cueditado por Miguel Angel Porrua y Universidad de Colima, México D.F., 1996, del Pág. 125 a la 159.

El crecimiento anual de producción estuvo aparejado con un fuerte aumento en la productividad física: en una jornada laboral diaria de 9.5 horas se ensamblaban y embarcaban 144 unidades en 1987 y 288 en 1988. Actualmente alcanzan 700 unidades en dos turnos de trabajo. Además la operación es más completa que antes ya que se duplicaron los modelos. Hasta 1990 sólo se producía el Tracer y la St. Wagon ( en diferentes versiones); después de ese año se sumó el Escort y otra camioneta.

Gracias a la productividad y calidad alcanzada a los tres años de funcionamiento ocupó el primer lugar dentro de la compañía y el segundo en la lista mundial de plantas terminales. Para 1993 tenía el cuarto lugar dentro del consorcio. Ramírez (1995) reporta, para el período 1989-1991, un aumento de la productividad al pasar de 26 horas por auto a 24; un 50% de disminución de los defectos en el área de ensamble. Otro indicador de eficiencia en el mismo período fue: reducción del tiempo de inventarios en materiales de 2 horas a 1.35. Al inicio de los años noventa cada empleado propone en promedio 35 innovaciones por año, de las cuales 97% son aceptadas. Sin embargo, las mejoras propuestas por los trabajadores han disminuido de cinco al día. Esto debido a la frustración salarial y de responsabilidad. (J. Carrillo, 1996). La disminución en las innovaciones se ha atacado con estímulos económicos a través de productos electrodomésticos. La competencia por premios fue bien aceptada entre los trabajadores, aunque no se ha logrado alcanzar el nivel de innovaciones que se tenía hace algunos años.

En enero-marzo de 1995 la planta produjo 26,700 Escort y 13,830 Tracer. Con este establecimiento Ford México mantiene desde 1987, un lugar destacado en el volumen de exportaciones en la industria automotriz. Previo a la instalación de Ford Hermosillo, la firma

no exportaba autos. De 1987 a 1994 esta planta ha tenido una participación que oscila entre 30 y 35% del total de exportaciones de la industria automotriz en el país. La importancia de las exportaciones es tal que la relación de unidades exportadas dentro del total de unidades producidas en México pasó del 60%, en 1987, al 93% en marzo de 1995. En otros términos, las 61,108 unidades vendidas en el mercado mexicano por Ford Motor Co., en 1994, tan sólo significaron alrededor de la tercera parte de las unidades exportadas por Ford Hermosillo. La planta es vital para la economía de Sonora, ya que la mayoría de las divisas de dicho estado son generadas por la misma. Se menciona que Ford es la planta que más divisas genera de toda la industria manufacturera del país. Este dinamismo productivo no significa que la planta esté ajena a la crisis del mercado del automóvil. Por el contrario, desde 1991 han habido de manera constante paros técnicos. Hasta una semana por mes llegó a suceder en 1991-1992. En 1994 sólo tuvieron dos semanas de paro técnicos y en 1995 ya han tenido otras dos semanas.

## **PROVEEDORES.**

Los componentes provienen principalmente de Japón (50% del valor de los mismos) y en mucho menor medida de Estados Unidos (17%). Desde el inicio y hasta 1990, esta planta mantenía un grado de integración nacional superior al 30%, involucrando a ocho ciudades del norte del país.<sup>3</sup> El sistema JIT ha provocado la instalación de empresas subcontratistas

---

<sup>3</sup>Si bien las empresas automotrices en 1985 mantenían una integración de más del 60%, las maquiladoras de autopartes para la exportación no rebasaban el 3%. Por tanto, en un contexto de manufacturas

alrededor de la planta (que no son propiedad de Ford.), así como de proveedores de radiadores para asientos (propiedad de Ford), de arneses ( en coinversión con capital estadounidense) y de vidrio (coinversión de Ford con capital mexicano).

Esta planta cuenta con el mayor número de proveedores independientes de la industria automotriz y la mayoría de estos proveedores han recibido el Q1. Actualmente la empresa se encuentra en una profunda reorganización internacional en Norteamérica. En su estrategia, al igual que en GM y en Chrysler, destacan tres aspectos. Primero, conservar el corazón de la producción del automóvil y externalizar diversas autopartes como los cubreasientos, arneses y convertidores. Segundo, fusionar divisiones para simplificar sus operaciones. y Tercero, especializar sus plantas ensambladoras, de tal manera que inclusive el Complejo Industrial de Ford en Cuautitlán produzca un solo modelo para toda Norteamérica.

### **AUTOMATIZACIÓN Y JUSTO A TIEMPO.**

La empresa Ford instaló en esta planta la tecnología más sofisticada de la firma en el mundo. Las innovaciones incluyen la aplicación de los sistemas CNC; CAD-CAM y un considerable número de robots de marcas japonesas. Para 1989, se utilizaban cerca de 100 robots distribuidos en los departamentos de carrocería y pintura. Actualmente hay 114 robots en carrocería, cinco en estampado, uno en ensamble y máquinas CNC nuevas para el sellado en pintura. Los sistemas, maquinaria y equipo fueron implantados básicamente por el rededor de 60 a 70 japoneses, los cuales una vez iniciadas las operaciones regresaron al Japón.

---

para exportación, la tasa promedio del 33% es alta para el caso de México. Idem. J. Carrillo. Pág. 167.



La eficiencia de conceptos administrativos como el JIT es alcanzada en la planta de Hermosillo, gracias a que se logro reunir en un mismo lugar por primera vez la experiencia de Ford en América, a las operaciones de ensamble y estampado, haciendo más funcional el principio de los flujos y de los tiempos programados, así como a los proveedores "satélites" localizados alrededor del establecimiento.

Los departamentos se encuentran muy cercanos entre si (las líneas de estampado y ensamble están unidas), obteniéndose con ello una supervisión de tipo más genarl. La línea más larga es la de ensamble con 800 m. En el departamento de materiales sólo tiene en stock lo que necesitan las dos horas siguientes de producción. En el departamento de estampado, parte del manejo de los materiales se realiza con grúas controladas por radio, y se tienen máquinas transfer y robots japoneses. En el área de ensamblado, existían 96 robots programables de tres y cinco ejes de acción para realizar de manera automática el 95% de los puntos de soldadura de la carrocería del automóvil. De estos robots, 91 estaban en el área de soldadura. En promedio, en ese año los robots hacían cuatro mil puntos del auto y los trabajadores 600. Todos los robots eran point to point y cuatro eran PUMA, teach in. El transporte aéreo es controlado y cuenta con lector de códigos para completa identificación por unidad. En la fase de pintura, la primera etapa es totalmente automatizada. Se incorporó un sistema por estaciones, donde se sumerge la carrocería para que se adhiera el fosfato. Los hornos donde se aplica la pintura, son de forma triangular para evitar la dispersión de contaminantes, permite que el proceso se ejecute de manera simultánea sobre varios automóviles sin riesgo de que se mezclen los colores. Fueron instaladas ocho máquinas computarizadas y dos más recientes. No obstante, la capa de pintura final es manual. En el ensamble final, la empresa

instaló un sistema de transportadores aéreos con mecanismos automáticos de sujeción, un lector láser de código y luces indicadores por estación para opciones múltiples, entre otros. Finalmente, el departamento de control de calidad es el que audita a los otros. El control es muy estricto e idealmente no tiene que sobrepasar los 240 UPAS. En 1990, diariamente se auditan seis unidades al azar. Cada tres meses venía un especialista de Estados Unidos ( programa nova) para checar el control de calidad y seleccionar 12 autos aleatoriamente. La medición era a través de los UPAS; entre más errores encuentre el auto más UPAS contabilizan. El promedio de calidad japonesa es de 240 puntos.

### **Estructura organizativa y de trabajo.**

La estructura ocupacional fue simplificada desde su inicio. En noviembre de 1986, contaba con 17 puestos y 18 departamentos para los trabajadores sindicalizados en sus plantas. A todos sus obreros se les llama Técnicos Universales. En 1990, existían círculos de calidad aunque de manera un poco más limitada que los 74 equipos de trabajo que incluían a grupos naturales. Actualmente el 100% de los trabajadores participan en los mismo. Los líderes de los equipos son personal sindicalizado pero seleccionados por la gerencia. En términos de la organización global de la empresa existen tres niveles básicos considerados como núcleo primordial a los grupos de trabajo formados por obreros. El segundo nivel está conformado por el grupo de asesores (especialistas de producción, mantenimiento y materiales, etcétera), y el tercer y último nivel es el grupo de planeación compuesto por gerentes.

## **EVOLUCIÓN DE LAS RELACIONES LABORALES.**

Se pueden encontrar cuatro etapas en la actividad sindical en Ford Hermosillo.

Primera fase. Inicia el 29 de abril de 1986 con la firma del contrato colectivo y termina con la primera revisión contractual en febrero de 1988. Su característica esencial es el enfrentamiento de la sección local contra la gerencia por mejores salarios, prestaciones y condiciones laborales en general. Además se intensificó el trabajo y aumentó el número de autos por hora y el involucramiento para resolver problemas sin que ello representara ningún estímulo económico.

Segunda fase. Cubre los 12 meses siguientes, incluye el ascenso y la posterior caída de grupos opositores al Comité Ejecutivo Local y concluye con la revisión salarial de febrero de 1989. Es una fase de formación y actividad de trabajadores militantes que demandan la democratización de las estructuras internas del sindicato ( se presenta la primera huelga, despidos de líderes, destitución del Comité Local) pasando las demandas salariales a un segundo plano.

Tercera fase. Parte de la revisión salarial de 1989 y se prolonga hasta 1992. Incluye la revisión contractual de 1990 y 1992, y la reagrupación organizativa interna de frente a una guerra fría de hostigamiento y amenazas de la gerencia. y

Cuarta fase. A partir de 1993 y hasta la actualidad, se presenta una mayor cooperación entre el sindicato y la empresa. Baja incidencia de conflictos. Crecen las prestaciones y los asuntos laborales -no técnicos- son tratados en los equipos de trabajo y negociados ahora por el

sindicato<sup>4</sup>.

## CONCLUSIÓN:

En el proceso de industrialización de la economía mexicana, la industria automotriz era considerada por sus efectos multiplicadores de las mas importantes. Para ello se propuso impulsar una industria de autopartes de propiedad nacional y la otra, la terminal de capital extranjero. Para ello se impulsaron leyes y reglamentos para su desarrollo y consolidación. Sin embargo la dinámica siempre estuvo marcada por las necesidades del capital transnacional y por la lucha por la hegemonía internacional. Esto permite explicar la disminución de integración de la industria automotriz. En 1985 era del 60% y en 1990 es de 30%. Así muchas empresas que conforman la industria de autopartes tenderán a desaparecer o ser de propiedad extranjera. El papel de México es ensamblar automóviles ligeros y la plataforma para penetrar a los mercados de la economía mundial.

---

<sup>4</sup>Idem. J. Carrillo, 1994, Pág. 183

## **CAPITULO 4.**

### **DESARROLLO RECIENTE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.**

El sector manufacturero de México experimenta hoy en día una reconversión industrial. La orientación exportadora de sus industrias de punta ha modificado dramáticamente las prácticas tecnológicas y organizativas asociadas al modelo sustitutivo de importaciones. Esto ha sido consecuencia de las nuevas estrategias adoptadas por las empresas trasnacionales y de la decisión de la burguesía nacional para salir de la crisis estructural que vive México desde de 1976 y para responder al actual proceso de trasnacionalización del capital que se está dando en todos los rincones del mundo, donde la industria automotriz es una industria emblemática del capitalismo actual.

### **LOS RASGOS ESTRUCTURALES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SON:**

1.- Las empresas terminales de la industria constituyen un mercado de naturaleza oligopólica, no sólo en México sino también a nivel mundial. Esto hace que las decisiones estratégicas jueguen un papel importante y de hecho las empresas participantes sigan un patrón complejo de alianzas y competencia de manera simultánea. El horizonte de planeación estratégica de las empresas suele ser mundial.

2.-La industria automotriz se ha descentralizado geográficamente y se ha globalizado de manera acentuada, lo que ha llevado a un comercio intraindustrial amplio e intenso.

3.-Existen barreras importantes a la entrada, sobre todo en el caso de la industria terminal. Muchos países empeñados en impulsar una industria automotriz han seguido la estrategia de desarrollar una industria territorial propia pero a cargo de empresas ensambladoras de propiedad extranjera como es el caso de México, Canadá, España, y Brasil.

4.-En la industria terminal la diferencia del producto es acentuada y la importancia de las economías de escala es muy grande. Por ello, para alcanzar la especialización en la producción que permita el aprovechamiento de economías de escala, y para mantener un cierto grado de diversidad de productos, se requieren mercados nacionales grandes o estrategias de exportación agresivas y exitosas.

5.-La producción de vehículos y motores es intensiva en capital y necesita de la conjunción de una gran variedad de tecnologías y procedimientos de manufactura. También envuelve procedimientos de diseño complejos y refinados. Por lo que la industria automotriz mexicana requiere de grandes cantidades de capital, de acceso a tecnologías complejas y variadas, de grandes contingentes de mano de obra calificada, de ingenieros, Científicos y diseñadores.

6.-Los factores de competitividad de la industria involucran la capacidad de diseño de

productos y de desarrollo tecnológico; la posibilidad de alcanzar escalas de producción que permitan las economías correspondientes; la capacidad de organizar la producción de manera innovadora, lo que en la última década ha llevado a concepciones como la de la " manufactura delgada" (lean production) y los inventarios justo a tiempo.

7.- La reconversión industrial en el sector automotriz si bien ha sido importante y significativo, no ha sido total a nivel microeconomico.

### **TENDENCIAS INTERNACIONALES:**

Para tratar de analizar los posibles cambios en la estructura del mercado automotriz mexicano ante el TLC; debemos partir de la premisa de que la evolución de la industria no será contraria a las tendencias que predominan en la industria automotriz mundial; a saber:

. Automatización flexible de la producción, lo cual permite aprovechar economías de escala y alcance a la vez. Los requerimientos de escala aislados han dejado de ser la fuerza motriz de la concentración de la industria y como resultado de las innovaciones japonesas, existe una nueva organización de la producción. Por lo que se estaría pasando de una producción en masa a una de producción esbelta.

. Continuará la demanda por la diversidad, aún en aquellos segmentos donde la sensibilidad con respecto a precios es mayor.

- . Los gobiernos, tanto en los países industrializados como en los países en vías de desarrollo, no han dejado de apoyar a la industria automotriz.
  
- . La industria se regionaliza en tres mercados predominantes con ciertas características independientes: Norteamérica, Europa y Asia-Pacífico. Los países que dominan en la región de acuerdo a la proporción de vehículos y tamaño de mercado son: Estados Unidos (General Motors, Ford y Chrysler) en América del Norte; Japón (Toyota, Nissan, Mitsubishi) en el Este de Asia, y Alemania (Volkswagen, Daimler-Benz) en Europa.
  
- . Existen acuerdos de colaboración, alianzas y coinversiones. Algunas empresas desarrollan estrategias conjuntas en algún mercado y compiten con estrategias independientes en otros.
  
- . Es evidente que la producción con mano de obra poco calificada se ha reducido drásticamente en la industria automotriz.
  
- . Con la organización actual de los sistemas de producción, se requiere que los proveedores asuman una parte más activa en el diseño y en la ingeniería, para lo cual es necesario que intensifiquen su cooperación con los productores de la industria terminal.
  
- . Las tendencias indican que los productores de autopartes se instalarán cerca de los puntos



de ensamble, con lo cual se crearán mayor número de parques industriales automotrices. El objetivo es poder dar una respuesta más rápida a los cambios en el mercado, al contar con la flexibilidad necesaria para reestructurar los procesos productivos de producción, para esto la proximidad geográfica es un elemento esencial y el vínculo proveedor-productor se fortalece sin necesidad de ligarse a un proceso de integración vertical, que se puede lograr en algunos casos, pero que en otros quita flexibilidad y eleva los costos medios.

. Otra tendencia en el mercado mundial es la proliferación de marcas, éstas no se han reducido, y el automóvil está lejos de ser un commodity, a diferencia de lo que sucede en otras industrias de reciente creación, como por ejemplo la de computadoras personales, donde el proceso de diferenciación ha sido vertical más que horizontal. Por el contrario, las preferencias por automóviles, aún en segmentos de individuos con ingresos equivalentes son muy heterogéneas, lo que permite que los productores busquen diferenciar sus productos como parte de su estrategia. Aunque la competencia en precios es más intensa en el mercado de automóviles populares.

. En resumen: la tendencia hacia la eliminación de barreras intrarregionales en los tres bloques - Norteamérica, Europa y Asia-Pacífico, y la propia estrategia de las empresas, acelera el proceso de regionalización de la industria automotriz mundial y la monopolización del mercado por parte de las grandes transnacionales, hacen que la industria automotriz sea muy dinámica y compleja.

## **IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA.**

El modelo económico que sustenta la llamada "reconversión industrial" en México, que inicia a mediados de 1975 y se profundiza en 1982 con Miguel de la Madrid. Sus objetivos son la apertura económica; la venta de paraestatales; la descentralización y simplicación administrativa; el fortalecimiento del sector externo; el de hacer de México una "potencia media" con capacidad de competir con calidad, precio y productividad a nivel internacional a través de la modernización de la planta productiva y readecuando las organizaciones e instituciones jurídicas, políticas, culturales y sociales a las nuevas formas de dominar y controlar a los trabajadores con el propósito de obtener mayores tasas de ganancias.

En este marco el sector externo, ese conjunto de actividades dedicadas a la venta de un conjunto amplio de bienes y servicios al exterior; se coloca como el sector estratégico de desarrollo económico para el País, de ahí la importancia del sector manufacturero y fundamentalmente de la industria automotriz.

Esta última, por su contribución al PIB manufacturero; Por su importancia en la balanza comercial; Por su activo papel en la promoción de la Industria Maquiladora de Exportación; Porque es la industria que más ha reconvertido sus procesos productivos y por ser la industria que viene pujando con mayor fuerza en el desarrollo de los corredores y distritos industriales que vienen del Norte al centro y viceversa, como alternativas para restablecer los encadenamientos industriales que se desarrollaron y fortalecieron en el modelo de sustitución de importaciones, ahora redefinidos por el modelo de sustitución de exportaciones o de

crecimiento hacia fuera.

Habría que mencionar que el comportamiento de la industria automotriz en relación a los ciclos económicos de la economía mexicana, es un tanto muy heterogénea. Es decir, es una industria procíclica. En la medida en que gran parte de su producción se destina al exterior y muy poca al interior. Esto permite resolver el problema de la realización de la ganancia en mercados constreñidos; así como de reducir los efectos de arrastre de la industria automotriz sobre la economía mexicana en tanto que los insumos que integran los automóviles son de comercio intrafirma y extranjeros.

El sector automotriz reviste gran importancia para México, ya que después de la industria petroquímica, es la segunda fuente de ingresos; además, la variedad de productos incorporados en los vehículos terminados, la tecnología que desarrolla y los procesos productivos que involucra, debería desencadenar efectos multiplicadores sobre la actividad económica en su conjunto. Contribuyendo con ello al crecimiento económico del país. Veamos algunos indicadores de la industria automotriz.

### **PARTICIPACIÓN DE LA INDUSTRIA EN EL PIB NACIONAL:**

Si analizamos la industria automotriz tenemos que en 1988 participa en el Producto Interno Bruto (PIB) con el 1.48%,; en 1989 con el 1.67%; en 1990 con el 1.82; en 1991 con el 1.99%; en 1992 con el 2.12%, en 1993 y 1994 con el 1.92, y en 1995 con el 1.60% ( ver anexo estadístico: cuadro 1). Es decir, la disminución de la participación de la industria en el PIB







nacional se debe a la crisis económica de principios de 1995. El PIB per cápita cayó en 8.7%, el desempleo abierto aumentó más del doble, la economía informal se incrementó proporcionalmente y la inflación alcanzó un nivel aproximado del 52%. (Véase anexo estadístico, cuadro2) Todo esto originó que la demanda de automóviles para el mercado interno disminuyera significativamente alrededor de 33%.

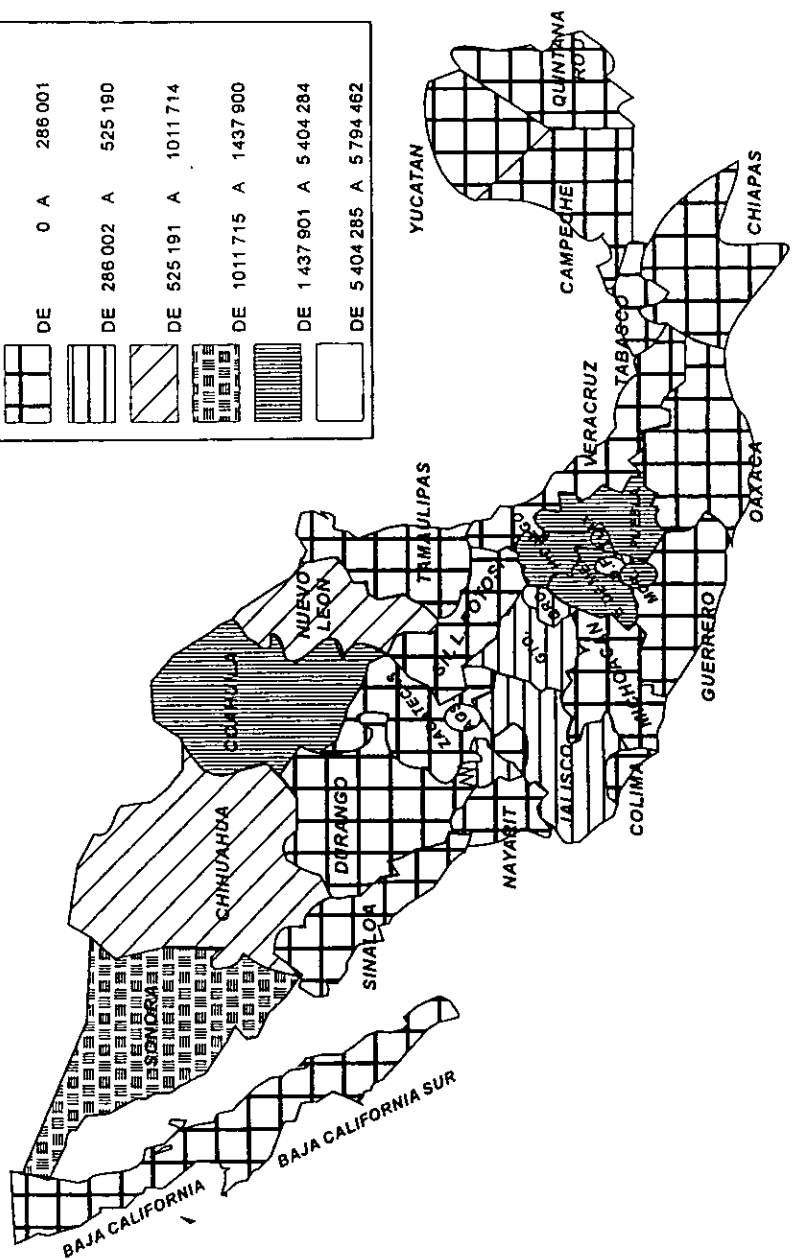
## **PARTICIPACIÓN EN EL PIB MANUFACTURERO.**

La participación de la industria automotriz en el Producto Interno Bruto Manufacturero en 1988 fue de 8.64%; En 1989 de 9.41%; En 1990 con el 10.11%; En 1991 con el 11.14%; En 1992 con el 11.81%; En 1993 fue de 10.95%; En 1994 con el 11.02%. En este año ocupa México, el décimo segundo lugar mundial como productor de vehículos, colocándose en el grupo de los 15 países que generan 92% de la producción en el mundo, siendo con Brasil los dos únicos países latinoamericanos en dicho grupo. Según SECOFI, el sector automotriz duplicó su producción y cuadruplicó sus exportaciones, generando aproximadamente 200 mil fuentes de trabajo. De tal forma que por cada empleo directo generado por rubro ensamblador, se crean siete fuentes indirectas en autopartes y en la red de distribuidores. Donde la inversión productiva fue cercana a los 10 mil millones de dólares, 50% destinadas a las fabricas de autopartes. Sin embargo, en 1995 cayó su participación alrededor del 9%, significando una perdida de dos puntos porcentuales desde de 1993, firma del TLC y de un punto porcentual desde la apertura económica. Todo esto debido al sobrecalentamiento de la economía mexicana.

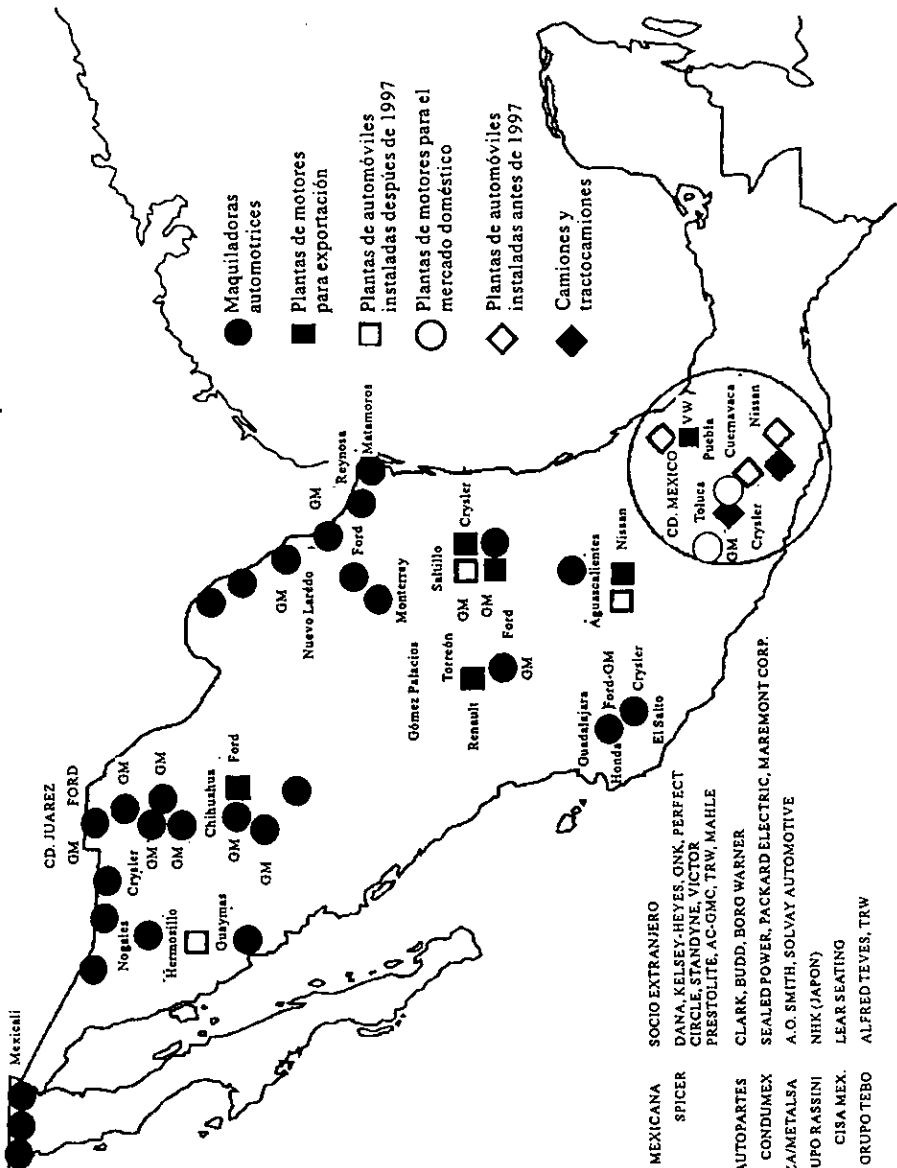
DISTRIBUCION DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ POR ENTIDAD FEDERATIVA

ESTRATOS DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO, 1993  
(Miles de pesos corrientes)

	DE 0 A 286 001
	DE 286 002 A 525 190
	DE 525 191 A 1 011 714
	DE 1 011 715 A 1 437 900
	DE 1 437 901 A 5 404 284
	DE 5 404 285 A 5 794 462



# Mapa de localización de la Industria Automotriz Terminal y de Autopartes Relaciones de la Industria de Autopartes



- EMPRESA MEXICANA SOCIO EXTRANJERO
- SPICER DANA, KELSEY-HAYES, GKN, PERFECT
- CIRCLE, STANDYNE, VICTOR
- PRESTOLITE, AC-GMC, TRW, MAHLE
- ICA AUTOPARTES CLARK, BUDD, BORG WARNER
- CONDUMEX SEALED POWER, PACKARD ELECTRIC, MAREMONT CORP.
- PROEZA/METALSA A.O. SMITH, SOLVAY AUTOMOTIVE
- GRUPO RASSINI NHK (JAPON)
- CISA MEX. LEAR SEATING
- GRUPO TEBO ALFRED TEVES, TRW

## EMPLEO.

En 1982 el empleo del sector automotriz era de 259, 800 personas, En 1985 de 290, 400; En 1990 de 384, 400; En 1992, la industria proporciona empleo a cerca de 400,000 trabajadores lo cual representa un 10% del personal ocupado en el sector manufacturero. De éstos, aproximadamente 60,000 se encuentran en la industria terminal, 140,000 en la industria de autopartes, 120,000 en la industria maquiladora automotriz y 80,000 en las distribuidoras. La industria de autopartes ha mostrado una tasa de crecimiento más altas a nivel sectorial ya que se incrementó, a partir de la apertura, a una tasa promedio de 12% entre 1986 y 1990<sup>1</sup>. En 1993 y 1994 el empleo fue de 446,900 personas; y en 1995 el empleo cayó a 390,100 personas. (ver anexo estadístico, cuadro 3), es decir, la tasa de crecimiento anual del empleo de 1995 respecto a 1992 es de menos 18%. Si tomamos el crecimiento año con años observaremos que en 1986 es de menos 9.50%, en 1990 de menos 0.6%, en 1994 de menos 6.5% y en 1995 fue de menos 12.7%. Esto es, durante el tratado de libre comercio, el empleo en el corto plazo no es una función de la reconversión industrial, si no de las estrategias que el empresario impulsa para ser frente a los ciclos económicos y a largo plazo el empleo si depende de la composición de capital constante de la industria.

## BALANZA COMERCIAL:

Desde 1991 la balanza comercial de la industria automotriz con maquila ha sido deficitaria, hasta 1995 y 1996 en que fue superavitaria; en 5,763,703 y 8,945,853 respectivamente. Esto

---

<sup>1</sup>Véase Alicia Salgado en su artículo del Periódico EL FINANCIERO de fecha 5 Nov. de 1995.

también se observa en la balanza comercial sin maquila, aquí los rublos más importantes que integran las exportaciones son: automóviles para transporte de carga, motor para automóviles y partes o piezas para motores. y en las importaciones: automóviles para transporte de personas y material de ensamble para automóviles. Lo superavitario de la balanza se debe a la contracción de la demanda agregada a causa de la devaluación del peso mexicano de principios de 1995. Ver anexo estadístico, cuadro 4, 5 y 6.

La participación de los productos mexicanos en las importaciones totales de Estados Unidos en el sector automotriz aumentó de 10.6% en 1993 a 17.1% en el primer semestre de 1996. Sólo en 1995 las ventas mexicanas del sector fueron 57% superiores respecto a las registradas en 1993<sup>2</sup> y en 1996 las ventas al exterior de la rama automotriz pasaron de 70 a 77%, como porcentaje de las ventas totales entre el primer trimestre de 1995 y el mismo período de 1996.

Para México el TLC. ha significado en materia de diversificación un problema debido a que sólo tres actividades, la automotriz, minera y electrónica, consiguieran aumentar en el grado de exportación entre enero y marzo de 1996 en siete unidades porcentuales. Además según fuente periodística, destaca que las principales empresas exportadoras tienen en promedio 67% de sus pasivos totales en moneda extranjera y sólo el 45% de las ramas productivas del país venden al exterior y el 55% restante al mercado interno<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup>FINANCIERO: 1/feb./1996; pág 20A

<sup>3</sup>Hay que recordar que de la 59 ramas productivas del país, 49 corresponden al sector manufacturero. De las cuales sólo 22 ramas productivas han podido diversificar su mercado y las otras 27 ramas dependen del mercado interno e intersectorial.



## **ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.**

La industria automotriz está dividida en tres partes : la industria terminal ( el ensamblaje final de vehículos), la industria de autopartes Y la industria maquiladora.

Analicemos primero la situación de la industria terminal.

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

La industria terminal se encuentra conformadas actualmente por 14 empresas que fabrican vehículos de diferentes categorías. Donde las trasnacionales se especializan ya sea en una o en dos categorías.

Los modelos básicos en cada segmento son : tres en el de autos populares: Tsuru (Nissan,) y Golf y Jetta (VW), seis en el de compactos: Shadow y Spirit (Chrysler), Ghia y Topaz (Ford), Cavalier y Cutlass (GM); cuatro en el de lujo: Phantom (Chrysler), Taurus y Cougar (Ford), Century (GM). uno en el deportivo: Thunderbird (Ford) y siete en los importados: imperial (Chrysler), Lincoln (Ford), Cadillac y Corvette (GM), Máxima y 300ZX (Nissan), y Passat (VW). Es decir actualmente se producen en México 30 tipos de automóviles y se importan 28 modelos con plena mayoría de capital extranjero. cada una de ellas dirige a diferentes segmentos del mercado. Nissan y Volkswagen se dedican más a abastecer la demanda nacional de autos subcompactos, mientras, Chrysler, Ford y General Motor destina una proporción más alta de su producción al mercado estadounidense sobre todo al de autos de

lujo y deportivos. ver cuadro 7.

cuadro 7

Participación en el mercado doméstico de automóviles

( miles de Unidades)

	1970	1975	1980	1985	1990	1994*
	%	%	%	%	%	%
GENERAL MOTORS	9.8	7.9	6.0	7.8	9.2	14.7
FORD.	17.2	14.5	13.5	15.7	14.8	23.4
CHRYSLER	19.2	14.4	19.9	16.0	14.9	18.7
NISSAN	8.8	10.7	12.6	21.3	22.8	16.2
VOLKSWAGEN	26.7	35.1	33.2	31.5	38.2	27.0
DINA/RENAULT	8.9	8.1	7.5	5.7	0	0
VAM	9.1	9.3	7.3	0	0	0
4 MAS GRANDES	73.0	74.7	79.2	84.6	90.8	85.3

\* Ventas domésticas y exportaciones. Fuente: SPP; 1981; AMDA, 1 1990; INEGI, 1992, datos de SECOFI.

Cuatro modelos , Tsuru, Golf, Jetta y Topaz representan casi el 70% del mercado con ventas de más de 245 mil unidades en 1990. Es interesante observar que aunque la apertura de automóviles nuevos ha sido mínima, con una penetración del 1%, hay ya más modelos que en otros segmentos, lo cual indica que la demanda por variedad, sobre todo en los segmentos

de automóviles caros, no está saturada y si el mercado se abriera indiscriminadamente, transfiriendo el control de la oferta del productor al distribuidor, el número de modelos demandados se incrementaría en todos los segmentos.

La participación de la industria automotriz terminal en el Producto Interno Bruto manufacturero fue en 1988 de 3.07%, incrementando hasta 1995 en 4.78%. ver anexo estadístico, cuadro 1.

Su participación porcentual en el PIB de la industria automotriz fue 1988 de 35.49%, incrementandose hasta 1995 en 53.11%.

La participación del empleo de la industria terminal en la industria automotriz fue de 19.2% en 1982; de 21.9% en 1983; de 18.9% en 1986; de 14.8% en 1993; de 14.7% en 1994 ; en 13.7 en 1995 y 1996 de 10.9%. Donde la tasa crecimiento fue -6% 1983, de -0.20% en 1986; En 1993 de 32%, de 31% en 1994; de 7% en 1995 y cayo en 7% en 1996. (ver cuadros 3.1 y 3.2.), es decir, la tasa de crecimiento promedios anual del empleo de 1986 a 1993, es de 5.9% en la apertura económica, mientras que en el Tratado de Libre Comercio es menos 39%, aún cuando la industria terminal incrementó su participación en PIB automotriz en tres puntos porcentuales de 1993 a 1995. Todo esto se explica por tres hechos importantes: el primero, por la crisis económica que obligó a las empresas a disminuir costos vía paros técnicos y recortes laborales, el segundo, por los efectos de la reconversión industrial y tercero, porque las empresas adoptaron la estrategia empresarial de incrementar sus exportaciones al resto del mundo para resolver el problema de la realización de la ganancia.

Es interesante observar que las cinco empresas establecidas en México ponen en práctica estrategias para abastecer un mercado norteamericano integrado. Las plantas de Ford en Chihuahua (motores), Hermosillo (estampado y ensamble) utilizan tecnología de punta y forman parte de un programa de reconversión de la empresa que se inició en 1983. La planta de Hermosillo fue la respuesta de Ford a la coinversión de GM- Toyota y es parte de la estrategia global de la empresa. Además, esta empresa tiene una fábrica de componentes plásticos en Monterrey y seis maquiladoras en el norte de México que fabrican diversos componentes. La planta de GM (motores) en Ramos Arizpe, es otro ejemplo de este proceso de integración. Aunque está menos automatizada que las de Ford, su competitividad se basa en la organización de equipos de trabajo que aprovechan las características de la mano de obra. A su vez, Nissan está ampliando su planta en Aguascalientes para proveer al mercado Norteamericano de componentes y vehículos. Volkswagen ha cerrado sus operaciones en Estados Unidos y exporta desde la planta de Puebla en México. Dentro de algunos años, varios modelos de esta empresa destinados al mercado de Norteamericano sólo se producirán en México.

Ford adoptó la estrategia de exportar sólo dos modelos: el Tracer y el Escort. Este último es considerado norteamericano porque tiene más de 76% de contenido americano y canadiense. GM, que maquila autopartes en México (componentes eléctricos y de plástico, asientos y varias partes exteriores como defensas, cerraduras y rines), sólo exporta unidades terminadas de Celebrity (cuatro puertas). Nissan es la única empresa de las cinco que prácticamente no exportó a Norteamérica, ya que sólo envió 156 unidades a Canadá. Todas sus exportaciones

en 1990 (93% de sedán, fueron a Centro y Sudamérica, y esta estrategia es distinta a la seguida por las otras empresas, que con excepción de Chrysler, que exportó una cantidad mínima ( 78 unidades ) a Centroamérica, no abastecieron el mercado Latinoamericano desde México. Sin embargo, la planta de Nissan en Aguascalientes se utilizará para abastecer al mercado norteamericano. Volkswagen exportó 10.4 mil unidades a Canadá y el resto a Estados Unidos (35.6 mil ) , concentrándose en tres modelos: Jetta ( cuatro puertas) y Golf ( dos puertas). Por otra parte, Chrysler fue la que más modelos envió al mercado de Estados Unidos (cuatro) y además vendió más de 20 mil unidades de camiones D-150 fabricados en México. ( Ver cuadro 8)

Cuadro 8

**EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS POR EMPRESA**  
**SEGÚN CONTINENTE Y PAÍS DE DESTINO.1990-1994**

(unidades)

continente y país de destino	total	Chrysler	Ford	General	Nissan	volkswagen
				motor		
<b>1990</b>						
total	276859	75729	88604	40993	25301	46237
América	274726	75683	88604	40993	23453	45993
Canadá	13079	2524	0	0	156	10399
Estados Unidos	238271	73080	88604	40993	0	35594
Africa	289	0	0	0	289	0
Asia	1201	0	0	0	1201	0
Europa	399	41	0	0	358	0
Otros.	244	0	0	0	0	244
<b>1992</b>						
total	383374	102262	132139	75418	40079	33476
América	382183	102262	132139	75418	39345	33019
Canadá	59260	6672	0	43676	6005	2907
Estados Unidos	282853	93894	132139	31742	0	25078
Africa	50	0	0	0	21	29
Asia	885	0	0	0	652	233
Europa	156	0	0	0	61	95
Otros.	100	0	0	0	0	100
<b>1993</b>						

total	471483	138372	117216	90663	47702	77530
América	465763	138372	117216	90663	42250	77262
Canadá	69934	8359	0	34138	6269	21168
Estados Unidos	352772	128579	117216	56525	0	50452
Africa	0	0	0	0	0	0
Asia	5432	0	0	0	5432	0
Europa	20	0	0	0	20	0
Otros.	268	0	0	0	0	268
1994p/						
total	567107	161374	177288	70482	60165	97798 <sup>ca</sup>
América	547700	161374	177288	70482	45784	92772
Canadá	60284	19567	0	17143	3744	19830
Estados Unidos	437170	141478	177288	53339	2	65063
Africa	32	0	0	0	32	0
Asia	14349	0	0	0	14349	0
Europa	0	0	0	0	0	0
Otros.	5026	0	0	0	0	5026

FUENTE: AMIA, A.C. "Boletín Mensual"(varios Años).

Las principales entidades federativas dedicadas a la producción de vehículos automotrices son: Aguascalientes, Chihuahua, Coahuila; Distrito Federal, Estado de México, Morelos, Puebla y Sonora. En ellas se encuentran plantas de Chrysler, Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen, las que mantienen conjuntamente una participación del 96% del mercado

nacional, Veamos algunas de sus características.

### **Ford Motor Company.**

Se estableció en México en 1925; Tiene plantas de ensamble en Chihuahua, Hermosillo y Cuatitlán. En la primera entidad se ensamblan automóviles, con una producción en 1996 de 85,000 vehículos; una capacidad de producción de 159,000 vehículos y un 53% de utilización de su capacidad productiva.

En Hermosillo estampa y ensamblan vehículos; con una capacidad de producción de 168,000 piezas, una producción de 110,000 vehículos y con un 65% de utilización de su capacidad productiva. En Cuatitlán se encuentran tres plantas. En la primera se ensamblan automóviles, su producción en 1996 es de 85,000 vehículos; una capacidad de producción de 159,000 vehículos y con una utilización de la planta productiva del 53%. La segunda es de motores, con una producción en 1996 de 473 motores y una capacidad productiva de 120,000 motores. y la tercera planta es de fundición, con una producción en 1996 de 36 toneladas diarias y con una capacidad de producción de 55 toneladas en dos turnos.

También tiene maquiladoras en Monterrey, Ciudad Juárez y la ciudad de Chihuahua. Sus ventas hasta mayo de 1995 fueron de 22,753 unidades. Con una planta laboral de 7 mil 200 empleados, hasta abril de 1995; y Con los siguientes modelos: Escort, Mercury Tracer, Mystique, Contour, Grand Marquis, Camiones pesados y ligeros. Sus proveedores son: Mazda; Mitsubishi; Ford; Lidnet; Windsor Casting; Mascotech; Cifunsa; Nematik; Bocar; Nippondenso; Malhe; Airtex, Coltec; American Yazaki; Tremec; Morestana; Navistar Dana;



Proveedora de Metales; Sílice del istmo; Aslhand Chemical Mexicana; Minerales de Avino; y Dist. de Aceros Sandras Castellanos<sup>4</sup>.

### **General Motors.**

Llegó a México en 1936, con plantas de ensamble en: Silao, D.F., Ramos Arizpe y Toluca. Con capacidad de producción de 300 mil Unidades anuales. Ventas hasta mayo de 24,529 unidades tales como: Cavalier, Cutlass, Century, Buick Regal, Oldsmobile, Firebird, el Cadillac, Corvette y el Chevy, camionetas como la Suburban, Silverado, Pickups y el Kodiak.

### **Chrysler.**

Se estableció en México en 1938. Con plantas de ensamble en: Saltillo, Ciudad de México y Toluca. Su capacidad de producción fue mayor a 200 mil vehículos al año. Sus ventas de 1995 es de 15,589 unidades. La planta laboral es de 10 mil empleados y sus principales modelos son: Neon, Stratus, Intrepid, Concord, Spirit y New Yorker.

### **Nissan.**

Instaló su primera fábrica en México en 1961. Con plantas en: Cuernavaca, Aguascalientes y Toluca. Con capacidad de producción: superior a 350 mil unidades anuales. Sus ventas hasta mayo de 1995 fueron de 26,929 unidades, y sus principales modelos son: Tsuru, Tsubame, Infiniti y Máxima.

---

<sup>4</sup>EL FINANCIERO: 27/enero /1997; Pág. 24

## **Volkswagen.**

Llegó a México en 1955 y empezó a producir en 1964. Su planta de Puebla tiene una capacidad para producir casi 400 mil vehículos al año. Con ventas hasta mayo de 1995 de 23,021 unidades, la planta laboral es más de 12 mil trabajadores. y sus principales modelos son: Sedán, Golf, Jetta, Derby y la Combi.

## **Mercedes Benz.**

Inició operaciones en 1985 como Famsa y en 1991 se consolidó como Mercedes Benz de México. Sus plantas de ensamble son: Monterrey y Santiago Tianguistenco. Con una planta laboral de 750 trabajadores y una capacidad de producción de 14 mil unidades al año.

## **Honda.**

Honda arrancará el ensamble de su automóvil Accord(y posiblemente en un futuro traerá su modelo Civic.) en diciembre de este año. Su planta de ensamble está en el Salto, Jalisco. Con una inversión de 50 millones de dólares. y una capacidad de producción de 30 mil unidades anuales a mediano plazo.

## **BMW.**

Bayerische Motoren Werke (BMW) ensambla vehículos en Toluca, aunque oficialmente la inaugurará en unos meses. la inversión es de 170 millones de dólares. Con capacidad de producción entre 400 y 600 unidades para este año, y a partir de la comercialización de sus

vehículos en mayo de 1995, sus ventas suman ya más de 70 unidades.

## **LAS PRINCIPALES INVERSIONES QUE SE REALIZARON EN LA INDUSTRIA TERMINAL EN 1995.**

1.- En abril de 1995, Chrysler abrió una nueva planta de camiones en Saltillo, Coahuila, con una inversión de 2,800 millones de dólares, la cual cuenta con una capacidad de ensamblaje anual de 120 mil unidades y pretenden generar mil 800 empleos directos.

2.- Un mes antes, General Motors de México inauguró su centro de ingeniería y distribución de partes en el estado de México, con una inversión de 17.5 millones de dólares.

3.- Con una inversión de 100 millones de dólares, General Motors proyecta abrir varios establecimientos maquiladores alrededor de la planta ubicada en la población de Silao, Guanajuato, las cuales se dedicarán a la maquila de componentes y autopartes.

4.- Luego de haber comenzado a comercializar automóviles en mayo de 1995, la firma Alemana BMW mantiene en pie una inversión 170 mdd. para abrir una planta de ensamblaje en el valle de Toluca.

5.- Con una inversión de 10 millones de dólares, la firma Scania inauguró en marzo de este año una planta ensambladora en San Luis Potosí con capacidad para armar 600 unidades anualmente, pero debido a la contracción de la demanda, en 1995 reducirá su potencial en dos terceras partes.

6.- La firma Sueca Volvo continúa con sus planes de establecer una planta ensambladora en México, pero con un paro Técnico que empezó en mayo piensan por el momento mantenerse así hasta que mejore el mercado interno.

7.- Mercedes Benz con un monto de inversión de 35 mdd; produjo el modelo E320 en el Estado de México y financió a flotilleros y transportistas y creó el almacén (SLP).

8.- Porsche con una inversión 15 mdd; introdujo sus vehículos a México en 1995.

9.- Nissan con inversión de 300 mdd; renovó sus plantas y produjo el Sentra en 1996.

10.- VW; con una inversión de 750 mdd. produjo el New Beetle y el Golf Cabrio en su planta de Puebla en 1996<sup>5</sup>.

### **Industria de Autopartes en México.**

La industria de autopartes está conformada por más de 500 empresas, muchas de las cuales cuentan con calidad y precios para competir a nivel internacional ya que han realizado

---

<sup>5</sup>Está información se encuentra en el periódico LA JORNADA del 3 de julio de 1995 y en la Revista Expansión; 23 de octubre de 1996, Vol. 702; año XXVIII.

coconversiones con productores extranjeros y han incorporado tecnología de punta.

Tiene una estructura dual, con segmentos muy fragmentados y otros muy concentrados, donde pocas empresas dominan el mercado. En general, esta industria tenderá a una mayor concentración en partes competitivas, con escalas adecuadas y tecnologías modernas. Se dejarán de producir algunos componentes, y las empresas que integran estos segmentos deberán cambiar de giro o cerrar. Aquellos que se sostengan en el mercado deben buscar relaciones tecnológicas con proveedores líderes y con la propia industria terminal, que tratará de integrar sus plantas a los sistemas de producción que predominan en el mercado mundial, aunque algunos de estos procesos se ajusten a la dotación de factores que prevalece en México.

Esta tendencia forzará a la relocalización de empresas del sector de autopartes. Es decir la industria de autopartes está mucho menos concentrada que la industria terminal y está formada por tres diferentes categorías de productores. En primer lugar están los llamados "proveedores nacionales de autopartes y componentes", empresas pertenecientes a otras industrias (como textil, química, hule y plástica) que suministran los productores de autopartes o las ensambladores, pero que no son consideradas como parte del sector automotriz. En segundo lugar; las propias "Cinco Grandes" producen gran parte de los componentes para sus vehículos, particularmente los motores de gasolina y las carrocerías. por ejemplo: Renault una ensambladora Francesa, produce motores de gasolina en México, sin ensamblar vehículos.

Las ensambladoras sobre todo las tres de Estados Unidos, producen gran cantidad de autopartes en sus plantas maquiladoras. Esas maquiladoras constituyen aproximadamente 25% de la producción de autopartes en México, pero dirigen todos sus productos al exterior. Finalmente, el resto de las autopartes las produce la propia industria de autopartes. Hay alrededor de 500 empresas, de las cuales las 50 más grandes tienen una participación de ventas de más de 60%.

La integración vertical entre las ensambladoras Multinacionales y la industria de autopartes se restringe directamente por el máximo de 40% de participación de inversión extranjera en las empresas de autopartes. sin embargo, las empresas principales ( entre otras, Spicer, Tremec y Condumex/ Sealed Power) mantienen alianzas estratégicas con productores de autopartes extranjeros.

La participación de la rama 57, autopartes en el Producto Interno Bruto manufacturero en 1988 fue de 5.57%; En 1989 de 5.79%; de 5.83% en 1990; En 1991 con el 5.88%; Con el 6.08% en 1992; Con el 5.08% en 1993; En 1994 con el 5.62% y en 1995 con el 4.22%. Ver anexo estadístico: cuadro 1.

La participación de la industria de autopartes en la industria automotriz es en 1988 de 64.51%; En 1989 de 61.49%; De 57.61% en 1990; De 52.78% en 1991 y en 1995 de 46.89%. Es decir la tasa de crecimiento anual de 1995 respecto a 1993 es de menos 22% en el contexto del TLC. Si tomamos una tasa de crecimiento anual de 1995 respecto a 1988, de la apertura económica al TLC veremos una tasa de crecimiento negativa de 7.2%. por lo que uno de los perdedores del TLC se encuentra en la industria de autopartes debido a dos hechos

importantes: el primero al comercio intrafirma y al papel de la industria maquiladora como proveedora de insumos y el segundo, a la reducción de la demanda de autopartes debido a la devaluación del peso mexicano y la crisis económica.

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

EN 1993 son carrocerías y sus partes (27% de las ventas), equipo eléctrico(17%) y motores y sus partes (15%), es decir carrocerías, motores, partes y accesorios representan en 1993 a precios constantes el 26.3% del PIB de la industria automotriz<sup>6</sup>.

En 1994 la exportación de la industria de autopartes fue de 2, 982 mdd, que representaba el 12.0% de las exportaciones del sector manufacturero.

El destino de las Exportaciones de autopartes al resto del mundo son como sigue: USA el 76.9%; Canadá el 4.0%; Alemania el 3.6%; Italia el 1.5%; Brasil el 1.3% y otros el 12.7%<sup>7</sup>.

El origen de las importaciones definitivas de Autopartes son como sigue: USA el 70.4%;

---

<sup>6</sup>INEGI; " Resumen capitular"; LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO 1995; Pág. XIII A la XV.

<sup>7</sup>Revista IMAGINA, publicación Oficial de la INA; México D.F. 1995, No.6, Marzo- Abril, pág. 9

Japón el 6.1%; Alemania el 7.4%; Canadá el 0.9% y otros el 15.2%<sup>8</sup>.

EL empleo de la industria de autopartes es de 119 800 trabajadores en 1982; En 1986 de 116 800 trabajadores; De 173 600 trabajadores en 1990; En 1993 de 175 100 trabajadores; de 171 800 trabajadores en 1994; que representa el 8% del empleo manufacturero y el 52.6% del empleo total de industria automotriz, es importante señalar que en 1960 éste, representaba el 24% del empleo total.

Pero si queremos ser más precisos tendríamos que decir que en la industria de autopartes existen seis sectores en base a su organización y propiedad: Fabricación de motores por la industria terminal, fabricación de partes por la industria terminal, empresas nacionales, empresas de capital mayoritario extranjero, compañías extranjeras y plantas que funcionan como maquiladoras.

Por lo que la tendencia es que la producción de autopartes a cargo de empresas de propiedad nacional en el marco del TLC serán ahora sustituidas por empresas transnacionalizadas. Debido a la alta concentración y las barreras a la entrada, las cinco grandes tienen poder en el mercado doméstico. Ese poder se expresa en dos direcciones: Hacia los consumidores finales y hacia los proveedores de autopartes. En primer lugar, las ensambladoras pueden coordinar sus acciones y elevar el precio al consumidor, recordemos que anteriormente a 1989, la coordinación oligopólica era aún más fácil debido a la restricción por decreto del número de modelos por empresa. Ello inhibía la diferenciación de productos, por lo que la

---

<sup>8</sup>Op cit; INA; pág. 8



competencia se concentraba en los precios y , asimismo, la coordinación debía concentrarse solamente en la tarea de acordar un precio común, pero con TLC; esto cambio de manera significativa. Ver cuadro 9

**CUADRO 9**

**DIFERENCIAS DE PRECIOS EN 1994 PARA ALGUNOS MODELOS REPRESENTATIVOS.**

MODELO	PRECIO MÉXICO	PRECIO EEU.	DIFERENCIA
	US\$	US\$	%
GENERAL MOTORS.	28 529	17 175	66.1
CENTURY.			
FORD TEMPO O			
TOPAZ.	16 949	11 380	48.9
CHYSLER			
NEWYORKER	27 498	26 126	5.3
NISSAN			
SENTRA O TSUBAME	17 622	15 999	10.1
NISSAN MÁXIMA			
IMPORTADO	36 498	24 844	46.9
VOLKSWAGEN JETTA	20 959	16 135	29.9
TOTAL	148 055	111 659	32.6

FUENTE: DATOS DE LA SECOFI.

En segundo lugar, las ensambladoras tienen poder sustancial sobre sus proveedores. Las empresas de autopartes dependen casi por completo de las ensambladoras domésticas, ya que exportan sólo una pequeña parte de su producción, mientras que las cinco Grandes pueden

comprar sus componentes en todo el mundo. Una manera de ejercer dicho poder es exigir alta calidad y precios bajos a los proveedores domésticos. Por ejemplo, ocurre a veces que cuando un productor de autopartes no cumple con la calidad, la ensambladora se queja ante las autoridades con el objeto de obtener permiso para importar más de lo que permitiera el Decreto Automotriz. Ante la perspectiva del TLC; que permitiría el ensamblaje en México por parte de nuevas empresas, las cinco grandes introdujeron ciertas estrategias para dificultar tal entrada. Una de esas estrategias es la diferenciación de productos con el objeto de saturar y de apropiarse de antemano de todo el mercado. General Motor, Ford, Chrysler, Nissan y Volkswagen aumentaron el número de modelos, en total, de 20 en 1990 a 30 en 1994.

La industria nacional de autopartes ha realizado importantes esfuerzos para incrementar sus estándares de producción y para responder a las nuevas formas de Kean production en cuanto a calidad, precio y servicios. Esta industria por razones tecnológicas, económicas y geográfica es muy dependiente de la estadounidense.

#### **La industria automotriz Maquiladora.**

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

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

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

En julio de 1994, existían 2 121 fábricas operando legalmente como maquiladoras en México, 171 correspondían a la rama equipo y accesorios automotrices. De ellas, 48 se localizan en el interior del país y 123 en la frontera norte<sup>9</sup>. de estas, 120 se ubican en el noroeste del país. Ver cuadro 10.

---

9.- SECOFI, información preliminar inédita 1994.

cuadro 10.

**MAQUILADORAS DE EXPORTACIÓN Y UNIDADES DE LA RAMA AUTOMOVILISTICA EN LOS ESTADOS DEL NOROESTE DE MÉXICO.**

ENTIDADES	MAQUILADORAS	UNIDADES DE	PLANTAS
	DE EXPORTACIÓN	LA RAMA	MAQUILADORAS
		AUTOMOVILISTICA	DE AUTOPARTES
	(1994)	(1988)	(1994)
Baja California	795	36	35
Chihuahua	315	14	53
Sonora	192	20	31
B. C. Sur	10	*	-
Sinaloa	-	20	1
Nayarit	-	5	-
Totales	1 312	95	120

\* Datos que el INEGI no proporciona por cuestiones de confidencialidad.

FUENTE: Elaboración propia con base en SECOFI, información preliminar inédita, 1994, ENEGI, La industria automotriz en México, 1992. Sacado del artículo la rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México. Comercio exterior, Junio de 1995.

Las maquiladoras establecidas en Baja California dependen de empresas matrices situadas en San Diego y Los Ángeles y las afincadas en Ciudad Juárez de matrices del noroeste de

Estados Unidos.<sup>10</sup> las maquiladoras ubicadas en Sonora tienen sus matrices en diversas partes, más aún que las de Chihuahua. ver cuadro 11

cuadro 11

LUGAR DE ORIGEN DE LAS MATRICES DE LAS MAQUILADORAS DE EXPORTACIÓN UBICADAS EN EL NOROESTE DE MÉXICO.

Baja California	Chihuahua <sup>2</sup>	Sonora
California <sup>3</sup>	Michigan	Pennsylvania
New Jersey <sup>4</sup>	Ohio	Michigan
Illinois <sup>5</sup>	New Jersey	Wisconsin
Ontario, Canadá	Nueva York	New Jersey
	Wisconsin	Minnesota
	Missouri	Ohio
	Washington	Illinois
	Minnesota	Iowa
	Nuevo México	Missouri
	Texas	Connecticut
	California	North Carolina
		Indiana
		Nueva York
		Massachusetts
		Nevada
		Arizona

10.- Serafin Maldonado Aguirre, " la rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México" COMERCIO EXTERIOR junio 1995.

Texas

Louisiana

Nuevo México

Colorado

Georgia

California

Ontario; Canadá

Corea del Sur.

1.- En esta Ciudad la rama industrial preponderante es la electrónica (33%); madera y metales (16.3); productos químicos (8.2%), Juguetes (4.7%) y otros (16%). 2.- En este estado las ramas industriales preponderante son ; por orden de importancia: electrónica, textil, productos químicos, madera, piel y transporte. 3.- De los Ángeles proviene 80% de las maquilas. 4.- De ese estado proviene 13% de las maquilas. 5.- Las maquilas que provienen de ese estado son marginales con respecto al resto de estados de la unión Americana.

Fuente: SECOFI, Directorio de la industria Maquiladora de exportación, México 1990.

La dispersión de las matrices de las maquiladoras de baja California, Chihuahua y Sonora se relaciona directamente con el patrón de localización en territorio nacional. Baja California prácticamente tiene una relación unilateral con California, por lo cual las plantas maquiladoras se concentran abrumadoramente en Tijuana y en menor medida en Mexicali, Tecate y Ensenada.

Chihuahua tiene un patrón similar al de Baja California, aunque un poco más diversificado. Ciudad Juárez acapara la mayor parte de maquiladoras, siguiéndole muy atrás la ciudad de

Chihuahua. La localización de estas empresas empieza a extenderse hacia otras ciudades, pero este proceso es reciente y poco dinámico. En Sonora la diversificación de la matrices de las maquiladoras se corresponde con la dispersión de las plantas en su territorio. Si bien existe preponderancia de algunas ciudades, éstas no son las más grandes del estado, aunque se localizan en la línea fronteriza con Estados Unidos. Ningún otro estado del país registra el grado de dispersión de la maquila en su territorio como sonora. Ver cuadro 12.

**Cuadro 12**

**DISTRIBUCIÓN DE LAS PLANTAS MAQUILADORAS EN GENERAL Y DE LA RAMA AUTOMOVILÍSTICA EN PARTICULAR, 1994.**

ENTIDAD	MAQUILADORAS EN GENERAL	MAQUILA DE AUTOPARTES.
<b>Baja California</b>		
Tijuana	528	15
Mexicali	125	15
Tecate	93	2
Ensenada	49	2
Rosario	5	1
<b>Baja Calif. Sur</b>		
La Paz	10	-
Cabo San Lucas	1	-

Sonora		
Nogales	76	12
Agua Prieta	32	4
Hermosillo1	19	2
San Luis Río Colorado	25	3
Puerto Peñasco	2	1
Magdalena de Kino	2	2
Santa Ana	2	1
Caborca	-	1
Cananea	4	1
Huatabampo	1	-
Baviácora	1	-
Ures	1	-
Huepac	1	-
Arizpe	1	-
Benjamín Hill	1	-
Imuris	3	1
Naco	1	-
Navojos	1	-
Pitiquito	1	-
Ciudad Obregón	1	1
Empalme	7	1
Guaymas	1	-
Sinaloa		



Los Mochis <sup>2</sup>	2	1		
Guasave	3	-		
Culiacán	1	-		
Mazatlán	1	-		
Nayarit				
Compostela	1	-		
Tepic	2	-		
Chihuahua				
Ciudad Juárez	244	35		
Chihuahua <sup>3</sup>	50	13	Ciudad Jiménez	7 1
Parral	2	-		
Casas Grandes	3	1		
Palomas	2	-		
Cuahtémoc	5	1		
Buenaventura	5	-		
Delicias	8	1		
Guadalupe	1	-		
Meoqui	2	1		
Ojinaga	1	-		
rosales	2	-		

1.- Cuenta además con una planta ensambladora de automóviles de la Ford. 2.- La maquila de autopartes que se registra en los Mochis hay que tomarla con reserva porque el directorio de la SECOFI no la registra, pero algunas fuentes dan cuenta de ella, como es el caso de Antonio Salinas Chávez, " Sinaloa: los límites de la prosperidad

económica", Comercio Exterior octubre de 1991 pág 924.

3.- Cuenta además con una planta productora de Ford.

Fuente: SECOFI, Directorio de la industria maquiladora de exportación 1990 y actualización de la industria maquiladora de exportación marzo de 1994.

La industria maquiladora de exportación automotriz emplea a unas 579,519 personas. Los equipos de transporte eran uno de los cuatro principales productos fabricados por casi 75% de todas las maquilas. El proceso informal de maquilización extendió los efectos de estas fabricas extranjeras más allá de sus precarias paredes a otras partes de la economía mexicana, haciéndolos más importante que el mero hecho de proveer trabajo sólo para medio millón de trabajadores.

Las características generales de la maquilización son: 1) La feminización de la mano de obra (esto fue al principio en tanto que se observa un regreso a la ocupación de mano de obra masculina), 2) La segmentación extrema de sus categorías de calificación ( la mayoría del personal quedándose en puestos no calificados)(11) ;3) Bajos salarios; 4) una nueva Organización no sindical; 5) se han incorporado procesos de tecnología y de trabajo más automatizados; 6) con métodos de producción flexibles y magros ("lean") inspirados de los japoneses.

Con el TLC, las maquiladoras podrán comprar más insumos en México, pero si se considera que actualmente sólo compran un 2% en el país y esta cifra se ha mantenido igual en los últimos 10 años, es claro que el productor independiente mexicano busque coinversiones con el extranjero como un " mal necesario" para sobrevivir, fortaleciendo con

ello el comercio intrafirma.

A partir del año 2001, las ventas de la industria maquiladora de exportación al mercado nacional no estarán sujetas a ningún límite, por lo que podrán destinar la totalidad de su producción al mercado mexicano. En este año dicho sector destinará al mercado doméstico hasta 60 % del valor de sus exportaciones anuales de 1994; en 1996, 65 %; en 1997, 70%, en 1998, 75 %, en 1999, 80 % y en el 2000, 85 %. De esta forma, su producción puede ser vendida sin autorización previa de la SECOFI, en porcentajes que van en un cinco por ciento de aumento anual, y con el pago del impuesto general de importación con base en el arancel que le corresponde a cada una de las mercancías importadas temporalmente, de manera independiente del grado de integración nacional de la empresa.

El único requisito con el que debe cumplir la maquiladora para la venta de su producto ( aparte del porcentaje que no debe exceder) es el de informar cada dos meses a la SECOFI de los montos vendidos y el porcentaje que éstos representan en sus exportaciones, así como con cualquier regulación no arancelaria que requiera previamente para la importación definitiva.

## CORREDORES INDUSTRIALES DELINEADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA.

La maquila de exportación se centraliza, al igual que en Baja California y Chihuahua, en las Ciudades más pobladas del centro y sur del país. De las 2 121 plantas establecidas en la nación, 1526(72%) se asientan en la frontera norte y 595 (28%) en el resto del país. Baja California, Chihuahua, Sonora y Baja California Sur cuentan con 1 312 (62%) de un total de 2 121. Estas entidades están trazando lo que parecen ser futuros corredores industriales. (véanse los cuadros 13 y 14).

cuadro 13

### PLANTAS MAQUILADORAS DE EXPORTACIÓN POR ENTIDAD FEDERATIVA.

ESTADO	1983	%	1990	%	1994	%
Baja California	211	35.1	771	40.0	795	37.5
Baja C. Sur	4	0.7	13	0.7	10	0.5
Coahuila	41	6.9	146	7.6	183	8.6
Chihuahua	159	26.5	368	19.1	315	14.8
Jalisco	13	2.2	40	2.1	43	2.0
Estado de México	3	0.5	19	1.0	30	1.4
Sonora	81	13.5	155	8.0	192	9.0
Tamaulipas	71	11.8	240	12.4	304	14.3
Nuevo León	3	0.5	72	3.7	83	3.9
Durango	-	-	-	53	2.5	

Yucatán	-	-	25	1.1
otros	14	2.3	105	5.4
	88	4.1		

FUENTE: Elaboración propia con base en SECOFI, información preliminar inédita, 1994.

También Ernesto Quintanilla, "Tendencias recientes de la localización de la industria maquiladora", Comercio Exterior sep. 1991. Tomado el cuadro de Serafín Maldonado A. " la rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México" Comercio Exterior junio de 1995.

cuadro 14

INDUSTRIA MAQUILADORA DE EXPORTACIÓN POR MUNICIPIO(UNIDADES)

MUNICIPIO	PLANTAS			PERSONAL OCUPADO1		
	1984	1990	1994a	1984	1990	1994
Tijuana	147	504	528	23 047	64 159	82 193
Ciudad Juárez	155	281	244	72495	126657	133940
Mexicali	67	151	125		10264	21636
					19697	
Tecate	25	82	93		1 606	5 343
					7 622	
Nogales	46	70	76		15964	20147
					18908	
Chihuahua	26	61	50	9 874	29970	28669
Ensenada	9	34	49		340	2 162
					3 782	
Agua Prieta	27	26	32		5 605	6 648
					7 408	
San Luis Río						
Colorado	-	16	25	-	3 231	3 854
Hermosillo	-	14	19	-	3 811	4 948

La paz

4 13 10

151 1 107 1 005

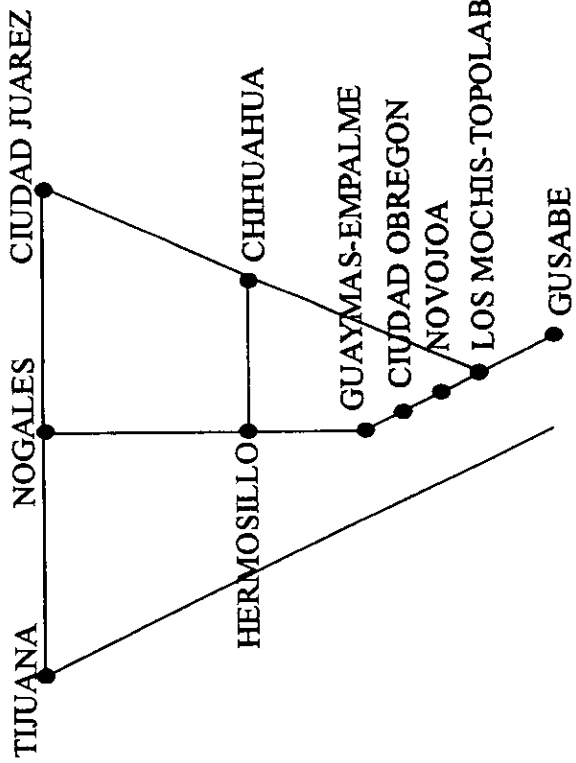
a. Datos hasta marzo de ese año. 1.- El total nacional para 1983 fue de 99 521 trabajadores ocupados: Para 1990, fueron 93 300, y para 1994, fueron 552 239.

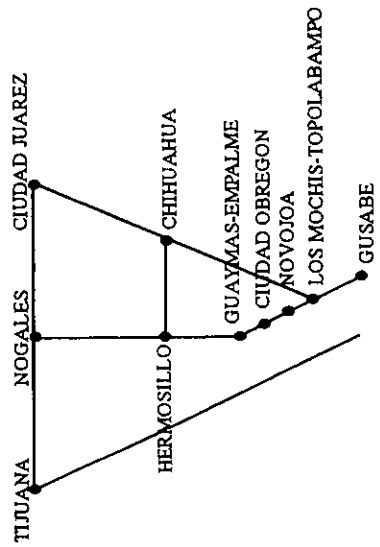
Fuente: Elaboración propia con base en datos de la SECOFI, información preliminar inédita, 1994. También Ernesto Quintanilla: "Tendencias recientes de la localización de la industria maquiladora", Comercio Exterior. Sep.1991.

Cuadro sacado de Serafín Maldonado A. "La rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México:

Si con base en estos cuadros se trazaran líneas sobre un mapa que unieran las ciudades fronterizas del noroeste con mayor número de plantas maquiladoras (Tijuana y Ciudad Juárez) y que confluyeran en la ciudad de menor número de plantas (la paz), surgiría un triángulo equilátero invertido, en cuyo perímetro quedarían todas las ciudades listadas en los cuadros anteriores, excepto Hermosillo, que se situaría en el centro del triángulo.

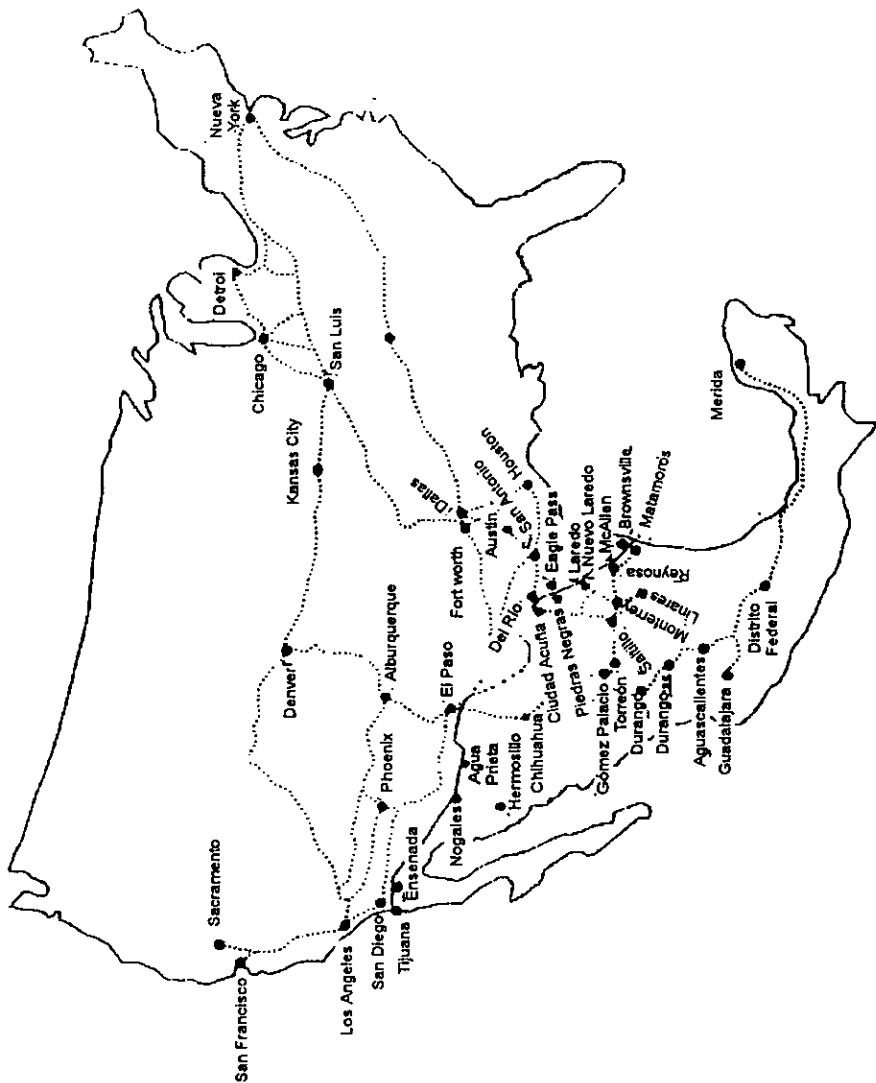
Las figuras evidencian una tendencia decreciente desde los vértices de los ángulos de la base del triángulo hasta llegar al ápice (la paz). Esta relación se da lo mismo por la ruta de los catetos que por el centro del triángulo, por Hermosillo. La base del triángulo podría bajarse al nivel de Ensenada, Hermosillo y la Ciudad de Chihuahua, y la tendencia decreciente maquiladoras, conforme se aleja la frontera, más o menos equivale al número de plantas localizadas en sus extremos.







COMPLEJOS INDUSTRIALES EN ESTADOS UNIDOS Y CENTROS MAQUILADORES EN MEXICO



Todo parece indicar que la rama automovilística está guiando todo ese proceso de ordenación territorial en el Noroeste del país, si se atiende a su localización. Hasta el momento sólo se puede comprobar la llegada a La Paz del corredor que viene por la costa del océano Pacífico, desde California, Principalmente.(Ver cuadro 1)

Cuadro 15

MAQUILA UBICADA EN BAJA CALIFORNIA SUR.

AÑO DE LLEGADA	UBICACIÓN	OFICINA MATRIZ	PRODUCTO	EMPRESA	CAPITAL
1986	La Paz	Gardena, Califor- nia	Ropa de Confe- Mujer cciones la Paz.		100%EU.
1989	La Paz	Los Ángeles, Calif.	Ropa de Emsables mujer textiles Rossana		100%Méx.
1989	La Paz	Los Ángeles Calif.	Ropa de Industria mujer Textil de paz		100%Méx.
1988	La Paz	Seúl, Corea del Sur	Articu- Maquila- los de- dora tex- Corea portivos til BCS		51%Méx,49%
1990	La Paz	San Francisco, ca- lifornia	Prendas de vestir de la paz	Leadtec	100%EU:
1990	La Paz	Munive, California	Conectores Manufac- turas y		100%EU.

ensamble,

BC.

1990 La Paz Los Ángeles.Calif. Batas de Maquila 100%EU:

baño de Ropa

Íntima.

1989 La paz Los Angeles.Calif. Blusas y SCP Uni- 100%méx.

Camisas dad y

Emancip.

ProI.SCL

1986 La paz Los Ángeles.Calif. Blusas y SCP Cen- 100%Méx.

Camisas tenario

de Santa

CONTINUACIÓN CUADRO 15

MAQUILA UBICADA EN BAJA CALIFORNIA SUR

AÑO DE UBICACIÓN OFICINA MATRIZ PRODUCTO EMPRESA CAPITAL

LLEGADA

Rosalía

1988 La paz Los Ángeles.Calif. Blusas y SCP Lo- 100%Méx.

Camisas renzo M.

Tapia

1988 La Paz Los Ángeles.Calif. Blusas y Sep Va- 100%Méx.

Camisas lle de

Santiago

1990a La paz Springfield. Ore- Figuras Diseño 100%Méx.

	gon	decora-	Creati-	100%Méx.
	tivas	vo Vick-		
		ilane		
1990a	La Paz	Hollister, Calif.	Semillas Benefi-	100%EU:
			ciadora	
			y Expor-	
			tadores	
			de Semillas	
1989	La Paz	San Diego, Calif.	Prendas Sotec	100%Méx.
			Vestir.	
1992	La Paz	n.e (E:U)	Televi- Sandimex	93%corea
			sores de interna-	y 4% Méx.
			Color tional	
1990	Cabo San	n.e(e.u)	Manufac- Prod.King	100%Méx.
	lucas		tura de Police	
			acetatos	
1993	Todos San-	Redlands, Calif.	Cultivo La Pasto-	100%EU.
	tos		de Fru- ra S.A	
			tas.	

CONTINUA CUADRO 15.

MAQUILA UBICADA EN BAJA CALIFORNIA SUR.

AÑO DE UBICACIÓN OFICINA MATRIZ PRODUCTO EMPRESA CAPITAL

LLEGADA

1990 Todos San- Anaheim; Calif. planta viveros 100% Méx.

tos. de Ornato cielo

Razo.

1991 Todos san- Encinitas, Calif. Llaveros Juan

tos Casillas A. 100% Méx.

N.e: n especificado. a. Dadas de baja en mayo de 1991.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Secofi. Directorio Nacional de la industria Maquiladora de Exportación, 4a. edición, 1990, y Actualización del directorio de la industria maquiladora de exportación. Mayo 1990-marzo 1994. Tomado Serafín Maldonado A. " La rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México." Comercio Exterior junio 1995.

La localización de la maquila en el sistema de ciudades La Paz- Los Cabos sintetiza la intersección de los Bloques económicos Cuenca del Pacífico- Mercado de América del Norte (TLC.) Ahí han coincidido empresas de Oregon y California y de Corea del Sur. Lo más significativo de esa lógica de relaciones norte -sur por toda la costa del pacífico, es que está acaparada por la industria del vestido y la electrónica en complemento con la industria automotriz.

El Golfo de California parece ser el gran obstáculo para que se encuentren en la Paz los corredores industriales que vienen del Noroeste de Estados Unidos. Pero éstos alcanzan ya la costa continental de ese Golfo. Así lo demuestra la localización de la maquila de autopartes y los centros automovilísticos en Ciudad Juárez, Chihuahua y Hermosillo. Al igual que en el sistema La Paz-Los Cabos, esos corredores se despliegan en una lógica desencadenada por

el ámbito de la Cuenca del Pacífico y su intersección con el mercado de América del Norte. Así, la dinámica de localización de la rama automovilística y de sus plantas de autopartes en particular tienen su origen en el noroeste de Estados Unidos Y se despliegan por los estados de Chihuahua y Sonora.

Su despliegue contrasta mucho con la localización de la maquila de autopartes ubicada en Baja California que, a diferencia de Sonora Y Chihuahua, no tiene ninguna empresa armadora de autos o fabricantes de motores. Este patrón de localización de la maquila de autopartes no hace sino reforzar el de la maquila en general. por lo que es importante observar los eslabones que forman la cadena desde los complejos automovilísticos industriales ubicados en Michigan ( en donde operan General Motor, Ford y Chrysler), Ohio; Illinois, Wisconsin e Indiana. Todos estos estados forman un bloque compacto en el territorio del noroeste estadounidense, donde se asienta la industria automovilística japonesa.

En México los principales receptores fronterizos de los corredores industriales que nacen en el noroeste de Estados Unidos son Ciudad Juárez, Chihuahua, y Nogales, Sonora. En la primera la General Motor, La Ford Y la Chrysler operan directamente maquiladoras( no incluyen las plantas de motores y ensambladora de autos de la Ford que se encuentran en Chihuahua y Hermosillo). Este corredor tiene una articulación intermedia importante en Texas.

Nogales, por su parte, es un receptor más directo de uno de los corredores industriales que desde la costa del Atlántico se desplaza hacia la costa del Pacífico, pues es un ramal del que

nace en Nueva York y desemboca en los Ángeles. El ramal que articula a Nogales parte de Denver y pasa por Phoenix, Arizona. Esto explica por que Ciudad Juárez y Nogales tienen un número considerable de maquiladoras con matrices en Texas y Arizona, sus respectivos estados limítrofes en la frontera. Si se considera la ruta de corredores industriales, el número de maquiladoras y de las grandes empresas automovilísticas que operan, se podría decir que el núcleo automovilístico más poderoso en México es el ubicado en el estado de Chihuahua.

Este corredor puede llegar a desembocar en los Cabos o vincularse en Hermosillo desviándose en la ciudad de Chihuahua, conformándose así, junto con Nogales y Ciudad Juárez, un poderoso circuito industrial automovilístico cada vez más integrado a la economía de ESTADOS UNIDOS. La tendencia del corredor de Ciudad Juárez a extenderse hasta Los Mochis la determinan las maquiladoras de la General Motors en Casas Grandes y Ciudad Cuauhtémoc. Falta por ver qué relaciones se puede establecer con la maquila de autopartes que supuestamente opera en Los Mochis; lo cierto es que este corredor desemboca en Sinaloa.

Un poco al norte de los Mochis, en Ciudad Obregón, Sonora, se localiza una maquiladora de partes que ensambla cables y arneses para automotores. Esta planta tiene su matriz en Coleman, Wisconsin. Por tanto, La vinculación de esa Planta con el complejo industrial automovilístico ubicado entre Ciudad Juárez y la ciudad de Chihuahua es evidente. El producto que se ensambla en la primera es el que generalmente ensamblan en Chihuahua la General Motors, Ford Y Chrysler.

El otro corredor industrial del noroeste de Estados Unidos a Nogales ya ha llegado a Guaymas. En Empalme, Ciudad conurbada con Guaymas, opera una maquiladora de autopartes cuya matriz está en Tucson, Arizona , y cuyo capital invertido es totalmente

mexicano. El corredor Guaymas-Hermosillo- Nogales es el más dinámico en la localización reciente de maquilas de autopartes y de maquila en general. Si en Chihuahua se encuentra el complejo industrial automovilístico más importante de México, las perspectivas para Sonora son mucho más elocuentes, sobre todo si se concreta el corredor comercial México- Estados Unidos- Canadá que irá desde Nogales hasta Alberta, pasando por Arizona, Utah, Idaho y Montana, y sobre todo si se consolida la alianza tecnológica, productiva y comercial entre la Ford y la Koyo Kogyo. Por último existe la tendencia que entre Guaymas y los Mochis pueda darse el otro cierre del corredor industrial que viene del noreste de Estados Unidos. Dándose la integración de ramas, de sectores, de industrias, de mercados, de ciclos a la nueva forma de mundialización del capital que impulsan las empresas trasnacionales y multinacionales.



## CAPITULO 5

### LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y EL TLC EN MÉXICO.

El gobierno nos ha planteado que el Tratado de Libre Comercio constituirá un importante instrumento de política económica interna, cuya pretensión es apoyar el proceso de modernización económica. Por lo que el TLC será una estrategia más de desarrollo, que deberá responder no sólo a las condiciones de negociación de México ante sus socios comerciales sino también al fomento y fortalecimiento de los sectores productivos del país, contribuyendo a resolver problemas económicos como la inflación, proteccionismo y endeudamiento, entre otros. Por lo que para dar cumplimiento al objetivo de este tratado era necesario crear una zona de libre comercio a través de las disposiciones de trato nacional y Acceso a mercados. De esta manera era posible respetar las disposiciones del artículo XXIV del GATT: que dice " el área de libre comercio debe eliminar en forma general las barreras arancelarias y no arancelarias".

Los objetivos particulares del TLC son los Siguietes:

- 1.- Reflejar en los calendarios de desgravación la asimetría entre los niveles de desarrollo de México, Canadá y los Estados Unidos;
- 2.-Establecer plazos adecuados de ajuste para la industria nacional, 3.- Obtener máximo beneficios de acceso a los Estados Unidos y Canadá, Y 4.- Mantener congruencia en las cadenas productivas. Por lo que los objetivos de las reglas de origen son:
- 1.- Establecer reglas de origen que combinasen en forma equilibrada la posibilidad de utilizar insumos no regionales con el otorgamiento de incentivos a la producción y el abastecimiento

de insumos en América del Norte y ,en particular en México; 2.- Establecer reglas claras para que su aplicación tanto por los exportadores como por las autoridades arrojasen resultados previsibles y 3.- reducir los obstáculos administrativos para los importadores, exportadores y productores que realicen actividades comerciales dentro del marco del Tratado.

Sobre esta base es posible entender los objetivos y la lógica que se persigue en la industria automotriz. Es de esperarse que la unión de México a Canadá y Estados Unidos ocasionará que la industria Automotriz Norteamericana sea competitiva frente a los productores internacionales. Los resultados más significativos de este acuerdo son: 1) Se estableció un período de gracia de 15 años para la liberación; el sentido proteccionista de esta medida permitirá consolidar una industria nacional que compita en óptimas condiciones con la industria de los Estados Unidos y Canadá y con la industria internacional, 2) la reducción del requisito de divisas facilitará la importación de insumos, y de vehículos terminados, promoviendo así la especialización de la producción y la complementación en las ventas; el establecimiento del valor de referencia o salvaguarda especial, por su parte, fortalecerá la integración de la industria; 3)La reducción inmediata de los aranceles que enfrentan las camionetas ligeras ( Chiken Tax), y la eliminación inmediata de los aranceles a la exportación mexicana de automóviles, otorgará a México una ventaja importante sobre otros países que compiten en el mercado de América del Norte, y 4) la modificación de la CAFE<sup>11</sup> eliminará la discriminación que hoy afecta a las exportaciones mexicanas de autopartes y vehículos.

---

<sup>11</sup>CAFE significa uso eficiente de combustible en Estados Unidos.

Bajo los esquemas de liberación acordados se espera que México incremente su capacidad de producción a más de 2 millones de vehículos anuales al final de los años de transición.

Tomando en cuenta la ventaja competitiva de México, y el crecimiento en intercambio esperado, el perfil de la industria bajo el Tratado de Libre Comercio tendrán dos características principales a finales de la década de los noventa: 1.- La producción de vehículos se concentrará en automóviles compactos y camiones ligeros, trasladándose a México la producción de este tipo de vehículos que hoy se encuentran en países Asiáticos, y 2.- La producción de autopartes se fortalecerá al instalarse en México las empresas afiliadas a los fabricantes de automóviles que hoy están fuera de la región.

Por otro lado, los períodos de desgravación establecen un aliciente para los productores mexicanos de autopartes a desarrollarse, y así poder participar con una mayor proporción del total del producto con partes locales. En lo que se refiere al efecto neto de empleo éste crecerá, no sólo a nivel de bloque, sino también a nivel de país.

## **EL PROGRAMA DE LIBERACIÓN COMERCIAL.**

El programa comercial establece las condiciones y los planes para la eliminación de las barreras al comercio regional de los productos automotrices e incluye:

- La desgravación arancelaria

- La eliminación de las barreras no arancelarias y
- La compatibilización de las normas y los estándares.

## **DESGRAVACIÓN ARANCELARIA.**

Los plazos de desgravación arancelaria negociados durante el período de transición del Tratado Norteamericano de Libre Comercio varían según el país y los productos norteamericanos que se consideren, de manera que en un plazo no mayor a diez años todos los aranceles en la región desaparezcan.

### **Desgravación arancelarias a vehículos.**

En el TLC: se acordó que EEU eliminará en forma inmediata su arancel a automóviles en tanto que México y Canadá desgravarán sus importaciones en un período de diez años, partiendo de un arancel inicial del 10 y 4.6%, respectivamente.

Los tres países desgravarán sus importaciones de camiones ligeros en un período de cinco años, partiendo Estados Unidos y México de un arancel inicial del 10% y Canadá de un arancel del 4.6%.

A partir del arancel actual, los demás tipos de vehículos- camiones pesados, tractocamiones y autobuses integrales . Se eliminarán de manera lineal en los tres países en un período de diez años.

El esquema de desgravación acordado favorece a la industria mexicana ya que únicamente

los propios fabricantes de camiones ligeros y automóviles podrán importar este tipo de vehículos durante un período de diez años a partir del inicio del TLC. La protección a la industria, que se encuentra ligada más bien a las barreras no arancelarias existentes, no se verá afectada por dicha desgravación.

La desgravación por parte de Estados Unidos a los camiones ligeros que incluye a las minivans- sujetos al llamado "Chicken Tax", que actualmente alcanza una tarifa del 25 %. Este impuesto, se reducirá en forma inmediata a 10% y se eliminará en cinco años, abriendo un importante nicho de mercado a la industria mexicana que ya se considera como la industria fabricante de este tipo de productos más eficiente.

En las negociaciones sólo se acordaron períodos de desgravación a diez años en los casos de los aranceles a camiones pesados, tractocamiones y autobuses. Es en este tipo de vehículos en donde las restricciones no arancelarias en México se mantiene únicamente por cinco años.

### **Desgravación arancelaria a autopartes.**

Dentro del programa de desgravación acordado para las autopartes, Estados Unidos eliminará de manera inmediata el arancel al 48% de sus fracciones arancelarias, un 5% adicional en un período de cinco años y el 11% restante en un plazo de diez años.

En Canadá, por su parte, 24% de la tarifa arancelaria correspondiente a partes y componentes automotrices presenta en la actualidad un arancel de cero. Este porcentaje se incrementará a 39% con la entrada en vigor del tratado. En un plazo de cinco años se eliminará adicionalmente el arancel al 54% de la tarifa y en plazo de diez años el 30% restante.

Es conveniente señalar que actualmente bajo el " Autopat" (acuerdo que permite a las empresas ensambladoras canadiense importar partes y componentes libre de aranceles), el 95% de las exportaciones mexicanas a Canadá entran ya con arancel cero.

México desgravará de inmediato, únicamente el 16% de sus fracciones arancelarias; 54% en un plazo de cinco años y el 30% restante en diez años.

## **ELIMINACIÓN DE BARRERAS NO ARANCELARIAS.**

### **Restricciones a la importación de vehículos nuevos.**

En las negociaciones se acordó que México mantendrá restricciones a la importación de automóviles y camiones ligeros durante los primeros diez años de vigencia del Tratado. En este lapso únicamente los fabricantes que cumplan con las regulaciones y adecuaciones del decreto automotriz podrán importar este tipo de vehículos.

A partir del año 11 de entrada en vigor el TLC. se eliminan los permisos de importaciones, por lo que cualquier persona podrá importar los vehículos que desee.

En el caso de vehículos de autotransportes se elimina el decreto y también se mantendrán restricciones a través de cuotas de importación durante los primeros cinco años de la entrada en vigor del Tratado. Los ensambladores de este tipo de vehículos podrán importar

anualmente hasta un 50% de su producción. Por su parte, el público en general podrá importar una fracción creciente de la producción nacional, 15 % durante 1994 y 1995, 20% durante 1996 y 30% en 1997 y 1998.

### **Restricciones a la importación de vehículos usados.**

Debido a las enormes diferencias entre los parques vehiculares de México, E.U.U. y Canadá, así como a las diferencias características del mercado de vehículos usados en términos de precio y depreciación, la importación de vehículos usados a México se realizará bajo un mecanismo de eliminación gradual que se iniciará a partir del año 16 de vigencia del Tratado y finalizará en el año 25, fecha en que se eliminarán todas las restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de EUU y Canadá que cumplan con la regla de origen, es decir, con los insumos correspondientes producidos por las tres naciones.

### **Sobre la Balanza Comercial.**

La metodología para el cálculo de balanza comercial contenida en el decreto automotriz se mantiene durante el período de transición del Tratado. Únicamente se sustrae del cálculo de balanza comercial de las maquiladoras a aquellas que sean independientes de la industria ensambladora, a las cuales se les dará el registro de proveedor nacional. Igualmente, los saldos en balanza comercial acumulados antes de la entrada en vigor del decreto automotriz pueden utilizarse hasta agotarse, conforme marca el propio decreto, o hasta un monto mínimo de 150 millones de dólares anuales.

En las negociaciones se acordaron porcentajes decrecientes e iguales de compensación de partes y componentes automotrices para el mercado doméstico y de vehículos.

El primer año de la entrada en vigor del TLC, las empresas ensambladoras compensarán el 80% de las importaciones que realicen de vehículos y de partes y componentes para el mercado nacional. El porcentaje de compensación disminuirá cada año hasta alcanzar el 55% en el último año.

### **Valor agregado de proveedores.**

El porcentaje de valor agregado proveniente de proveedores disminuye de 36 a 34 % durante los primeros cinco años de transición y posteriormente, se reducirá en 1% anual, llegando a 29% en el año diez. Las empresas que en 1992 alcanzaron un porcentaje menor a lo negociado, podrán mantenerlo hasta que el porcentaje alcanzado iguale al negociado.

Debido a que se flexibiliza la compensación de importaciones y con ello, la base del cálculo del requisito del valor agregado de proveedores, se negoció que la base para calcular el valor agregado de proveedores fuera la mayor entre la base existente de valor agregado nacional o la de un valor de referencia.

El valor de referencia, señala que la base del cálculo del requisito de valor agregado proveniente de proveedores sea igual al valor promedio alcanzado durante 1991 y 1992 en las ventas domésticas de vehículos nacionales, más un porcentaje que dependa del crecimiento en las ventas totales de las empresas ensambladoras en el mercado doméstico.



los primeros cuatro años de la vigencia en vigor del tratado, el contenido mexicano seguirá considerándose como importados para las empresas ensambladoras establecidas en México, puesto que éstas ya aplicaron, en términos generales, sus planes de producción para este período. Entre el cuarto y décimo año, las empresas establecidas en México tendrán la opción, por única vez, de solicitar que el contenido mexicano se considere doméstico para efectos de CAFE. Esta misma opción se les otorgará, desde el primer año de entrada en vigor del tratado, a aquellas empresas ensambladoras que hayan iniciado operaciones en México después de 1991.

### **Compatibilización de normas y estándares.**

Con el tratado se negoció la eliminación del uso de normas y estándares como barreras injustificadas al comercio automotriz trilateral.

Ese acuerdo se consolidará con la creación del Comité de Normas Automotrices de América del Norte, grupo intergubernamental que revisará y elaborará recomendaciones referentes a las normas automotrices a nivel federal en los tres países, incluyendo la aplicación de las medidas necesarias para lograr una mayor compatibilidad de las regulaciones técnicas que prevalecen en materia de emisiones y seguridad de los vehículos.

### **Inversión extranjera.**

En materia de inversión extranjera se acordó que al inicio de la transición, el límite para la participación extranjera en las empresas de la industria de autopartes aumentará de 40 a

49 % . Esta restricción se eliminará a partir del sexto año de vigencia del Tratado, pudiendo ser cualquier proporción siempre y cuando se cumpla con la regla de origen.

Las empresas calificadas como proveedores nacionales y aquellas que se dediquen a producir exclusivamente para el mercado de refacciones, podrán tener dentro de su capital social 100% de capital extranjero. Esto, aunque ya estaba contenido en el decreto automotriz, al ser negociado en el TLC, se consolida legalmente.

## **Reglas de Origen.**

### **. Vehículos.**

La regla que se utilizará para medir el contenido regional de un vehículo será a través del método de costo neto.

Para que un vehículo sea originario de la región, durante los primeros cuatro años del período de transición, deberá incorporar productos norteamericanos que equivalgan por lo menos al 50% del costo neto de fabricación. Durante los siguientes cuatro años, este límite se incrementará a 55% para los camiones medianos y vehículos de autotransporte y a 56% para los automóviles y camiones ligeros. A partir del noveno año este porcentaje se fijará en 60% para los camiones medianos y vehículos de autotransporte y en 62% para lo automóviles y camiones ligeros.

### **. Autopartes.**

Las reglas de Origen para autopartes se dividen en tres grandes grupos: motores y transmisiones, componentes principales, excepto motores y transmisiones, y demás autopartes. Todos los componentes principales deben cumplir con la regla de costo neto con porcentajes similares a los de camiones medianos y vehículos de autotransporte, a excepción de los motores y transmisiones que deberán cumplir con los porcentajes acordados para automóviles y camiones ligeros.

Los demás componentes automotrices, para cumplir la regla de origen, deberán sujetarse a criterios más sencillos de cambio de fracción arancelaria o, en su defecto, al mismo método que se aplique a los componentes principales.

#### FORMULA PARA OBTENER EL CONTENIDO REGIONAL.

$$\text{VCR} = \frac{\text{CN} - \text{VMN}}{\text{CN}} * 100$$

En donde:

VCR = valor del contenido regional del bien

CN = costo neto del bien.

VMN = valor de los materiales no originarios utilizados en la producción del bien.

## **PROGRAMAS Y DECRETOS GUBERNAMENTALES PARA FOMENTAR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN 1995.**

Tres son los programas y un decreto, que se instrumentaron en el primer año de vigencia del TLC:

1) Política de Fomento Industrial para el Sector Automotriz cuyo objetivo es el de reactivar el mercado interno y promover las exportaciones de automóviles para aliviar los estragos de la devaluación del peso mexicano.

2) Los apartados de la alianza para la recuperación económica, que busca proteger a la industria automotriz de los efectos devastadores de la crisis económica.

3) La reglamentación de las condiciones para la importación de carros usados de acuerdo a la eliminación gradual establecida en el TLC.

4) El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz del 31 de mayo de 1995. Cuyo Objetivo es impulsar las exportaciones de la industria terminal y

propiciar una mayor participación de autopartes nacionales en la misma<sup>12</sup>.

## **SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ AL FINALIZAR EL AÑO DE 1995.**

A pesar de los programas gubernamentales instrumentados en 1995, la industria automotriz con planes de inversión detenidos, una cesantía que afecto a 13 mil trabajadores, los cuales constituyen la décima parte de su plantilla laboral, y paros técnicos que reducen 50% las remuneraciones, la industria automotriz mexicana enfrenta el peor año de su historia, lo cual se refleja en un desplome de 55% en el volumen de ventas internas.

La pérdida de poder adquisitivo de los consumidores potenciales y la cancelación de los mecanismos de financiamiento para los adquirientes de vehículos por el elevado costo de los créditos, ocasionaron en los primeros cinco meses de 1995 una caída de 58.6% en la venta de

---

<sup>12</sup>Para mayor información véase el anexo uno.

automóviles de uso particular, de 45.9% en la de comerciales y ligeros, de 54,6% en la de camiones y de 70.8% en las de tractocamiones. Los efectos de la crisis económica en el mercado automotor nacional se dejaron sentir en una contracción de la planta laboral de este sector, que en 1992 daba ocupación a aproximadamente 152 mil 600 trabajadores y en diciembre de 1994 empleaba a 130 mil, universo que hacia mayo de este año se redujo a 117 mil asalariados. INEGI señala que durante 1994 el pago en dólares por hora trabajada en la industria automotriz en México era de dos dólares con 75 centavos, mientras que en Estados Unidos esta lapso de trabajo era pagado a 21.93 dólares; en Canadá de 19.23 dólares por cada hora de trabajo ,mientras que en Brasil reportaba un salario de 5.80 dólares por hora. Es claro que hoy por hoy la industria automotriz pretende superar sus problemas internos con mayor número de firmas fabricantes de automóviles que hace dos años, y volcando su producción al comercio exterior.

Según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz en 1995, la producción de vehículos en México fue de 853 mil 979 unidades a noviembre, que comparadas con un millón diez mil 320 vehículos del mismo período del año anterior representó una caída de 15.5 % o 156 mil 341 unidades menos. Para el mercado doméstico la fabricación en el lapso de referencia fue de 140 mil 245 unidades, con 70.8 % menos o 339 mil 570 vehículos menos; la de autos, concretamente, mostró un decremento de 71.1 %, con una producción de 94 mil 143 unidades, mientras que el segmento de camiones ligeros reportó 46 mil 102 unidades, lo que significó una caída de 70.2%.

La producción de enero a noviembre de 1995, para los mercados internacionales fue mayor que el año pasado, con 183 mil 229 unidades o 34.5% más, para un total de 713 mil 734 vehículos. Los autos contribuyeron con 554 mil 766, esto es, 19.4% más respecto al mismo período del año pasado; y los camiones se incrementó en 141%, con 158 mil 968 vehículos.

En tanto, la comercialización al mayoreo ascendió a 856 mil 346 unidades, cifra inferior en 18.4%, en comparación con un millón 49 mil 531 unidades del año pasado, lo cual indica que se dejaron de vender 193 mil 185 vehículos.

La venta de unidades de las plantas armadoras a los distribuidores, incluyendo las importadas, fue de sólo 155 mil 62 vehículos, es decir, 71.1% o 380 mil 958 unidades menos, donde los autos tuvieron ventas por 96 mil 573 y 74.1% de caída. Los camiones tuvieron ventas de 58 mil 489 unidades, 104 mil 503 menos que en 1995, lo que reflejó un decremento de 64.1%.

Específicamente, las ventas en noviembre fueron de 21 mil 597 unidades, cifra que significó 41.9% más respecto al mes anterior, cuando se comercializaron 15 mil 217 vehículos. El incremento de ventas se debió a la situación de fin de año, ya que los consumidores pueden renovar sus vehículos o adquirir uno nuevo, asimismo, esta pequeña reactivación se debió a la eliminación del impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN) y a la posibilidad de deducir 71% de las inversiones en autos hasta por 224 mil nuevos que pueden hacer las empresas.

En cuanto al mercado de exportación, las ventas acumuladas en los primeros 11 meses del presente año ascendieron a 701 mil 284 vehículos, mientras en 1994 se exportaron 513 mil

511. Cifras que representaron 36.6% o 187 mil 773 unidades más con relación al mismo acumulado de 1994.

El segmento de autos experimentó un incremento de 21.4 % o 96 mil 322 unidades de más, al exportar 545 mil 594, mientras que las exportaciones de camiones ascendieron a 155 mil 690 vehículos, con un incremento de 142.4% o 91 mil 451 más que en el mismo período de 1994 .

En el informe de SECOFI se precisa que durante los primeros meses de 1995 se exportaron 542 mil 424 unidades, un volumen de 33.3% mayor al reportado en el mismo período de 1994; en tanto, las importaciones alcanzaron las 16 mil 260 unidades, o sea 67.5% menos que las del período enero-septiembre de 1994. Es decir que por cada vehículo importado en dicho lapso se exportaron 14. Por lo que el saldo de la balanza comercial de la industria automotriz para 1995 alcanzó un superávit de 4 mil 127.8 millones de dólares, en tanto, los proyectos de inversión para el sector durante 1996 asciende a 6.7 millones de dólares y a 36.3 millones de pesos provenientes de empresas automotrices extranjeras establecidas en el país.

Las empresas distribuidoras de automóviles padecen una fuerte paralización debido a que el mercado nacional de vehículos ha caído en el primer trimestre de este año en 40% y entre abril y mayo las ventas cayeron 80%, según la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (AMDA). Considerada como una de las ramas comerciales más sensibles al comportamiento general de la economía nacional, las empresas distribuidoras de automóviles



han reducido su personal en 30 o 35 %,por lo menos, y afrontan fuertes dificultades financieras debido a que sus movimientos de compra y venta son con base en créditos, y al mismo tiempo arrastran fuertes pasivos. Además , las empresas dedicadas a la compra - venta de vehículos usados también padecen una fuerte paralización y en las dos áreas se teme el cierre de muchas distribuidoras, que no vean posible sobrevivir a la crisis actual. De hecho , ya han cerrado por lo menos 110 empresas dedicadas a la venta de vehículos de segunda mano, lo que representa un 30 % de las empresas de esta área. La AMDA informó que la variación en la compra-venta de vehículos nuevos ha sido muy grave, en tanto entre abril y mayo de 1994 la venta de vehículos nuevos ascendió a 50 mil unidades, y en 1995 del mismo período las ventas llegaron a únicamente 10 mil unidades; siendo la caída de las ventas de 80%; estimando que esta situación se prolongará varios meses más.

La AMDA señala que la marca que resintió la caída más fuerte en sus ventas fue la Volkswagen, que llegó a 67.2% de enero a mayo de 1995, comparado con el mismo período de 1994.

En segundo lugar, la mayor caída en sus ventas la registró la Chrysler, que fue de 63.5% y le siguió la General Motors, con un 53.2%. El penúltimo lugar le corresponde a la Nissan, cuya caída en sus ventas de 42.6%, y la Ford que redujo sus ventas en 39.4%, comparado con los cinco primeros meses del año pasado.

Ello significa que dos de cada tres vehículos producidos para el mercado interno topan con serias dificultades para su venta a los consumidores finales.

0 La AMDA plantea que el otro gran problema de las distribuidoras son sus costos financieros, su dependencia de créditos, sus fuertes pasivos y las altas tasa de interés que las han llevado a recortar personal y a cerrar sus instalaciones.

De acuerdo con información de la Asociación Nacional De Comerciantes de Autos (ANCA). Organismo que agrupa a las empresas dedicadas a la compra -venta de vehículos Usados, el mercado de vehículos se ha visto estancando desde mediados de 1994, y se ha recrudecido en lo que va del año... debido al poder adquisitivo de los consumidores, a los permisos de importación de autos Usados que en los meses anteriores autorizaron la Secretaria de Hacienda y a la compra-venta de autos que se realiza en los famosos tianguis de autos usados.

La Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones Y Tractocamiones (ANPACT). Plantea que en 1995 la industria fabricante de autobuses, camiones y tractocamiones sufrió la peor crisis desde 1981, y cerró el año con una caída del 82% en sus ventas, 8 mil trabajadores despedidos, paros técnicos y reducción de jornadas de trabajo, inventarios de mes y medio, y una utilización de tan sólo 15% de la capacidad instalada. Sus exportaciones crecieron en 106%. En 1995 las empresas armadoras de vehículos pesados vendieron en total 3 mil 500 unidades, contra las 33 mil que se colocaron en 1994. Las ventas foráneas de autobuses y camiones se incrementaron en 160% y sumaron 2 mil unidades al concluir el año. Las Unidades pesadas se orientaron principalmente a Centro y Sudamérica.

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga ( Canacar) en voz de su presidente Bernardo Lijtszain Bimstein plantea que la desregulación y el terremoto financiero que sufrió el país en 1995 provocaron: desintegración de un importante número de empresas; crecimiento de la flota vehicular hasta en 100%, introducción de 20 mil unidades usadas de procedencia extranjera; incorporación de 15 mil unidades nuevas; incorporación de vehículos tradicionalmente usados para carga urbana; flota vehicular obsoleta: 62% supera los 13 años; disminución de 60% de los índices de rodamiento, competencia desleal; anarquía en el mercado.

También equipos sobrecargados, elevados costos de operación, incremento en todo los insumos en 60% promedio; incrementos de las tasa de interés en más de 200%, Escasez de crédito; disminución en el volumen de carga por la caída de las importaciones; negativa de los usuarios de pagar el servicio en función de los costos reales, incertidumbre; desconfianza, total debilitamiento del transporte nacional frente al extranjero. Hay que agregar que el autotransporte de carga produce 2.4 millones de empleos indirectos; 1.2 millones de empleo directos; atiende a 71 ramas de la economía; cuenta con 289 mil Unidades de transporte; existen 4 mil 123 empresas dedicada a esa actividad; con 150 mil personas físicas; con una carga transportada en 1994 de 391 millones de toneladas.

CANACINTRA en voz de su Presidente Pedro Ruiz Mendoza, plantea que: A partir 1993 y sobre todo el año 1995, el sector de autopartes en México ha sufrido una reestructuración que inicio desde la compra de las pequeñas empresas y alianza estratégicas, hasta la desaparición de 20% de las 400 empresas que aproximadamente existían en este ramo.

Situación que se ha reflejado indudablemente en el despido de trabajadores; en diciembre de 1994 la cifra era de 171 mil personas ocupadas, actualmente quedan 150 mil. Además, técnicamente 150 empresas de autopartes están laborando de manera formal y una cantidad menor tiene amplia capacidad para exportar directa e indirectamente. exportaciones que en general crecieron 30%. La reestructuración de los autopartistas inició en 1993, un año después de las cifras récord de producción y ventas de vehículos en México, aunque este año se agudizaron las compras, fusiones y cierres de industrias. Año en el que solo los grandes grupos como Spicer, Conduumex, Metalsa, Acumuladores Mexicanos, Rassini y Vitro, entre otros, por su volumen de producción y ventas, por la penetración con las plantas terminales, por su abastecimiento al mercado de repuestos y por sus exportaciones, pudieron amortiguar de alguna manera el impacto de la crisis.

Las pequeñas compañías que abastecen a las armadoras de vehículos, vieron caer su producción en la misma proporción que las ventas de unidades ( 70% aproximadamente), inclusive algunas trabajan al 20% de su capacidad instalada. Aunque las que también proveen al mercado de repuesto solo sufrieron una baja de demanda de 30%, lo que representa una válvula de escape. Por otro lado agrega CANACINTRA, que el México de 1995 no tiene una industria automotriz integral, ya que la mayoría de los proveedores no participan en el diseño de los vehículos , sino simplemente son contratados para proveer de las autopartes necesarias.

Por lo que, la caída del mercado automotriz de México, arrastraría más industrias, prueba de ello son los proveedores de materias primas y de autopartes, plantas de ensamble, a las redes de distribuidoras de vehículos y a las de servicio. Por lo que el efecto multiplicador del

sector automotriz debería ser uno de los más altos a nivel mundial, conforme más integrado está, la cadena productiva y de mejor calidad.

La industria está atrapada en una larga cadena de incrementos en precios, y como consecuencia de un valor agregado nacional bajo ya que alrededor de 70% de los componentes de los vehículos fabricados en México son de importación, mismo que se pagan en dólares. también, varias de las materias primas como el acero, el plástico y aluminio, aunque se fabrican en nuestro país, se cotizan en dólares, lo que se refleja en un conjunto de incrementos de precios de los vehículos de 30 % para los nacionales y de 52 % para los importados . Sin olvidar el incremento de 50% en el impuesto al valor agregado, que junto con el alza en las tasas de interés de los bancos han gravado aún más las ventas al menudeo y mayoreo de los vehículos.

Por lo anterior México debe renegociar sin miedo los tiempos del TLC con Estados Unidos Y Canadá en materia automotriz y ampliar a los 15 años los plazos, por el bien de las manufactureras. Como producto de la crisis que enfrenta el país, los planes que tenía el sector de producir dos millones de automóviles para el año 2000 y contar con los volúmenes adecuados para competir con los socios comerciales, han quedado postergados para el 2005. Lo cual podría alargarse aun más si el mercado de Estados Unidos sigue deprimido.

La industria automotriz retrocedió en diez meses el nivel de producción ganado a lo largo de los últimos 25 años; ya desde fines de 1994, ante la virulencia de la crisis económica, los

empresarios de la industria automotriz presentaron al gobierno diez propuestas para enfrentar las dificultades y rescatar al sector.

Veamos los más importantes:

## **ACCIONES FISCALES.**

- 1.- Deducibilidad total y depreciación acelerada de los vehículos al servicio de las empresas- medida que fue aceptada a medias, por que se estaba demandado al 100 %, y sólo se les concedió la deducibilidad al 70%.
- 2.- Eliminar el ISAN en todo el país ( sí fue aceptada).
- 3.- Eliminar aranceles, también temporalmente.
- 4.- Reducir tenencias; es decir; que la tenencia se cobre trimestralmente, así si se adquiere un automóvil en diciembre sólo se pagaría el último trimestre del año.
- 5.- Reducir el impuesto al Valor Agregado de 15 % a 7.5%

## **AYUDA FINANCIERA**

1.- Apoyos crediticios del Banco Mundial, similares a los otorgados a los transportistas por 70 millones de dólares.

## **CONTROL DE VEHÍCULOS ILEGALES.**

1.- Evitar el ingreso ilegal de automóviles y erradicar la regulación de los mismos por presiones de grupos políticos.

## **RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHÍCULAR.**

1.- Instrumentar algún esquema que propicie la renovación más acelerada del parque vehicular en el país. La propuesta es que 400 mil unidades de 1979 para atrás, sean quitadas de la circulación.

Originalmente, las autoridades aceptaron estas demandas, pero no hubo mas que una respuesta marginal.

Para resolver los problemas que tiene el autotransporte de carga ante la negativa de Estados Unidos de abrir este sector; la Canacar realiza las siguientes peticiones con el propósito de reestructurar la deuda (estimada de 400 millones de dólares) del autotransporte con los bancos, arrendadoras y empresas de factoraje, de lo contrario no podrán ser competitivos en el TLC.

Piden 12 meses de gracia para el pago del capital e intereses con tasa fija no mayor de 25% anual por un plazo no menor a un año.

El plazo deberá ser a cinco años mínimos y hasta 12, con base en el tipo acreditado y sus posibilidades reales de pago, además piden que no haya garantías adicionales o en su caso se constituya un fondo para la cobertura de excedentes solicitados y los intereses que se generen en el plazo de gracia. y que el capital no, pagado se convierta en un crédito subordinado convertible a capital.

De todas las medidas sugeridas, el gobierno concedió dos, que si bien influyeron en que no existiera una caída mayor de la producción, sólo fueron paliativos para la industria automotriz.

## **LA INDUSTRIA EN 1996.**

Durante 1996, la industria automotriz registró un fuerte crecimiento pero no fue suficiente para cubrir la contracción de 1995.



Al cierre de 1996 la producción total ( considerando la destinada al mercado interno más la que va al mercado de exportación) ascendió a 1 211,297 unidades, estableciéndose una nueva marca en la fabricación de vehículos en México, superando la anterior, lograda en 1994 cuando se produjeron 1 097, 381 unidades. El incremento fue de 10.4 puntos porcentuales o 113,916 vehículos. El mercado de exportación consume el 80.1% del total producido.

Comparando los resultados de 1996 (1 211,297 unidades) con los de 1995 ( 931, 178 unidades) se observa un incremento en la fabricación total de vehículos del 30.1% o 280,119 vehículos más en 1996. La fabricación total de autos manifiesta una diferencia de 14.1% y en el incremento de camiones 78.4 puntos porcentuales.

La venta mayoreo total, esto es considerando ventas domésticas y exportación, ascendió a 1, 309,328 vehículos cifra superior a la más alta lograda anteriormente, también en 1994, cuando se vendieron 1 165,194 unidades, la diferencia es de 144, 106 unidades y el incremento es del 12.4%.

Comparando el total de ventas de 1996 contra el total de ventas en 1995, el incremento obtenido es de 35.5 puntos porcentuales o 343, 309 unidades, en las ventas totales de autos la diferencia es de 16.7 puntos, mientras que en el de camiones es de 89.5 puntos.

La producción de unidades para el mercado interno en 1996 reporta un incremento de 57.7% con respecto al año anterior, sin embargo, este resultado no es suficiente para cubrir la contracción observada en 1994, caso para el cual la diferencia es de menos 54 puntos porcentuales. El crecimiento se da en los segmentos para el mercado nacional con 59.5 y 53.8

% para autos y camiones, respectivamente. Por otro lado, los resultados de 1996 permiten ratificar la vocación y capacidad exportadora de la industria terminal mexicana, habiéndose producido un volumen de unidades sin precedentes destinados a satisfacer la demanda del mercado externo, para un total de 970,874 vehículos que significan un incremento de 24.7 puntos porcentuales o 192,196 unidades más que las fabricadas en 1995. El segmento de automóviles reporta un incremento de 6.2% mientras que el de camiones indica un 85.1% de incremento con respecto a los datos de 1995.

Para 1996 las ventas al mayoreo dirigidas al mercado interno reportan un incremento con respecto al año anterior, del orden de 80.6 puntos porcentuales resultado de los esfuerzos de la industria por mantener esquemas atractivos de financiamiento a la compra de unidades, precios competitivos a nivel internacional y una mayor gama de modelos entre otras acciones para incentivar las ventas, sin embargo, el tamaño del mercado doméstico aún permanece cercano a la mitad del existente en 1994, la diferencia es de menos 44.2%, situación que obliga a redoblar esfuerzos en el corto plazo.

La venta total de automóviles en 1996 fue de 1 309,328 de los cuales General Motors participó con el 22.8%; Chrysler con el 28.9%; Ford Motor con el 18.9%; Volkswagen con el 17.5%; Nissan con el 11.5%; Honda con el 0.2%; BMW con el 0.1%; Mercedes-Benz con el 0.1% y Porsche con el 0.0%.

En la producción Total fue en 1996 de 1 211,297 unidades donde la participación por empresa fue Chrysler 29.8%; GM con el 22.1%; VW con el 19.1%; Ford con el 17.6%; Nissan con el 11.2%; mercedes-Benz

con el 0.1%; Honda con el 0.1% y BMW con el 0.0%<sup>13</sup>.

Las ventas a los mercados externos en 1996 ascienden a 975,408 unidades, presentan un incremento del 24.9% o 194,326 unidades exportadas más que las 781,081 de 1995. Es importante destacar que gracias a los altos volúmenes de exportación, los cuales también marcan una cifra sin precedentes, la industria automotriz terminal mexicana ha logrado mantener ocupada en su mayoría la capacidad de producción instalada no obstante la persistencia de un mercado débil.

Las ventas al público en 1996 de 325,154 unidades, representaron 43.7% más que en 1995, gracias a la instrumentación de diversas acciones para incentivar las ventas por parte de las empresas armadoras y sus distribuidores, así como por las medidas tributarias aplicadas por el gobierno federal. Sin embargo, dichos esfuerzos no fueron suficientes para compensar la caída en las ventas al menudeo respecto a 1994, año con el cual la diferencia negativa es de 55.1 puntos porcentuales.

El crecimiento que se dio en la industria automotriz se debe en mucho a la suspensión del impuesto sobre automóviles nuevos y al dinamismo del mercado exterior.

## LA INDUSTRIA HASTA ABRIL 1997

Para el año de 1997 se prevé que continuara creciendo la producción y las ventas, pero a

---

<sup>13</sup>Órgano Informativo de Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C (AMIA); BOLETÍN # 373; Diciembre 1996.

decir de los productores todavía no se remonta la gran caída sufrida en 1994. Veamos la evolución de algunos indicadores.

## **VENTAS AL MAYOREO EN EL MERCADO INTERNO.**

Las ventas acumuladas en 1997 (incluyendo importados) es de 125,662 unidades que comparadas con las 94,185 de 1996 se tiene un incremento del 33.4% o 31,477 unidades. Sin embargo; al comparar el resultado de 1997 con el acumulado de 1994 a igual mes, se observa una diferencia negativa de 76,724 unidades o 37.9% de decremento.

En el comparativo entre 1997 y 1996 dentro del segmento de autos la diferencia es de 45.5% y en camiones del 17.1% a favor de 1997.

## **VENTAS AL MERCADO DE EXPORTACIÓN.**

La venta de exportación acumulada de 1997 es de 307,799 unidades que comparadas con las 321,313 registradas al mes de abril de 1996, se presenta un decremento del 4.2% o 13,514 unidades. En el segmento de autos se contabilizan 187,182 unidades en 1997, que comparadas con las 215,266 registradas en 1996 manifiestan una diferencia negativa del 13% o 28,084 unidades, en el segmento de camiones se registran 120,617 unidades, que comparadas con las 106,047 hasta abril de 1996 se tiene un crecimiento del 13.7% o 14,570 unidades más que en el año pasado.

## **PRODUCCIÓN TOTAL DE UNIDADES.**

La producción total acumulada al cuarto mes del año, es de 414,328 unidades que comparadas con las 396,381 de 1996 presentan un incremento de 4.5% o 17,947 unidades. Al comparar el acumulado de 1997 con el obtenido en 1994 ( 375,141 unidades) al primer cuatrimestre, el total de producción de 1997 muestra un incremento de 10.4% o 39,187 unidades sobre 1994. Sin embargo, a nivel producción consumida por el mercado interno, en 1997 representa el 24.3% del total producido y en 1994 fue del 53%, es decir, aún falta la mitad del camino para alcanzar los niveles de producción observados antes de la crisis.

## **PRODUCCIÓN PARA EL MERCADO INTERNO.**

La producción acumulada de 1997 es de 100,518 vehículos que comparados con lo 71,131 del año pasado se tiene un incremento del 41.3% o 29,347 unidades más para 1997. En el segmento de autos la diferencia porcentual es de 56.9%, 26,246 unidades, con una producción acumulada de 72,376 y en el de camiones la diferencia es de 12.6% o 3,141 unidades, la producción acumulada de este segmento es de 28,142 vehículos.

## **PRODUCCIÓN PARA EXPORTACIÓN.**

La producción para mercado de exportación al mes de abril registra 313,810 unidades que comparadas con las 325,250 de 1996 muestra una diferencia negativa de 3.5% u 11,440

unidades. En autos el decremento es del 12.1% o 26,531 unidades menos que en 1996, por el lado de camiones se observa un crecimiento del 14.3% con respecto a 1996, sin embargo, este resultado positivo no es suficiente para compensar el decremento registrado con respecto al año anterior<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup>Órgano Informativo de la Asociación Mexicana de la industria Automotriz, A.C. (AMIA); Boletín 377; México D.F; Abril de 1997.

## CONCLUSIONES: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A TRES AÑOS DEL TLC.

En gran parte los problemas que enfrenta la industria automotriz se deben a la crisis económica, por lo que deben adecuarse los tiempos para que se consigan los objetivos del TLC. Es decir, los planes que tenía el sector de producir dos millones de automóviles para el año 2000 y contar con los volúmenes adecuados para competir con los socios comerciales han quedado postergados para el año 2005. Implicando esto renegociar los tiempos del TLC; en materia automotriz e irse a los 15 años, ya que está industria retrocedió en diez meses el nivel de producción ganado a lo largo de los últimos 25 años.

Antes de proseguir es conveniente precisar que la crisis que afectó a la industria automotriz en 1995, es la primera crisis económica en esta nueva forma de acumulación capitalista internacional, con soluciones regionales, que le dan a las empresas transnacionales y multinacionales un poder tridimensional para resolver el problema de la realización de la ganancia.

La industria automotriz pretende salir de los problemas en que se encuentra con un mayor número de firmas, con una especialización en autos compactos y subcompactos, en camiones ligeros y con la venta de motores. Orientando su potencial productivo al mercado internacional, integrándose cada vez más a la industria automotriz Estadounidense, con estrategias empresariales cada vez más heterodoxas y agresivas de carácter mundial y con una reconversión industrial de grandes proporciones a través del justo a tiempo, cero inventarios, trabajo polivalente, flexibilidad laboral e innovaciones tecnológicas.

Las nuevas inversiones o las nuevas firmas que se establecieron a lo largo de 1993 a 1997, no se debe a que el mercado interno sea el motor del crecimiento de la industria, sino a la posición estratégica que México tiene para que las grandes empresas trasnacionales y multinacionales de la industria puedan controlar el mercado internacional en materia de autos y sobre todo, por ser una de las industrias que posibilitan concretizar la tendencia a la mundialización del capital, a través de la formación y reorientación de los corredores industriales. Como es el caso del noroeste del territorio mexicano donde la industria maquiladora guiada por la automotriz viene conformando corredores industriales a pasos agigantados. Como el corredor que viene por la costa del Océano Pacífico, desde California, atravesando Chihuahua y Sonora.

En esta lucha por los mercados regionales y mundiales las tres grandes del mundo: General Motor, Toyota Y Volkswagen están luchando por establecer plataformas de exportación en el mundo entero, con productos más diversificados, con mejor calidad y precio según sea el mercado o la región. Así, las tendencias se refuerzan con el TLC.

En la industria terminal no habrá competencia de importaciones legales durante los primeros diez años, puesto que sólo las ensambladoras establecidas pueden importar vehículos terminados. Se espera un aumento de importaciones de vehículos, pero éste es por parte de las propias empresas que producen en México. Así que no son importaciones competitivas sino que resultan de la especialización internacional de las multinacionales, proceso que empezó en los años ochenta.

En cambio, la industria de autopartes enfrentará más competencia de importaciones, debido a que se desgravarán los aranceles restantes y se eliminarán las últimas barreras no



arancelarias. Ello ocasionará la salida de muchas de las 500 empresas que operan actualmente. Sin embargo, la desgravación más importante ya sucedió en los años posteriores a 1985, llevando a una fuerte competencia del exterior. Por tanto, en este aspecto el TLC solo evidenciará que la industria de autopartes deja de ser nacional, para ser propiedad de capital extranjero, en la medida en que también se aceleran las dificultades entre el Valor agregado nacional y contenido regional. Así la eliminación de las reglas de valor agregado nacional y de balanza comercial provocará más importaciones de autopartes, aunque éstas sólo estarán completamente liberalizadas hasta el año 2004.

En cuanto a las exportaciones. La industria automotriz creció enormemente debido a que las multinacionales exportaron gran parte de sus productos a Estados Unidos. Ello estimuló las economías de escala en la planta mexicana y promovió la especialización internacional de la producción automotriz en la región norteamericana.

Con el TLC, este proceso continuará más intensamente ya que se eliminarán todas las barreras al comercio y a la inversión. El mercado estadounidense será más accesible para las exportaciones mexicanas, sobre todo porque se elimina la legislación CAFE (uso eficiente de combustible).

Por lo tanto el impacto del TLC en la industria automotriz esta en función del cambio en la estructura del mercado doméstico con la entrada de nuevas empresas, y con la eliminación de las barreras a la entrada, con el aumento del número de modelos disponibles al consumidor pero no accesibles, con economías de escala, y con la especialización creciente en autos compactos y subcompactos; esto no quiere decir que no existan nichos de mercado para autos grandes y pesados. Hechos que ya sucedieron con: BMW; Chrysler; Ford;

General Motors; Honda; Mercedes-Benz; Nissan; Porsche; Volkswagen; Scania Y Fiat. Pero el TLC ha sido benéfico para las industrias trasnacionales y no para la industria automovilística nacional mexicana en el sentido de crear efectos multiplicadores reales para la economía mexicana.

Esto ha originado que la industria automotriz enfrente los pormenores de los ciclos económicos interno de manera diferente. Esto es la industria automovilística se comporta contracíclicamente en la medida que depende más de la economía Estadounidense y del resto del mundo, por lo que las exportaciones seguirán incrementándose en función del comportamiento de esos mercados externos en la medida que el mercado interno no se fortalezca.

A tres años del TLC, las características mas sobresalientes de la industria son las siguientes:

1.- Al estar en el tercer año del TLC implica que los porcentajes de liberación comercial se incrementan y el contenido regional también, es decir, a los automóviles y camiones ligeros, además de sus motores y transmisiones, el contenido regional es de 50% hasta el 1° de enero de 1998; de 56% hasta el 1° de enero del 2004; y 62.5% de ahí en adelante; lo mismo sucede con las autopartes.

Sin embargo el cumplimiento de este acuerdo ha sido muy difícil, ocasionando que la INA; La AMIA; Y SECOFI tengan diferencia respecto al Valor Agregado Nacional (VAN).

Para SECOFI el VAN ascendió a 46.2% en 1994; estimando que para 1995 el VAN alcanzaría

un VAN de 40% al cierre de 1995<sup>15</sup>. Mientras que la Industria Nacional de Autopartes (INA), dice que el "Decreto Automotriz no se ha cumplido cabalmente; como lo demuestran los datos de 1991-94 emitidos por SECOFI. Las cifras de superávit de divisas, de ocho mil millones de dólares, de la industria terminal son absurdas, ya que la Balanza Comercial del sector es negativa por dos mil mdd; así que el VAN nunca fue mayor a 29 o 30%, cuando lo reglamentario es de 34%"<sup>16</sup>. Es decir, para la INA, las plantas armadoras sólo cumplieron con el 25% de Integración Nacional.

El problema radica en que la venta de autopartes se da a nivel intrafirma, esto ocasiona que muchas empresas de la industria autopartes tendrán que salir; asociarse con capital extranjero; ser ensambladoras o dedicarse a la comercialización de la mismas. Ya que actualmente las plantas armadoras<sup>17</sup>, para "cumplir" con el grado de integración nacional están incluyendo las compras de autopartes de la industria maquiladora de exportación ( que a la fecha ya están consideradas como proveedores nacionales y que muchas ocasiones resultan ser factorías que pertenecen a las firmas automotrices a nivel mundial) y sistemas de cómputo y otros productos que no tienen ninguna relación directa ni indirecta con el sector automotriz ( como sucedió en su momento con Chrysler) para alcanzar el porcentaje de integración regional<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup>SECOFI; Boletín Estadístico semestral de la Industria Automotriz Mexicana; Nov. de 1995

<sup>16</sup>EL FINANCIERO; 1/FEB./1996; Pág. 20 A.

<sup>17</sup>En 1995 General Motors redujo a la mitad sus compras a proveedores nacionales y Ford eliminó casi en su totalidad a sus proveedores mexicanos". FINANCIERO; 13/Mayo/1996; Pág. 7A.

<sup>18</sup>EL FINANCIERO; 13/MAYO/1996; Pág. 7A

Hay que recordar que la industria manufacturera ha ido aumentando como porcentaje del total de las exportaciones, hasta llegar en 1996 a 83.64% y que las exportaciones de 1994 a 1996, están concentradas en dos ramas: Maquinaria y Equipo, fundamentalmente Cómputo y Automotriz ( 68%), y Química (8.6%). En total, estas dos ramas concentran 76.6% de las exportaciones manufactureras. Por lo que el sector exportador se ha convertido en un enclave, con efecto de arrastre sobre el resto de la economía y en la creación de empleos. De tal manera que la mitad de estas exportaciones manufactureras son maquila; cuyo porcentaje de contenido nacional (incluyendo mano de obra) oscila alrededor del 22%. En la maquila el contenido de insumos nacionales es en 1996 de 1.83%.<sup>19</sup> Es decir, estas exportaciones prácticamente no tienen efecto sobre el resto de la planta productiva, esto plantea que la tendencia de la industria de autopartes pronto dejará de ser la esperanza de capital nacional como se contempló en su nacimiento. A mediados de los ochentas había más de 700 fabricantes de autopartes y la industria terminal operaba con una integración cercana a 60 por ciento. En 1997 hay unas 90 empresas de autopartes, casi en su totalidad transnacionales o ligadas a la industria terminal, y la integración no llega a 35%. Por lo tanto

2.-El TLC no contempla situaciones catastróficas como las que se presentaron a principios de 1995 en el mercado doméstico de México. Mencionemos sólo el problema del VAN; Si bien los ensambladores no tienen problemas para cumplir con la compensación de la balanza de pagos ( ya que están exportando cifras sin precedentes históricos), no tienen

---

<sup>19</sup> Andrés Peñaloza Méndez y Alberto Arroyo Picard (coordinadores); ESPEJISMO Y REALIDADES: EL TLCAN TRES AÑOS DESPUÉS; Ed. Red Mexicana de Acción Frente al Libre Comercio; México D.F; 1997; Pág. 29, 30 y 34.

manera para cumplir con el VAN; a menos que aumentara sustancialmente la integración local en sus vehículos, o bien promovieran más exportaciones de autopartes, que se está haciendo con la industria maquiladora de exportación.

3.- Las recientes modificaciones al Decreto Automotriz en México contempla un sistema muy débil de sanciones y multas, ya que una compañía que no cumple con el valor agregado local (VanP) son sujetas a multas, pero en la práctica ha sido difícil el proceso judicial para hacer que paguen, como lo demuestra los casos de Nissan y Volkswagen en 1993. El mayor castigo que pueden recibir un ensamblador que no cumpla con el Vanp. es que se suspenda el permiso para importar materiales de ensamble, sin perjuicio de que importe por sus fracciones arancelarias.

4.- Como dijimos, la industria automotriz participaba en el Producto interno Bruto Nacional en 1988 con el 1.48 % ; en 1993 con el 1.92% y con el 1.60% en 1995, es decir, su tendencia es a participar más en la generación del PIB; pero su comportamiento dentro del TLC, si consideramos que en 1992 participó con del 2.12%, es con disminuciones graduales.

5.- La participación de la industria automotriz en el sector manufacturero fue de 8.64% en 1988, en 1993 alcanzó una participación de 11.81% y en 1995 éste disminuyo en 9.01%, es decir con la entrada al TLC la industria de automóviles es una rama muy dinámica, pero con una participación en la economía en disminución de lo que va de 1994 a 1996.

6.- En la generación de empleo la industria automotriz tuvo una tasa de crecimiento negativa en 1983 de 17.67%; en 1985 ésta crece a 11.78% y cae nuevamente 1986 con la crisis en 1.15%. A partir de la apertura de la economía la tasa de crecimiento del empleo crece, así en 1991 alcanza su máximo crecimiento en 83.99%. Sin embargo, su tasa de crecimiento de generación de empleo tiende a disminuir, cuando en 1996 llega a 63.24%. Si esto lo vemos en términos de quién más aporta a la generación de empleo, la industria terminal, de autopartes y distribuidoras disminuyeron su participación a mediados de los ochentas, mientras la industria maquiladora incrementó su participación de 20.2% en 1986 a 37.1% en 1996. Esto quiere decir que la industria automotriz es muy dinámica, pero con poca generación de empleo y donde está creciendo éste es el sector de menor calidad (maquila de autopartes):

7.- Si vemos la producción total (considerando la destinada al mercado interno más al mercado exportación) de 1994 a 1996, observaremos que la tasa de crecimiento es de apenas de 10.38%, donde el mercado de exportación consume el 80.1% del total producido; es decir, las exportaciones durante 1988-96 se incrementaron en 462%.

8.-La venta al mayoreo de automóviles, dirigidas al mercado interno, tiene un índice de crecimiento en 1988 de 37.0%; en 1993 de menos 52.6%; de menos 49.1% en 1994, en 1995 con un índice de crecimiento de 79.8% y en 1996 disminuye en 5.5%. Esto indica la tendencia que tiene el mercado interno para las empresas trasnacionales del ramo automotriz.

9.- Con la crisis de principios de 1995 las empresas automotrices respondieron ajustando los niveles de producción a los niveles de demanda a través de los famosos paros técnicos ( se desplomo en 55% el volumen de ventas internas), reduciendo en 50% los salarios de los trabajadores ( en 1994 el pago en dólares por hora trabajada en industria automotriz en México era de dos dólares con 75 centavos, mientras que en Estados Unidos era de 21.93 dólares; en Canadá de 19.23 dólares por cada hora de trabajo y en Brasil de 5.58 dólares por hora, y 1996 un obrero de la planta de Delphi , división de autopartes de GM, en Warren, Ohio; ganaba \$11,47 dólares por hora, mientras que un mexicano, en la planta júrense de la misma compañía, ganaba entre \$1.65 y \$4 por hora, incluidos transporte y alimentación.), reduciendo la planta laboral(En 1992 daba ocupación aproximadamente a 152 mil 600 trabajadores y en diciembre de 1994 empleaba a 130 mil, universo que en mayo de 1995 se redujo a 117 mil asalariados según ENEGI), cerrando un número importante de empresas distribuidoras de autos que se vieron en la necesidad de reducir su personal entre 30 o 35% aproximadamente. También con una utilización de la capacidad instalada en autopartes de alrededor de 50%, con un despido de 21 mil personas, ya que en 1994 eran 171 mil y en 1995 quedaban 150 mil personas en la industria de autopartes y una reducción de establecimientos de alrededor del 20% de las 400 que existían en esa fecha, según SECOFI. En la industria de fabricantes de autobuses, camiones y tractocamiones, tuvo una caída del 82% de sus ventas, 8 mil trabajadores despedidos, con inventarios de mes y medio, y una utilización de tan solo 15% de la capacidad instalada.

10.- Se han dado incrementos de precios tanto en los insumos, como en los productos finales.

15% de IVA más 6% del ISAN más 10 o 20% si es de importación, más tenencia, más verificaciones, más el precio del automóvil colocan a la industria automotriz mexicana en una situación poco competitiva con respecto a Estados Unidos y Canadá.

11.-El contrabando de autopartes y de autos así como los famosos tianguis de autos usados son parte de una competencia desleal al sector automotriz y que no permite entre otras causas su crecimiento. El parque vehicular de México durante 1994 fue de 12.47 millones de unidades, de las cuales tres millones 390 mil o 26.33% del total son importadas y con edad mayor a 30 años. De esta última cifra el 80% son vehículos importados ilegalmente. Donde la mayor proporción circulan en la franja fronteriza del norte del país. En Baja California Norte y Sur, 82.27% son unidades importadas o con una edad mayor a 30 años; en Chihuahua la proporción es de 68.26%; en Sonora de 52.17%; en Coahuila de 44.16; en Tamaulipas de 42.52; y en Sinaloa representa el 40.47% de su parque Vehicular<sup>20</sup>. Esto ha originado una fuga de divisas de 11.2 millones de pesos y una afectación fiscal por 1.7 millones.

El problema que hay de tras de esto lo encontramos en cuatro niveles:

El primero se debe a la violación de los acuerdos del TLC en materia de vehículos usados, porque el mercado de autos usados en México se liberara gradualmente durante 10 años a partir del 2009, comenzando con automóviles de más de 10 años de uso.

---

<sup>20</sup>EL Financiero; 15/Enero/1996; Pág. 29A



El segundo problema está en que las autoridades han permitido y fomentado la compra de vehículos usados debido a los apoyos políticos que estos significan. Existen según la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), 23 organizaciones que promueven la regularización de vehículos que permanecen ilegalmente en el País, dentro de las más importantes se encuentran la ONAPPAFA, UCD Y LA CNC<sup>21</sup>.

El tercer problema es que los precios de los vehículos usados son más baratos en la frontera que en el centro. Ante un contexto de pérdida del poder adquisitivo del salario y un incremento significativo del precio de los vehículos mexicanos, los vehículos importados ilegalmente son más competitivos en precios. y el

El cuarto problema que parece estar ahí, es que cuando entra en vigor el TLC algunos sectores automotrices se encontraron en desventaja. ya que los impuestos de importación para los automóviles en México bajó de 20 a 10% a la entrada del TLC, y se eliminará completamente en 10 años. Estados Unidos por su parte, redujo los impuestos para autos inmediatamente a cero en el primer año; actualmente en México el arancel se ubica en alrededor de 8%. En camiones ligeros bajará de 10 a cero por ciento en cinco años, el cual a la fecha se encuentra en cerca de 6%. Estas ventajas beneficiaron a los fabricantes de vehículos de origen estadounidense como Chrysler, General Motors y Ford, e indirectamente a los japoneses que tienen plantas en Estados Unidos y afectó a los fabricantes alemanes y japoneses en lo general. Aquí hay que preguntarse hasta dónde esta importación de autos ilegales, es parte de una estrategia de los fabricantes no beneficiados por el TLC, para poder

---

<sup>21</sup>EL FINANCIERO; 13/Mayo/1997; PÁG. 22

presionar y atener algunos beneficios cancelados por el TLC.

12.-Tiene un mercado excesivamente centralizado con EEU.

13.-La restricción del crédito y las altas tasas de interés reducen sus potenciales demandantes de autos como en el pasado reciente.

14.- La industria automotriz tiene un alto porcentaje de carteras vencidas y sobre todo los distribuidores.

En conclusión: Como resultado de los efectos del TLC en la industria automotriz tenemos ganadores y perdedores ya claramente definidos. El gran perdedor de este brillante juego es la economía mexicana a pesar de la existencia de un mercado de autos más competitivo y más diversificado, donde el consumidor tiene más oportunidades de maximizar su ingreso.

El calificativo de perdedor esta dado por la disminución de sus efectos multiplicadores a la economía y a que la industria de autopartes deja de ser propiedad nacional.

Los grandes ganadores de este grandioso acuerdo comercial son las empresas multinacionales y trasnacionales de automóviles que fortalecieron y definieron sus plataformas de exportación para la conquista del mercado mundial de autos.

De aquí se desprenden dos posibles escenarios:

El primero: es el cumplimiento de los acuerdos del TLC, sobre todo en el problema del Valor agregado Nacional, esto implica un acuerdo de caballeros entre SECOFI, INA Y AMIA.

(como se esta haciendo actualmente) para verificar su cumplimiento.

segundo: AL darse cuenta los empresarios de autopartes que a pesar del cumplimiento de los acuerdos del TLC, sus problemas no se resuelven , si no se agravan. Esto por una parte, y por el otro, existen empresas transnacionales de autos que no reciben beneficios del TLC. en la misma magnitud que las contratantes del acuerdo. es decir, estos afectados del TLC: empresarios de la industria de autopartes; empresario de la industria terminal (Toyota, Nissan, Mitsubishi, Volkwasgen, Daimler-Benz) y empresarios de autos de carga (autopartístas). Podrán pedir la renegociación del TLC, esta renegociación se puede dar en dos sentidos: Una revisión solo de la industria automotriz para exigir alargar los tiempos de desgravación, para exigir reglas claras flexibles y sobre todo para que los empresarios tengan oportunidades del reparto de mercados y de ganancias. Como también exigirán al gobierno mexicano adoptar medidas tales como: Suspensión del ISAN, de los permisos de importación de autos usados; establecimiento de un registro Nacional de autos y de mecanismos crediticios para desplazar unidades viejas por autos nuevos; renovación del parque vehicular público; deducibilidad fiscal; aceleramiento de la depreciación de automóviles y disminución de las tenencias de autos nuevos. Con el objetivo que industria crezca de manera sostenida. Estas exigencias también son parte del escenario uno. y segundo: la revisión del TLC puede exigirse de manera total, esto implica un movimiento político entre todos los afectados del TLC en contra del gran capital para redefinir el papel de México como nación ante la Globalización económica y además del cambio del modelo económico que esta guiando la política económica del país. Con el propósito de que México pueda simplemente reconstruir

su planta productiva sobre bases reales y sostenidas para el crecimiento económico.

**ANEXO UNO: PROGRAMAS GUBERNAMENTALES.**

## **ANEXO UNO: PROGRAMAS GUBERNAMENTALES.**

### **POLÍTICA DE FOMENTO INDUSTRIAL PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ 1995.**

La Secretaria de Comercio y Fomento Industrial ( Secofi ) Planteó las directrices de la política comercial en materia automotriz. Para lo cual definió seis criterios con lo que se pretende reactivar el mercado interno y promover las exportaciones.

- 1.- Incorporar la mediana y pequeña empresas a las exportaciones.
- 2.-Otorgar a los exportadores indirectos el mismo trato y facilidades que se dan a los exportadores directos.
- 3.-Profundizar en el proceso de desregulación y simplificación administrativa.
- 4.-Promoción de la inversión extranjera en este sector.
- 5.-Criterios acordes con lo estipulado con el TLC. y
- 6.-Que el mercado de exportación sea más de 50% año con año.

Con los proyectos en desarrollo y las favorables condiciones generadas por el Tratado de Libre Comercio, en la próxima década la industria automótrix establecida en México podría alcanzar dos millones de vehículos producidos, de los cuales más de la mitad podrían ser de exportación.

## **PERMISOS DE IMPORTACIÓN DE CARROS USADOS.**

LA SECOFI publicó en el Diario Oficial de la Federación del día 2 de mayo de 1995, las condiciones para la importación de vehículos automotores usados y un permiso más para la importación de autos destinados a permanecer en la franja fronteriza de nuestro país, siempre y cuando no excedan un valor de 12 mil dólares de los modelos 1991 y anteriores que se especifican en dicho documento.

## **DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA EL DIVERSO PARA EL FOMENTO Y MODERNIZACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. DEL DÍA 31 DE MAYO DE 1995.**

### **Importancia.**

" Con fecha 11 de diciembre de 1989, se publicó en el Diario Oficial de la federación el Decreto para el Fomento y Modernización de la industria automótriz, que tiene como objeto fomentar el desarrollo y modernización de este sector industrial, consolidando los avances logrados y ampliando su participación en la economía internacional. El 20 de diciembre de 1993 se publicó el Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que tiene por objeto, entre otros, eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronterizadas de bienes y de servicios entre los territorios de las partes, así como promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio y aumentar

sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes<sup>1</sup>.

El tratado incorpora medidas que fortalecen la integración y la competitividad global de la industria automotriz a través de la eliminación gradual de todas las tarifas, la supresión de barreras no arancelarias y la garantía de un acceso abierto y estable a los mercados de Estados Unidos y Canadá y con el objeto de brindar certidumbre y claridad en su aplicación, conviene asegurar la congruencia del Decreto para el Fomento y Modernización de la industria automotriz con el Apéndice 300-A.2 del TLC. Por lo que se expide el Decreto que Reforma y Adiciona el Diverso para el Fomento y Modernización de la Industria automotriz. Por lo que se reforman los artículos 2o. , fracción IV, V y VII; 4o. a 9o. , 11, 12; 27 y noveno transitorio, se adicionan las fracciones XI, XII, XIV, XV y VXI al artículo 2o. y los artículos 7o. A; 7o. B; 7o. C; 80. A; B; 19A y 19B, y se derogan el artículo 10 del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz.

El objetivo de ésta reforma es impulsar las exportaciones de la industria terminal y propiciar una mayor participación de autopartes nacionales en la misma. El aumento en el contenido de valor agregado en partes y componentes nacionales en los autos ensamblados en México es uno de los puntos centrales que contiene el decreto.

**CONTENIDO.** (Sólo se menciona las partes más importantes )

En el artículo 2o.

---

<sup>1</sup>Legislación Automotriz Mexicana, SECOFI.



IV.-Empresa de la industria terminal, es una empresa que opera en México, constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana, y se dedique en México a la producción o ensamble final de los vehículos automotores, entendiendo por vehículo automotor al:

- a) Automóvil, es un vehículo destinado al transporte de hasta diez personas etc.
- b) Automóvil Compacto de uso popular,.
- c) Camión Comercial.
- d) Camión Ligero.
- e) camión Mediano.

V.- Empresa de la industria de autopartes, es una empresa que opera y produce autopartes en México, Constituida u organizada de conformidad con la legislación Mexicana, y que:

- a) su valor de facturación anual por concepto de ventas de autopartes a empresas de la industria terminal, para usarse como equipo original en la fabricación de productos automotores para su venta en México, constituya más del 60% del valor total de la facturación anual de ventas de la empresa.
- b) Obtenga un nivel de valor agregado nacional cuando menos del 20% de sus ventas totales. Exclusivamente para efecto de lo anterior, la empresa de la industria de autopartes al calcular el valor agregado nacional deberá incluir los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicha empresa; etc.

VII.-Proveedor nacional, es una empresa que opera en México, Constituida u organizada conforme a la legislación, y;

a) Que abastece a las empresas de la industria de autopartes o de la industria terminal de aquellas autopartes clasificadas en las ramas 26, 40, 41, 42, 43, y 57 de la matriz insumo-producto del INEGI, publicada en 1980,

c) en la cual ninguna empresa de la industria terminal es, directa o indirectamente, accionista mayoritaria;

d) que no tiene accionistas mayoritarios que también sean accionistas mayoritarios de cualquier empresa de la industria terminal, y

e) que obtenga un nivel de valor agregado nacional cuando menos del 20 % de sus ventas totales. Exclusivamente para efecto de lo anterior, el proveedor nacional al calcular el valor agregado nacional deberá incluir los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicho proveedor.

También se considera como proveedor nacional aquella empresa maquiladora independiente que lo solicite y cumpla con los requisitos correspondientes establecidos en esta fracción. Dicha empresa continuará gozando de todos los beneficios existentes otorgados a las maquiladoras independientes conforme al Decreto para el Fomento y Operación de la industria Maquiladora de Exportación, expedida el 22 de diciembre de 1989.

XI.- Maquiladora independiente, es una empresa que cuenta con registro de la industria maquiladora de exportación en los términos del Decreto de Maquiladora existente.

**XII.- Valor agregado nacional de proveedores, para una empresa de la industria terminal, la suma de:**

a) el valor agregado nacional incorporado en las autopartes que la empresa de la industria terminal adquiere de proveedores nacionales y de empresas de la industria de autopartes, excluyendo las compras de autopartes a dichos proveedores y empresas destinadas al mercado de refacciones, y

b) las divisas por concepto de exportaciones de autopartes, producidas por proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, promovida por una empresa de la industria terminal, excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones.

**XIII.- Valor agregado nacional total de una empresa de la industria terminal, a:**

a) la suma del valor de su producción en México para su venta en México y el saldo de la balanza comercial de la empresa, cuando su saldo de la balanza comercial sea mayor a cero, o

b) el valor de su producción en México para su venta en México, cuando su saldo de la balanza comercial sea negativo.

**Artículo 7o.**

El valor agregado nacional de proveedores que una empresa de la industria terminal debe incorporar cada año en la fabricación, en México, de autopartes y de vehículos automotores, se calculará como un porcentaje del mayor de los siguientes dos valores.

1.- el valor de referencia de la empresa de la industria terminal en el año, como se establece en el artículo 7o.B del presente Decreto; o

2.- el valor agregado nacional total de la empresa de la industria terminal en el año;

La empresa de la industria terminal que hubiera iniciado la producción de vehículos automotores en México después del año modelo 1991, calculará su valor agregado nacional de proveedores exigido como un porcentaje de su valor agregado nacional total.

Artículo 7o. A.- Para los efectos de la artículo anterior, las empresas de la industria terminal que iniciaron su producción de vehículos automotores en México antes del año 1992, podrán optar por utilizar como porcentaje el cociente del valor agregado nacional de proveedores, entre el valor agregado nacional total que la empresa alcanzó en el año-modelo de 1992, en tanto dicho cociente sea menor que el porcentaje señalado en el artículo tercero transitorio de este Decreto. En caso de ejercer dicha opción, las empresas de la industria terminal deberán incluir en el cálculo del valor agregado nacional de proveedores las compras realizadas a las maquiladoras independientes que hubiesen llenado, en el año - modelo de 1992, los requisitos para ser consideradas como proveedoras nacionales.

Artículo 7o.B.- El valor de referencia anual de una empresa de la industria terminal será:

1.- Para cada uno de los años de 1994 a 1997 ,el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor del 65 % de las diferencia entre sus ventas

totales en México en el año correspondiente y su valor base;

2.- Para cada uno de los años de 1998 a 2000, el valor correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor del 60% de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base; y

3.- Para cada uno de los años de 2001 a 2003, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor del 50% de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base.

Se entiende por ventas totales en México de las empresas de la industria terminal, el valor total de facturación por concepto de ventas de vehículos automotores producidos en México para su venta en México, más el valor total de su facturación por concepto de ventas de vehículos automotores importados.

Se entiende por valor base, el promedio del valor de la producción en México para su venta en México de una empresa de la industria terminal en los años modelo 1991 y 1992, ajustados anualmente por la inflación acumulada, utilizando el índice Nacional de Precios al Productor de Vehículos, Refacciones, y otros Materiales de Transporte, u otro índice que lo sustituya, publicado por el Banco de México en los Indicadores Económicos ( INPP ) para ajustar el valor base por la inflación acumulada hasta 1994 o hasta un año posterior, el promedio para los años modelo 1991 y 1992 de la producción en México para la venta en

México será multiplicado por el cociente de:

a) el INPP correspondiente a ese año; entre

b) el INPP correspondiente a 1992,

Siempre y cuando los índices de precios en los incisos a) y b) tengan el mismo año base.

**Artículo 7o. C.-** Cuando las ventas totales en México de una empresa de la industria terminal en un año sean menores a su valor base, el valor de referencia de tal empresa para ese año será igual a sus ventas totales en México en ese año.

**Artículo 8o.**

El saldo en balanza comercial de una empresa de la industria terminal es igual a  $X + TP - ID - IP$ , donde:

1.- X significa, el valor de la exportaciones directas de la empresa de la industria terminal de vehículos automotores y autopartes que producen dicha empresa;

2.-TP significa, las divisas por concepto de exportaciones de autopartes producidas por proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, promovidas por la empresa de la industria terminal, excluyendo el valor del contenido importado en las exportaciones;

3.-ID es , el valor de la importaciones directas de la empresa de la industria terminal, excluyendo aranceles e impuestos internos, ya sea para consumo interno ( definitivas) o para

reexportación (temporales), que dicha empresa incorpore en su producción de vehículos automotores y autopartes, excluyendo las autopartes destinadas al mercado de refacciones;  
e

4.- IP significa, el valor del contenido importado en las autopartes adquiridas por la empresa de la industria terminal a una empresa de la industria de autopartes o proveedor nacional que la empresa de la industria terminal incorpore en su producción de vehículos automotores y de autopartes, excluyendo el contenido importado en las autopartes destinadas al mercado de refacciones, calculado de conformidad con las reglas de aplicación de este Decreto.

Artículo Noveno Transitorio.- Previa autorización de la Secretaría, las empresas de la industria terminal que cuenten con superávit de divisas por sus operaciones anteriores al año-modelo 1991 podrán contabilizarlo en su balanza comercial ampliada hasta agotarla en su totalidad de la siguiente manera:

1.- La Secretaría instrumentará las fórmulas necesarias para convertir los superávits de divisas acumulados en saldo de balanza comercial ampliada;

2.- Las empresas con saldo de balanza comercial negativos podrán utilizar los saldos acumulados con anterioridad al año-modelo 1991 para equilibrar dichos saldos de balanza comercial;

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

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

## **TRANSITORIOS**

Tercero.- El porcentaje a que se refiere el artículo 7o. (Valor agregado nacional de proveedores) del presente Decreto no será menor a:

1.- 34% a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, hasta el 31 de diciembre de 1998.

2.-33% del 1o. de enero al 31 de Dic. del año 1999

3.-32% del 1o. de enero al 31 de Dic. del año 2000

4.-31% del 1o. de enero al 31 de Dic. del año 2001

5.-30% del 1o. de enero al 31 de Dic. del año 2002, y

6.-29% del 1o. de enero al 31 de Dic. del año 2003.



Cuarto.- Los factores a que se refiere los artículos 80.A y 12 (Balanza comercial y superávit de la balanza comercial) del presente Decreto serán.

- 1.- .772 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 1995.
- 2.- .744 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 1996.
- 3.- .761 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 1997.
- 4.- .689 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 1998.
- 5.- .661 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 1999.
- 6.- .633 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 2000.
- 7.- .605 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 2001.
- 8.- .577 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 2002, y
- 9.- .550 a partir del 1o de enero al 31 de Dic. de 2003

## **ALIANZA PARA LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA.**

### **DETERMINACIONES.**

5o. Se propondrán incentivos fiscales para estimular la generación de empleos en la industria automotriz y en los sectores que proveen a ésta de insumos y servicios para la producción.

### **ANEXO.**

- 1.- Medidas tributarias adicionales.

a).- Para estimular la generación de empleos en la industria automotriz y en los sectores que proveen ha ésta de insumos y servicios para la producción, para 1996 eximir totalmente del pago del impuesto sobre Automóviles Nuevos. y

b).- Permitir a las empresas deducir, sin requisito alguno , hasta el 71 % de las inversiones en automóviles nuevos cuyo valor unitario no exceda el limite que fijará el decreto correspondiente.

**ANEXO DOS: ESTADÍSTICAS DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ**



PRODUCTO INTERNO BRUTO NACIONAL Y DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA 1981-1996.  
(MILLONES DE PESOS)

AÑO	PIB NACIONAL NOMINAL	REAL 1993=100	CRECI- MIENTO		PIB DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA REAL 1993=100	PIB REAL DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA %
			PIB REAL 1993=100	PIB DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA REAL 1993=100		
1981	6127.63	1028743.0	1326.27	178837.50	(2.81)	
1982	9797.79	1023017.0 (0.56)	2032.97	173609.00	(8.42)	
1983	17878.72	987597.3 (3.46)	3772.44	158990.80	5.07	
1984	29471.58	1021316.0 3.41	6.618.29	167057.90	6.53	
1985	47391.70	1043818.0 2.20	11068.63	177961.20	(5.56)	
1986	79197.30	1011278.0 (3.12)	19845.68	168067.90	2.56	
1987	19311.50	1028846.0 1.74	50122.69	172365.30	3.51	
1988	390451.29	1042066.0 1.28	105402.78	178416.10	7.89	
1989	507618.00	1085815.0 4.20	124086.90	192500.90	6.77	
1990	686405.72	1140848.0 5.07	156179.72	205524.50	3.43	
1991	865165.72	1189017.0 4.22	192526.53	212578.00	4.16	
1992	1019155.90	1232162.0 3.63	215711.03	221427.40	(0.67)	
1993	1256195.97	1256196.0 1.95	219934.00	219934.10	4.07	
1994	1423363.67	1312200.0 4.46	245012.48	228891.60	(0.68)	
1995	1792694.74	1230784.0 (2.02)	344806.68	218438.50	4.47	
1996	2336612.00	1263921.0 (3.68)	476467.50	239120.50		

FUENTE: SECOFI.

PARTICIPACIÓN DE LA INDUSTRIA EN EL PIB NACIONAL Y DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA, 1988-1995.  
(MILLONES DE PESOS A PRECIOS DE 1993)

AÑOS	PIB NACIO- NAL	PIB DE LA IND. MANU- FACTU- RERA	PARTI- CIPACIÓN PORCEN TUAL.	INDUS- TRIA AUTOMO- TRIZ		PARTI- CIPACIÓN PORCEN TUAL.	TERMINAL RAMA 56	PARTI- CIPACIÓN PORCEN TUAL.	AUTOPARTES RAMA 57		PARTI- CIPACIÓN PORCEN TUAL.
				4=7+10	5=4/1				6=4/2	7 8=7/2	
1988	1042066.00	178416.10	3=2/1 17.12	15412.00	8.64	5470.00	3.07	35.49	9.842.00	5.57	64.51
1989	1089815.00	192500.99	17.73	18113.00	8.41	6976.00	3.82	38.51	11137.00	5.79	61.49
1990	1140848.00	205524.50	18.02	20784.00	10.11	8811.00	4.28	42.39	11973.00	5.83	57.81
1991	1189017.00	212578.00	17.88	23690.00	11.14	11186.00	5.26	47.22	12904.00	5.88	52.78
1992	1232162.00	221427.40	17.97	26150.00	11.81	12891.00	5.73	48.53	13459.00	6.08	51.47
1993	1298198.00	219934.10	17.51	24072.00	10.95	12238.00	5.58	50.84	11834.00	5.38	49.16
1994	1312200.00	228891.80	17.44	25221.00	11.02	12348.00	5.39	48.98	12873.00	5.62	51.04
1995	1230784.00	218438.50	17.75	19.673.00	9.01	10448.00	4.78	53.11	9225.00	4.22	46.89

FUENTE: SECOFI.

PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1987-1996									
	MERCADO INTERNO			MERCADO DE EXPORTACION			TOTAL DE UNIDA DES.		
	TOTAL	AUTOMÓ VILES.	CAMIO- NES.	TOTAL	AUTOMÓ VILES.	CAMIO- NES.			
1987	228143	143287	84856	109532	82348	27184	337675		
1988	330956	208781	122175	174246	145002	29244	505202		
1989	433763	273738	160025	195467	164894	30573	629230		
1990	525133	345551	179582	278558	252542	26016	803691		
1991	595529	378558	216971	365354	341826	23528	960883		
1992	660129	429069	231060	391050	347116	43934	1051179		
1993	562027	389733	172294	493194	445587	47607	1055221		
1994	522350	352975	169375	575031	503588	71443	1097381		
1995	152500	102573	49927	778678	596739	181939	931178		
1996	240423	163651	76772	970874	634031	336843	1211297		

FUENTE: ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A. C. (AMIA)  
BOLETÍN 373: DICIEMBRE 1996

TASA DE CRECIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1987-1996									
	MERCADO INTERNO					MERCADO DE EXPORTACIÓN			
	TOTAL	AUTOMÓ VILES.	CAMIO- NES.	TOTAL	TOTAL	AUTOMÓ VILES	CAMIO- NES.	TOTAL	DE UNIDA DES.
1987									
1988	45.1	45.7	44.0	59.1	76.1	7.6	49.6		
1989	31.1	31.1	31.0	12.2	13.7	4.5	24.6		
1990	21.1	26.2	12.2	42.5	53.2	-14.9	27.7		
1991	13.4	9.6	20.8	31.2	35.4	-9.6	19.6		
1992	10.8	13.3	6.5	7.0	1.5	86.7	9.4		
1993	-14.9	-9.2	-25.4	26.1	28.4	8.4	0.4		
1994	-7.1	-9.4	-1.7	16.6	13.0	50.1	4.0		
1995	-70.8	-70.9	-70.5	35.4	18.5	154.7	-15.1		
1996	57.7	59.5	53.8	24.7	6.2	85.1	30.1		

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE LOS DATOS DE AMIA



ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1987-1996					
MERCADO INTERNO		MERCADO DE EXPORTACION			
TOTAL	AUTOMÓ- VILES.	CAMIO- NES	TOTAL	AUTOMÓ- VILES	CAMIO- NES.
1987	67.6	62.8	37.2	32.4	36.1
1988	65.5	63.1	36.9	34.5	43.8
1989	68.9	63.1	36.9	31.1	38.0
1990	65.3	65.8	34.2	34.7	48.1
1991	62.0	63.6	36.4	38.0	57.4
1992	62.8	65.0	35.0	37.2	52.6
1993	53.3	69.3	30.7	46.7	79.3
1994	47.6	67.6	32.4	52.4	96.4
1995	16.4	67.3	32.7	83.6	391.3
1996	19.8	68.1	31.9	80.2	263.7

FUENTE: ELABORACION PROPIA EN BASE LOS DATOS DE AMIA

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE CUANTO REPRESENTA  
 LOS MERCADOS POR SEGMENTO EN EL TOTAL DE PRODUCCIÓN  
 MERCADO DE EXPORTACIÓN  
 AUTOMÓVILES. CAMIONES. AUTOMÓVILES. CAMIONES.

1987	42.4	25.1	24.4	8.1
1988	41.3	24.2	28.7	5.8
1989	43.5	25.4	26.2	4.9
1990	43.0	22.3	31.4	3.2
1991	39.4	22.6	35.6	2.4
1992	40.8	22.0	33.0	4.2
1993	36.9	16.3	42.2	4.5
1994	32.2	15.4	45.9	6.5
1995	11.0	5.4	64.1	19.5
1996	13.5	6.3	52.3	27.8

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A LOS DATOS DE AMIA

VENTA MAYOREO AL MERCADO INTERNO DE AUTOMOVILES 1987-1996  
(UNIDADES)

AÑOS	SUBCOMPACTOS		COMPACTOS		DE LUJO		DEPORTIVOS		TOTAL
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	
1987	80411	52.2	48422	31.4	8171	5.3	17148	11.1	154152
1988	93211	44.2	87713	41.5	14018	6.6	16180	7.7	211122
1989	123030	44.8	115784	42.2	17322	6.3	18369	6.7	274505
1990	189177	53.7	121195	34.4	20933	5.9	21303	6.0	352608
1991	199817	51.0	143447	36.6	23324	5.9	25522	6.5	392110
1992	208933	46.9	177246	39.8	30942	6.9	28182	6.3	445303
1993	192410	48.2	161381	40.4	21062	5.3	24290	6.1	399143
1994	214294	51.7	152811	36.9	21947	5.3	25602	6.2	414654
1995	47786	40.7	52785	45.0	10437	8.9	6385	5.4	117393
1996	80212	40.1	92869	46.4	17720	8.9	9301	4.6	200102

NOTA: (%) ESTRUCTURA PORCENTUAL

FUENTE: ELABORACION PROPIA EN BASA LOS DATOS DE AMIA, BOLETIN 373.

VENTA MAYOREO AL MERCADO INTERNO DE AUTOMOVILES 1987-1996  
(UNIDADES)

AÑOS	SUBCOMPACTOS		COMPACTOS		DE LUJO		DEPORTIVOS		TOTAL	
	TOTAL	TC.	TOTAL	TC.	TOTAL	TC.	TOTAL	TC.	TOTAL	TC.
1987	80411	-	48422	-	8171	-	17148	-	154152	-
1988	93211	15.9	87713	81.1	140118	1614.8	16180	-5.6	337222	118.8
1989	123030	32.0	115784	32.0	17322	-87.6	18369	13.5	274505	-18.6
1990	189177	53.8	121195	4.7	20933	20.8	21303	16.0	352608	28.5
1991	199817	5.6	143447	18.4	23324	11.4	25522	19.8	392110	11.2
1992	208933	4.6	177246	23.6	30942	32.7	28182	10.4	445303	13.6
1993	192410	-7.9	161381	-9.0	21062	-31.9	24290	-13.8	399143	-10.4
1994	214294	11.4	152811	-5.3	21947	4.2	25602	5.4	414654	3.9
1995	47786	-77.7	52785	-65.5	10437	-52.4	6385	-75.1	117393	-71.7
1996	80212	67.9	92869	75.9	17720	69.8	9301	45.7	200102	70.5

NOTA. TC= Tasa de Crecimiento

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A LOS DATOS DE AMIA; BOLETIN 373.

TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO DE  
VENTAS MAYOREO AL MERCADO INTERNO

AÑOS	SUBCOMPACTOS	COMPACTOS	DE LUJO	DEPORTIVOS	TOTAL
1987-1993	-0.04	11.46	13.77	-9.69	4.44
1994-1996	-38.82	-22.04	-10.14	-39.73	-30.53

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A LOS DATOS DE AMIA.

**VENTA MAYOREO DE CAMIONES POR CATEGORIA DE 1987-1996**

UNIDADES

AÑO	USO MULTIPLE	TC.	CLASE1	TC.	CLASE2	TC.	CLASE3	TC.	CLASE7	TC.
1987	18797		18260		37093	15702			4	
1988	21372	27.24	20534	12.45	58669	58.17	24167	53.91	0	-
1989	30368	42.09	20531	-0.01	71749	22.29	37516	55.24	0	-
1990	36911	21.55	27068	31.84	68675	-4.28	47810	26.91	0	-
1991	47313	28.16	32055	18.42	72028	4.88	71317	46.78	0	-
1992	54114	14.37	33781	5.36	72848	1.14	64752	-9.21	5377	-
1993	52078	-3.76	33841	0.18	54033	-25.93	32050	-50.50	4880	-8.24
1994	46800	-10.82	32117	-5.09	84810	19.56	32684	1.88	7422	52.09
1995	19159	-58.89	16601	-47.69	21138	-67.28	8876	-72.84	1570	-78.85
1996	45989	140.09	22078	31.40	47562	125.10	15855	76.63	2306	46.88

NOTA: TC. TASA DE CRECIMIENTO.

FUENTE: DATOS ELABORADOS CON DATOS DE LA AMIA, BOLETIN 373.

**VENTA MAYOREO DE CAMIONES POR CATEGORIA DE 1987-1996**

UNIDADES

AÑO	USO MULTIPLE	%	CLASE1	%	CLASE2	%	CLASE3	%	CLASE7	%	TOTAL
1987	18797	19.12	18260	20.78	37093	42.22	15702	17.87	4	0.005	87856
1988	21372	17.13	20534	16.46	58669	47.03	24167	19.37	0	0	124742
1989	30368	18.98	20531	12.82	71749	44.80	37516	23.42	0	0	180164
1990	36911	20.46	27068	15.02	68675	38.10	47810	28.41	0	0	180264
1991	47313	21.24	32055	14.39	72028	32.34	71317	32.02	0	0	222713
1992	54114	23.44	33781	14.63	72848	31.55	64752	28.05	5377	2.33	230873
1993	52078	29.44	33841	18.13	54033	30.55	32050	18.12	4880	2.76	176882
1994	46800	25.40	32117	17.51	64610	35.22	32684	17.82	7422	4.05	183433
1995	19159	28.37	16601	24.87	21138	31.30	8876	13.14	1570	2.32	67544
1996	45989	34.37	22078	16.50	47562	35.56	15855	11.85	2306	1.72	133818

NOTA: % ESTRUCTURA PORCENTUAL (Cuanto representan sobre el total)

FUENTE: DATOS ELABORADOS CON DATOS DE LA AMIA, BOLETIN 373.

**DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, 1982-1996**

AÑO	INDUS- TRIA	INDS- TRIA	DISTRIBU- DE AUTOPARTES	MAQUI- LADO- RA	TOTAL
1982	49900	119800	77100	13000	259800
1983	46800	102500	44600	20000	213900
1984	54900	114700	63000	33000	265600
1985	53600	128700	65100	43000	290400
1986	48600	116800	43200	53000	262800
1987	50900	121900	51900	63000	287700
1988	51900	141100	59800	83000	335800
1989	52400	155200	89300	90000	386900
1990	52700	173600	69000	89000	384400
1991	68800	184200	78000	112000	443000
1992	72000	201500	81000	124000	478000
1993	66200	175100	79000	126600	449900
1994	65700	171800	80000	129400	446900
1995P/	53600	145400	52000	139100	390100
1996E/	46200	150600	70000	157300	424100

P/ LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LOS DISTRIBUIDORES  
 UNICAMENTE CUENTAN CON DATOS PRELIMINARES.  
 E/ ESTIMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS DIFERENTES  
 SUBSECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

FUENTE: SECOFI.

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, 1982-1998						
AÑO	TRIA INDUS- TERMI- NAL	TRIA INDS- DE	TRIA BUIDO- DE AUTOS	DISTRI- MAQUI- LADO- RA		
1982	19.21	46.11	29.68	5.00		
1983	21.88	47.92	20.85	9.35		
1984	20.67	43.19	23.72	12.42		
1985	18.46	44.32	22.42	14.81		
1986	18.95	44.44	16.44	20.17		
1987	17.69	42.37	18.04	21.90		
1988	15.46	42.02	17.81	24.72		
1989	13.54	40.11	23.08	23.28		
1990	13.71	45.16	17.95	23.15		
1991	15.53	41.58	17.61	25.28		
1992	15.06	42.15	16.95	25.94		
1993	14.81	39.18	17.68	28.33		
1994	14.70	38.44	17.90	28.96		
1995P/	13.74	37.27	13.33	35.66		
1996E/	10.89	35.51	16.51	37.09		

P/ LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LOS DISTRIBUIDORES  
UNICAMENTE CUENTAN CON DATOS PRELIMINARES.  
E/ ESTIMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS DIFERENTES  
SUBSECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

FUENTE: Elaboración propia en base los datos de SECOFI.

TASA DE CRECIMIENTO DE L EMPLEO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1982-1998						
AÑO	INDUS- TRIA TERMI- NAL	INDS- TRIA DE PARTES	DISTRIBUI- DO DE AUTORES	MAQUI- LADO- RA	MAQUI- LADO- RA	TOTAL
1982						
1983	-6.21	-14.44	-42.15	53.85		-17.67
1984	17.31	11.90	41.26	65.00		24.17
1985	-2.37	12.21	3.33	30.30		9.34
1986	-7.09	-8.25	-33.64	23.26		-9.50
1987	2.21	4.37	20.14	18.87		9.47
1988	1.96	15.75	15.22	31.75		16.72
1989	0.96	9.99	49.33	8.43		15.22
1990	0.57	11.86	-22.73	-1.11		-0.65
1991	30.55	6.11	13.04	25.84		15.24
1992	4.65	9.39	3.85	10.71		7.90
1993	-8.06	-13.10	-2.47	2.10		-6.51
1994	-0.76	-1.88	1.27	2.21		0.00
1995P/	-18.42	-15.37	-35.00	7.50		-12.71
1996E/	-13.81	3.58	34.62	13.08		8.72

P/ LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES Y LOS DISTRIBUIDORES  
UNICAMENTE CUENTAN CON DATOS PRELIMINARES.  
E/ ESTIMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS DIFERENTES  
SUBSECTORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

FUENTE: Elaboración propia en base los datos de SECOFI



BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ, 1981-1997									
SIN MAQUILA									
(MILES DE DOLARES)									
CONCEPTO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	VARIACION		
	1997	1997	1997	1997	1997	1997	ENE-MAR	ENE-MAR	
EXPORTACIONES	5464116	6043600	7249750	8765992	12947229	17153526	3944065	4109700	4.2
Automoviles para transporte de personas	3360568	3378022	4250649	5076332	7526573	9815528	2478800	2133400	(13.9)
Automoviles para transporte de carga.	169896	588386	670103	827016	1855448	3461946	500065	1034100	106.8
Chasis con motor	44897	80982	134313	212770	217286	267540	72100	39300	(45.5)
Motor para automoviles	1191390	1202302	1300141	1767660	2105979	2191966	517700	561700	8.5
Muelles y sus hojas para automoviles	56444	59228	97738	97761	106351	116133	29900	30100	0.7
Partes sueltas para automoviles	455053	470473	496860	471840	545837	813674	165800	217600	31.2
Partes o piezas para motores	105024	158598	168701	198759	183168	220097	51200	58300	15.8
Otros	80844	105609	131245	113854	408587	266642	128500	34200	(73.4)
<b>IMPORTACIONES</b>	<b>6857633</b>	<b>8639820</b>	<b>8994139</b>	<b>10859148</b>	<b>8594350</b>	<b>9546363</b>	<b>2428363</b>	<b>1984400</b>	<b>(18.3)</b>
Automoviles para transporte de personas	244778	382261	403372	1249526	446462	929975	234275	276000	17.8
Automoviles para usos y con equipo especial	84408	122661	86571	148923	27300	36161	6961	9000	29.3
Camiones de carga, excepto de volteo	50735	55445	27830	23684	10340	11638	1038	8100	880.3
Camiones de volteo	5498	3166	4778	10710	4895	28952	14752	4000	(72.9)
Chasis para automoviles	2859	24781	9376	50039	17742	42354	4954	19300	289.6
Material de ensamble para automoviles	5024049	600783	6439584	6733137	3849463	18937	2637	6400	142.7
motores y sus partes para automoviles	250546	339159	351308	482503	880908	2138104	488804	444100	(9.1)
Refacciones para automoviles y camiones.	818787	996393	1119776	1575919	3257332	6055222	1617422	1147000	(29.1)
OTROS	375873	708871	551544	584727	300108	285020	57520	70500	22.6
<b>SALDO</b>	<b>-1393417</b>	<b>-2596220</b>	<b>-1744389</b>	<b>-2093156</b>	<b>4352879</b>	<b>7607163</b>	<b>1515702</b>	<b>7607163</b>	<b>401.9</b>

FUENTE: SECOFI.

ESTRUCTURA POR CENTUAL DE LA  
BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ, 1991-1997  
SIN MAQUILA  
(MILES DE DOLARES)

CONCEPTO	1991	1992	1993	1994	1995	1996
	100	100	100	100	100	100
EXPORTACIONES						
Automoviles para transporte de personas	61.5025	55.8942	58.63166	57.90938	58.13269	57.22163
Automoviles para transporte de carga.	3.109304	9.735687	9.243119	9.434369	14.33085	20.18212
Chasis con motor	0.82167	1.339963	1.852657	2.427221	1.678243	1.559679
Motor para automoviles	21.80389	19.89381	17.9336	20.16497	16.26587	12.77852
Muelles y sus hojas para automoviles	1.032984	0.980012	1.348157	1.11523	0.821419	0.677021
Partes sueltas para automoviles	8.328026	7.784648	6.853478	5.38262	4.21586	4.74348
Partes o piezas para motores	1.922068	2.624231	2.326891	2.267387	1.414727	1.283101
Otros	1.478544	1.747452	1.810338	1.298815	3.14034	1.554444
IMPORTACIONES						
	100	100	100	100	100	100
Automoviles para transporte de personas	3.569424	4.424409	4.484832	11.50667	5.194831	9.741668
Automoviles para usos y con equipo especial	1.230862	1.419717	0.962527	1.371406	0.317651	0.378793
Camiones de carga, excepto de volteo	0.739833	0.641738	0.309424	0.217918	0.120312	0.12191
Camiones de volteo	0.080173	0.036644	0.053123	0.098627	0.054629	0.303278
Chasis para automoviles	0.041691	0.286823	0.104246	0.4608	0.206438	0.443666
Material de ensamble para automoviles	73.26214	6.953652	71.59756	62.00428	42.46351	0.198369
motores y sus partes para automoviles	3.653535	3.925533	3.905966	4.443286	10.24985	22.39705
Refacciones para automoviles y camiones.	11.93979	11.53257	12.45006	14.51236	37.90085	63.42962
OTROS	5.481089	8.204696	6.13228	5.384648	3.491922	2.98564

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE LOS DATOS DE SECOFI.

ESTRUCTURA POR CENTUAL DE LA BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ, 1991-1997 SIN MAQUILA (MILES DE DOLARES)						
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
EXPORTACIONES:	392.1379	232.7846	415.604	418.7931	297.4406	225.4918
IMPORTACIONES	492.1451	332.7846	515.604	518.7931	197.4406	125.4918
SALDO	100	100	100	100	100	100

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE LOS DATOS DE SECOFI.

ESTRUCTURA POR CENTUAL DE LA  
BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ, 1991-1997  
CON MAQUILA  
(MILES DE DOLARES)

CONCEPTO	1991	1992	1993	1994	1995	1996
EXPORTACIONES	100	100	100	100	100	100
Automóviles para transporte de personas	53.7	46.3	47.8	47.0	49.4	49.5
Automóviles para transporte de carga.	2.7	8.1	7.5	7.7	12.2	17.8
Chasis con motor	0.7	1.1	1.5	2.0	1.4	1.4
Motor para automóviles	19.1	16.5	14.6	16.5	13.9	11.4
Muelles y sus hojas para automóviles	0.9	0.9	1.2	1.2	0.8	0.7
Partes sueltas para automóviles	19.3	20.9	21.2	19.5	15.1	14.1
Partes o piezas para motores	1.7	3.7	3.6	3.7	3.1	2.8
Otros	1.9	2.6	2.8	2.4	4.1	2.3
IMPORTACIONES	100	100	100	100	100	100
Automóviles para transporte de personas	3.3	4.2	4.3	10.9	4.7	8.9
Automóviles para usos y con equipo especial	1.1	1.3	0.9	1.3	0.3	0.3
Camiones de carga, excepto de volteo	0.7	0.6	0.3	0.2	0.1	0.1
Camiones de volteo	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.3
Chasis para automóviles	0.0	0.3	0.1	0.4	0.2	0.4
Material de ensamble para automóviles	65.6	65.9	68.2	58.9	38.5	0.2
motores y sus partes para automóviles	3.7	4.1	4.2	4.9	10.5	21.7
Relaciones para automóviles y camiones.	14.2	14.7	14.6	17.3	41.1	63.5
OTROS	11.4	8.8	7.4	5.9	4.4	4.6

FUENTE: SECOFI.

BALANZA COMERCIAL AUTOMOTRIZ, 1991-1997						
CON MAQUILA						
(MILES DE DOLARES)						
CONCEPTO	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>EXPORTACIONES</b>						
Automóviles para transporte de personas	6262874	7297207	8900120	10786059	15235048	19439253
Automóviles para transporte de carga.	3380568	3378022	4251471	5076920	7526573	9615528
Chasis con motor	168898	568386	670494	827152	1855448	3461946
Motor para automóviles	44897	80982	134313	212771	217286	267540
Muelles y sus hojas para automóviles	1197004	1202724	1302179	1778112	2123289	2215533
Perfiles sueltas para automóviles	56444	63015	106036	125719	125784	144698
Partes o piezas para motores	1209116	1524715	1888961	2108949	2298118	2734153
Otros	105024	271530	316752	404798	467616	552597
	119825	187633	229814	263638	620855	447270
<b>IMPORTACIONES</b>						
Automóviles para transporte de personas	7658226	9119034	9445280	11438430	8471346	10463400
Automóviles para usos y con equipo especial	248945	384289	404575	1246526	446462	929975
Camiones de carga, excepto de volteo	84528	122667	86571	149127	27300	36161
Camiones de volteo	50567	55445	27630	23732	10340	11636
Chasis para automóviles	5498	3166	4778	10722	4895	28952
Materiales de ensamble para automóviles	2659	24861	9382	50064	17883	42354
Motocicletas y sus partes para automóviles	5024198	6007099	8439889	6733137	3649463	16937
Relaciones para automóviles y camiones.	280153	376917	394219	565446	987736	2276922
OTROS	1090058	1337861	1377121	1980573	3897091	6661261
<b>SALDO</b>	871419	808729	701125	676103	420376	487200
	-1395351	-1821827	-546170	-842170	5763703	6945853

FUENTE: SECOFI.

**INDICE DE PRODUCTIVIDAD TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMÓTRIZ**

PERIODO	TOTAL	INDUSTRIA MANUFAC- TURERA	INDUSTRIA AUTOMOTRIZ/
1988	94.7	88.5	91.6
1989	95.9	91.4	88.8
1990	96.1	94.4	91.6
1991	97.3	96.7	106.5
1992	99.2	98.6	99
1993	100	100	100
1994P/	101.8	106.3	107.4

NOTA: SE calculó con base en la siguiente fórmula:  

$$\left[ \frac{\text{PIB}/\text{PO}}{\text{PIB}/\text{PO}} \right] * 100$$
donde PIBk es el Producto Interno Bruto a Precios Constantes, PO es el personal Ocupado, i es el año que se analiza, y b es el año base, en este caso es 1993.  
A/ incluye la rama 41 y 57

Fuente: Cuadro 1.3 y 1.8 ENEGI.

ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL INDICE DE PRODUCTIVIDAD TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMÓTRZ		
PERIODO	INDUSTRIA MANUFAC- TURERA	INDUSTRIA AUTOMOTRIZA/ TURERA
1988	93.5	96.7
1989	95.3	92.6
1990	98.2	95.3
1991	99.4	109.5
1992	99.4	99.8
1993	100.0	100.0
1994P/	104.4	105.5

NOTA: SE calculó con base en la siguiente fórmula:  

$$\left( \frac{\text{PIBK/PO}_i}{\text{PIBK/PO}_b} \right) \cdot 100$$
 donde PIBk es el Pro-  
 ducto Interno Bruto a Precios Constantes, PO es el  
 personal Ocupado, i es el año que se analiza, y b es el  
 año base, en este caso es 1993.  
 A/ Incluye la rama 41 y 57

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A LOS  
 DATOS DE ENEGI. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1996.

TASA DE CRECIMIENTO DEL INDICE DE PRODUCTIVIDAD TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMÓTRIZ			
PERIODO	TOTAL	INDUSTRIA MANUFAC- TURERA	INDUSTRIA AUTOMOTRIZA
1988			
1989	1.3	3.3	-3.1
1990	0.2	3.3	3.2
1991	1.2	2.4	16.3
1992	2.0	2.0	-7.0
1993	0.8	1.4	1.0
1994P/	1.8	6.3	7.4

NOTA: SE calculó con base en la siguiente fórmula:  

$$\frac{[(PIB/PO)]_t / [(PIB/PO)]_{t-1} * 100}{\text{donde PIB es el Pro-  
ducto Interno Bruto a Precios Constantes, PO es el  
personal Ocupado, t es el año que se analiza, y b es el  
año base, en este caso es 1993.}$$
A/ incluye la rama 41 y 57

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE LOS  
DATOS DE ENEGI DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ 1996.



## **BIBLIOHEROGRAFÍA.**

## BIBLIOHEROGRAFÍA.

Aglietta, Michel., Regulación y Crisis del Capitalismo, Ed. Siglo XXI, México, 1979

Agular,Zinzer Adolfo., "Modelo Exportador: contrastes", Financiero, 27 de enero de 1992.

Amin, Samir y González Casanova, Pablo, La Nueva Organización Capitalista Mundial Vista desde el Sur, tomo I y II, Ed. Anthropos y la UNAM, México 1995.

Alvarez, Alejandro., "El papel de Canadá en el proceso de formación del Bloque Económico de América del Norte", en Urbana, vol. III, número 1, Universidad de Monterrey, pp. 16-28

Alvarez, Alejandro., La Crisis Global del Capitalismo En México 1968/85, Ed. Era, México 1987, 178 Pág.

Alvarez, Alejandro y Gabriel Mendoza, México: 1988-1991, ¿ un ajuste económico exitoso?,Facultad de Economía, UNAM, México, 1991.

Alvarez, Alejandro y Gabriel Mendoza, " México 1988: un capitalismo depredador en crisis", en Cuadernos Políticos, enero-abril 1988, No. 53, pp. 34-46

Anaya D., S. I. (coordinador), El Neoliberalismo, Universidad Iberoamericana, México 1995, No. 20, 42 Pág.

Agular García F., J; "El sindicalismo del sector automotriz 1960-1976". México, D.F., Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Cuadernos Políticos; 1978.

Agular García F., J; La Política Sindical en México: Industria del Automóvil, Ed. Era 1982, 195 Pág.

Almeida Dingler Luis Rene, Reclasificación de los modelos automotrices a través de

características y su aplicación en un modelo de equilibrio, Ed. ITAM. 1990

Arteaga Arnulfo (compilador), Proceso de trabajo y relaciones laborales en la industria automotriz en México, Ed. México: Fundación Friedrich Ebert, Universidad Autónoma Metropolitana 1993.

Arteaga G., Arnulfo y Carrillo V. Jorge, "Automóvil, hacia la flexibilidad productiva", en Cotidiano, Vol. 4; Ene-Feb. 1988.

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C., (AMDA), "Evaluación de la industria automotriz de México en 1990 y perspectivas para 1991", Edición AMDA 1990.

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, A.C., (AMDA), "Evaluación de la industria automotriz de México en 1993", Edición AMDA 1993.

Asociación mexicana de la industria automotriz, A. C., "La Industria Automotriz en 1996", Ediciones AMIA 1996.

Asociación mexicana de la industria automotriz, A. C., "La Industria Automotriz en 1997", Ediciones AMIA 1997.

Borrego, John, "Dos mil cincuenta: El momento hegemónico del capitalismo global", en Investigación Económica, No. 224, abril-junio , 1998.

Calva , José Luis, Globalización y Bloques Económicos, Ed. PEDEI y JP., México 1995.

Calva, José Luis, Problemas Macroeconomicos de México, Tomo I y II; Ed. J.P. Y INESER, México 1995.

Calva; José Luis, El Modelo Neoliberal Mexicano, Ed. JP., México 1993

Calva, José Luis, Desarrollo Regional Y Urbano, Tomo I y II, Ed. JP. Y la UNAM; México 1995.

Carrillo V., Jorge (compilador), La Nueva Era de la Industria Automotriz en México. Cambio tecnológico, organizacional y en las estructuras de control. Edición: COLEF Tijuana, Baja California, México 1990

Carrillo V., Jorge, "Modernización en el sector automotriz", en Ciudades, México 1997, No. 32, de 40 a la 46.

Carrillo V., Jorge y González Sergio, "Mercedes-Benz, BMW y Volkswagen en México: Proveedores y estrategias", en Comercio Exterior, Vol 48, No. 10, octubre 1998, de la 849 a la 857.

Corona, Leonel, México ante las Nuevas Tecnologías, Ed. Porrúa y CIIH, México 1991, 449 Pág.

Cuadro, Héctor, "Las empresas Multinacionales" en la revista Quórum, Instituto de Investigaciones Legislativas, 2a. Época, año VI, No. 49, Enero 1997, de la Pág 39 a la 48.

Dabat, Alejandro, El Mundo y las Naciones; Ed. CRIM, UNAM, México 1994.

Críticas de la Economía Política, Las Crisis, Ed. El Caballito, No. 3, México 1982

Chomsky, Noam y Heinz Dieterich, Los Vencedores, Ed. Contrapunto, México 1996.

Dávila Flores, Mario, La rama automotriz; el caso de México Saltillo, Coahuila: Centro de Investigación Socioeconómicas, Universidad Autónoma de Coahuila 1982.

D´ ,Roberto Carlos y Cuevas Arriaga; "Bursatilización de Activos" en la revista FINANZAS, año XXVI, No. 4, 1997, Pág. 8.

Dieterich Steffan, Heinz, La Sociedad Global, Ed. Contrapunto, México 1995.

Dieterich Steffan, Heinz , Franco Raimundo y otros; Fin del Capitalismo Global, Ed; Nuestro Tiempo, México 1998.

Dombois, Rainer, La producción automotriz y el mercado del trabajo en un país en desarrollo. Un estudio sobre la industria automotriz mexicana. Ed. Berlín: International Institute for Comparative Social Research, 1985.

Dussel Peters Enrique, Plore Michael y otros, Pensar Globalmente y Actuar Regionalmente. Ed. Jus y Fundación Friedrich Ebert, México 1997, 327 Pág.

INEGI, "Resumen Capitular"; La industria Automotriz en México 1995.

INEGI, La Industria Automotriz en México 1995.

INEGI, La Industria Automotriz en México 1996.

Industria Nacional de Autopartes, IMAGINA: Estrategia Industrial en Materia Automotriz: La Experiencia a Nivel mundial , Edición de INA. No. 5 Enero-Febrero 1996.

Industria Nacional de Autopartes, IMAGINA: La Industria Automotriz 1995, Edición de INA. No. 6, Marzo-abril 1996.

Industria Nacional de Autopartes, IMAGINA: Propuestas de Política Industrial y Comercio-Exterior en el Sector Automotriz, Edición de INA. No. 8, Julio-Agosto 1996

Industria Nacional de Autopartes, IMAGINA: Comercio Internacional en la Industria Automotriz, Edición de INA. No. 9, Septiembre- Octubre 1996.

Industria Nacional de Autopartes, IMAGINA: La Asamblea Define el Rumbo

Institucional, Edición de INA. No. 10, Noviembre-Diciembre 1996.

Industria Nacional de Autopartes, IMAGINA: La Producción de Motores en México.,  
Edición de INA. No. 11, Enero-Febrero 1997.

F. Drucher, Peter, La Sociedad Postcapitalista, ED. Norma, México 1995.

Folker, Jurgens Heinrichs y Otto Kreye; La nueva División Internacional del Trabajo,  
Ed. Siglo XXI.

García Gutiérrez, Patricia, El Capitalismo de Frontera en el Norte de México: El caso de la industria automotriz, Ed, UAM-Xochimilco, México 1993.

Heilbroner, Robert, Capitalismo en el Siglo XXI, Ed. Nueva Imagen, México 1997.

Jipe, Gabriel, "El desarrollo de los Monopolios y la Tendencia al estancamiento: Elementos para una crítica de las tesis "estancacionista" estadounidenses" en Crítica de la Economía Política # 3, Ed. el Caballito, México 1982, Pág. 19 y 20.

Kessel, Georgina, Lo negociado del TLC, Ed. McGRAW-HILL, México 1994,  
Naciones Unidas, Corporaciones Multinacionales en el Desarrollo Mundial, México 1973, Ed. la ONU.

Maldonado Aguirre, Serafin, "la rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México", en Comercio Exterior, Junio de 1995.

Marx, Karl, El Capital, Capítulo 1 del Libro 1, Ed, FCE., México 1975.

Marini, Ruy Mauro y Mária Millana, La teoría Social Latinoamericana, Tomo IV, Ed. el Caballito 1996.

Micheli, Jordy, Globalización y Producción de Automóviles en México, Ed. Facultad de

Economía, UNAM, México 1994.

Micheli, Jordy, Japan Inc. En México: Las Empresas y Modelos Laborales Japoneses, Ed. Porrúa, México 1996.

Sánchez Daza, Alfredo y González García, Juan, (coordinadores), Reestructuración de la Economía Mexicana, Ed. UAM- Azcapotzalco Y RNICP, México 1995.

Sotomayor Valencia, Margot, Economía Mundial, Ed. el Caballito, México 1997.

O, María Eugenia, Innovación Tecnológica y Clase Obrera, Ed. Porrúa, México 1994

Paramio, Ludolfo, "La crítica Marxista del Estado de Bienestar" en la Revista Economía Informa, No. 163, abril 1998.

Paramio, Ludolfo, Tras el Diluvio: La izquierda ante el fin de siglo; Ed. siglo XXI, México 1998.

SECOFI, "Evolución de la Industria Automotriz Mexicana", Boletín Estadístico, México 1995.

SECOFI, "Evolución de la industria Automotriz Mexicana", Boletín Estadístico Semestral, Noviembre 1995.

Tamayo, Jesús y Fernández, José Luis, "Zonas Fronterizas ( México-EU.)", CIDE, Colección Estudios Políticos. Ensayos # 2.

Torres Vargas, Arturo, "Tesis: La Reestructuración de la Industria Automotriz a Nivel Mundial Y la Exportación de las Exportaciones: El Caso de México." Centro Económicos: EL Colegio de México: 1998

Vidal Villa, José María; Mundialización e Integración Económica, 1er., Encuentro de Economía del 5 a 7 Nov. de 1996, México D.F.

Vidal Villa, José María, La economía Mundial después de la Guerra Fría, Ed. FUHEM, Barcelona -Madrid, 1993.

Zapata, Francisco; Hoshino, Taeko y otros; La Reestructuración Industrial en México: El caso de la Industria de Autopartes, Cuadernos del CES, No. 37, México 1994.

#### OTRAS FUENTES.

EL FINANCIERO. Director General: Rogelio Cárdenas, Publicación diaria, México de 1994 a 1997.

LA JORNADA, Publicación diaria editada por DEMOS S.A de C.V. Director General: Carlos Payán Vélver, México de 1994 a 1997.