

1
170

UNIVERSIDAD NAL. AUTONOMA DE MEXICO

136

LA INTERVENCION DEL ESTADO EN LA REGULACION, EL CONTROL Y EL FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

Tesis que para Obtener el Titulo de
Licenciado en Derecho

XD
Presenta
Graciela Servin Andrade

México, D. F.

1979

12452



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

INDICE

	Pág.
Introducción.....	1

CAPITULO I

Integración de la Industria.

I.- Importancia de la Industria.....	8
II.- Desarrollo de la Industria Automotriz en México	
III. Integración Nacional de la Industria Automotriz	
Notas de pié de página.....	20

CAPITULO II

Estado Actual de la Industria Automotriz en México.

I.- Localización de la Industria.....	21
II.- Situación Actual de la Industria	
a).- Inversiones	
b).- Ocupación	
c).- Valor de la Producción	
d).- Sueldos y Salarios	
e).- Capacidad de Producción	
f).- Importaciones	
g).- Exportaciones	
h).- Tecnología	
i).- Mercado	

j).- Ganancias

k).- Modelos

l).- Precios Comparados

III.- Intervención del Estado en la Industria Automotriz

3.-I.-Fundamento Legal

3.-II.-Autoridades

3.-III.-Facultades

3.-IV. Disposiciones Legales Aplicables

1.- Tarifa de Importación y la Industria Automotriz

A) Protección Directa

a).-Automóviles

b).-Camiones

B).-Protección Indirecta.

2.- Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de Mercancías Sujetas a Restricciones

a).- Ojetivo

b).- Situación Actual

c).-Resultados**3.- Decreto de Agosto 23 de 1962****a).- Objetivo****b).- Características****c).-Resultados****4).-Decreto de Octubre de 1972****a).-Objetivo****b).-Características****c).-Resultados****5.-Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias****a).-Finalidad****b).-Características****c).-Resultados****6.-Decretos del 23 de Noviembre de 1971 y 19 de Julio de 1972****a).-Motivos****b).-Situación de estos Decretos en la Actualidad****7.-Decreto de Junio 20 de 1977****a).-Origen****b).-Análisis****c).-Inconvenientes Prácticos****d).-Aspectos Positivos y Negativos****e).-Perspectivos para el Futuro****j).- Opinión Personal****8.-Reglamento**

8.- Reglamento

Necesidades del Reglamento

Notas de pié de página..... 118

CAPITULO III

**La Política Estatal y de Control y Fomento a la -
Industria Automotriz en el País**

**I.- Bases Tendientes a la Fabricación Nacional —
a la Industria Automotriz en el País.**

**I.-Bases Tendientes a la Fabricación Nacional de
Vehículos.**

**II.-Políticas que adopta el Gobierno para Incremen-
tar la Industria Automotriz en el País**

Notas de pié de página..... 130

Oclusiones..... 131

Bibliografía..... 132

Legislación Consultada..... 135

Revistas Consultadas..... 136

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

La industria automotriz reviste una gran importancia en México, no sólo por el gran número de unidades que se venden, ni por que proporciona empleo a una gran parte de mexicanos, ni por las utilidades que se obtienen, -- sino por al consumo considerable de materias primas, productos elaborados etc. y, porque en gran parte contribuye el -- desenvolvimiento de las demás industrias que se desarrollan en el país.

Se han realizado estudios, que nos llevan -- a concluir que contamos con los elementos necesarios para -- desarrollar un programa completo de fabricación de automóviles, esto sería de gran beneficio para el país, tanto por -- lo que respecta a la industria manufacturera, como también -- a la economía en general, lo que se aprecia en estos últimos años.

En 1925 se estableció en México la primera planta de ensamble de Ford Motor Company S.A. Con su instalación se inicia la importación de vehículos desarmados. -- Diez años más tarde se establece la ensambladora General Motors de México S.A. de C.V. en 1939 se establece la Fábrica Automex S.A. en 1939 se establece la Fábrica Automex S.A. -- en 1962 ya eran 18 las fábricas que se dedicaban al ensamblaje. El decreto del 23 de Agosto de 1962 es el que da -- origen a la producción nacional de automóviles y camiones.

Con el decreto del 24 de Octubre de 1972 se fijan las bases para el desarrollo de la industria automotriz en México y, por último, el decreto de 20 de Junio de 1977, tiene como finalidad el lograr para la industria auto

matriz mexicana un rival internacional de productividad.

Las condiciones especiales de México en su carácter del país en vías de desarrollo, y el tipo de integración que nos conviene son las razones que nos indican - que sean diferentes empresas autónomas, las que se encarguen de realizar cada una de las fases productivas del proceso industrial que conduce a la producción de automóviles.

La industria que nos ocupa, como la mayor - parte de la industria en general, se ha concentrado en determinados lugares del país como son: Monterrey, Distrito - Federal y en las zonas circunvecinas a ésta, tales como Toluca, Tultitlán, Estado de México, Sahagún, Hidalgo, Cuernavaca; y, Puebla Puebla.

La capacidad actual de las fábricas automovilísticas no es utilizada en su totalidad debido a una serie de motivos, como son: falta de mayor consumo de automóviles en el país, aumentó en las exportaciones, etc.

Quando el gobierno decidió que se produjeran en la república los camiones y automóviles, con integración nacional mínima del 60% fué porque pretendía fomentar la inversión productiva; la integración industrial; la generación de empleo; el avance tecnológico y la industrialización (1).

La industria y las importaciones van estrechamente entrelazadas. Se trata de substituir las importaciones de vehículos y refacciones para ahorrar divisas.

De 1965 a 1975 el mercado nacional aumentó en forma global un 13.5% anual. Con los automóviles y camiones sucedió algo semejante: 13.2% los automóviles y 14.0% los camiones. Los camiones de carga aumentaron más rápidamente, 14.2% que los de pasajeros 11.4%. (2).

Del período de ensamble a la etapa de fabricación, se desprende que la política adoptada favoreció a la economía mexicana.

El precio de los automóviles que era, hasta hace poco, estable, sufrió en cierto sentido un cambio reciente. Esto se debió a las circunstancias inflacionarias existentes en México, así como del mundo, y a la conveniencia de gravar cada vez más el uso de los automóviles. El precio de los camiones y automóviles no es uno mismo en todos los países, este varía, en algunos es menor que en otros.

En la industria que nos ocupa es necesario que exista un fundamento legal para su funcionamiento. Estas normas pueden ser similares a las que se aplican en otros países altamente industrializados como Alemania, Estados Unidos de Norteamérica, etc. más nunca iguales, ya que cada país es distinto en muchos aspectos. Una vez que se ha elaborado las leyes habrá necesidad de que existan autoridades competentes que hagan cumplir dichas disposiciones legales.

La Tarifa del Impuesto General de Importación establece los actuales aranceles, protege favorablemente, como lo venía haciendo, a la industria automotriz, ya sea en forma directa o indirecta. La directa se hace extensiva a los automóviles y camiones. (3).

El Reglamento para la Expedición de Permisos de importación de Mercancías, sujetas a restricciones - tiene como fin regular las importaciones.

Aunque el reglamento establece sanciones - para la persona que importe o trate de importar mercancías restringidas sin el permiso correspondiente o bien importe mayores cantidades, o de diferente clase a las autorizadas; se ha observado que con frecuencia se violan estas normas, - en la mayoría de los casos, por deficiente vigilancia en - las fronteras de la República Mexicana.

El decreto 23 de Agosto de 1962 tuvo como - finalidad el lograr un avance acelerado en la integración - de la industria automotriz nacional. En este decreto se - aprecia que no se otorga en él ninguna ventaja, ni aliciente especial a las empresas de capital mayoritario nacional. (4).

En el decreto de 22 de Octubre de 1972 se - señalan las bases para el desarrollo de la industria automotriz en México. (5) Esta ley tendió a estimular la participa- ción del capital mexicano en cuanto a la fabricación de au- totransportes, logró una mayor integración en la fabrica- ción de vehículos, aumentó las exportaciones y disminuyó - las importaciones de automotores (6). Al mismo tiempo se - dictó un acuerdo que reglamentó el decreto antes mencionado.

La ley de Fomento de Industrias Nuevas y Ne- cesarias vigente desde el 3 de Febrero de 1955, define los requisitos para una industria; para que sea considerada - - como nueva y necesaria y establece las condiciones que se - deben satisfacer, para disfrutar de los beneficios fiscales que dicha ley concede. (7).

El decreto de 20 de junio de 1977 tiene como objetivo el lograr que la industria automotriz ocupe un lugar internacional con sus productos. Tal decreto viene a continuar la política, que se ha venido siguiendo desde hace varios años, y que tanto ha beneficiado a la economía nacional, ya que al avanzar la industria automotriz propicia el desenvolvimiento de otras industrias. Con este decreto se trata de consolidar los logros que se han alcanzado. (B). El reglamento de este decreto aún no ha sido publicado a la fecha.

Es posible que a medida que se ponga en práctica tal decreto puedan apreciarse varios, o tal vez muchos aspectos favorables o desfavorables a la industria automotriz.

Las bases tendientes a la fabricación nacional de vehículos están determinados en el decreto publicado en el Diario Oficial del 24 de Octubre de 1972, el cual pretendió fomentar la industria automotriz. Los artículos que comprenden este decreto se refieren a la industria terminal, integración de las empresas terminales; cuotas de fabricación; tipos, líneas, modelos de vehículos y motores de gasolina, exportaciones; precios; equipos con cargo extra, estímulos fiscales; industrias de autopartes; incorporación de partes y materias primas; exportaciones, estímulos fiscales; y comisión intersecretarial.

Este decreto cuenta con su respectivo reglamento publicado en el diario oficial del 24 de Octubre de 1974.

La política que se ha seguido en la industria automotriz obedece a una serie de objetivos de políti-

ca económica, señalados en las normas administrativas y fi
cales referentes a la industria automotriz.

7

Notas de pié de página de la Introducción

- 1.- Datos proporcionados por la Asociación Mexicana de la -
Industria Automotriz A. C.
- 2.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre la
Industria Automotriz Editorial Tecnos México 1975 pag.-
21.
- 3.- Datos proporcionados por la Srta de Hacienda y Crédito-
Público.
- 4.- Datos obtenidos de la Asociación Mexicana de Industria
Automotriz A. C.
- 5.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre la
Industria Automotriz Editorial Tecnos México 1975 pag.-
41.
- 6.- Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de Octubre-
de 1972.
- 7.- Miguel S. Wionczek "La Sociedad Mexicana Presente y Fu-
turo "Editorial Fondo de Cultura Económica 1974.
- 8.- Diario Oficial de la Federación de fecha 20 de junio de
1977.

CAPITULO PRIMERO.

Integración de la Industria.

Importancia de la Industria.

La decisión tomada por el Gobierno Federal de México en 1962 fué muy atinada al integrar la industria-automotriz.

En los últimos años la producción de automóviles y camiones ha contribuido considerablemente al desarrollo de la economía nacional. La contribución de la industria automotriz al producto nacional bruto alcanza el 15.5% anual, la petroquímica ocupa el primer lugar conforme a su ofrecimiento. En comparación con las demás industrias, la automotriz tiene el segundo lugar.

El gobierno es el que debe determinar si una industria se establece en la república o no, cuando, en que condiciones y cuales serán sus limitaciones. Siempre ha intervenido, en ocasiones en forma directa otras en forma indirecta, estableciendo normas fiscales, administrativas, etc. (9) de manera que las industrias que se instalen en México no se muevan libremente, si no con ciertas limitaciones en provecho del país. Aunque hemos de ser realistas, en varias ocasiones el gobierno se ha mostrado consiliador con ciertas industrias, por estar sujeto al país a decisiones de otras naciones de mayor poderío, entre ellos nuestro vecino país del norte. Es conveniente tomar en cuenta los distintos errores de otros países, para evitarlos.

El hecho de que contemos con los elementos necesarios para la producción de automóviles no implica que,

de inmediato la producción sea 100% nacional. Su desarrollo depende de una serie de factores, unos de mayor importancia, pero es necesario no olvidarnos de ellos ya que - - todo debe realizarse en el momento más oportuno y adecuado para dejar firmemente asentado cada paso que se dé.

El desarrollo económico que ha tenido el país en los últimos años se ha debido a la actividad dinámica de la industria y principalmente a la automotriz, base de muchos otros, por lo que es conveniente no descuidarla. Dicha industria es uno de los principales elementos que determinan la estabilidad económica de las naciones en donde se localiza.

II.- Desarrollo de la Industria Automotriz en México.

Antes de que se iniciara la segunda guerra mundial cuatro plantas de ensamble se habían establecido en el país a saber; Ford Motor Company S.A., General Motors de México S.A. de C.V.; Fábricas Automex S.A., y, Automotriz Ofarril. Después de la segunda guerra mundial aumentó considerablemente el número de plantas.

Para 1930 la situación del país propició el aumento de vehículos en México cuya venta también aumentó. En esta fecha el país contaba con cierta estabilidad política y económica. Se desarrolló la industria petrolera, la infraestructura para el transporte y aumentó el número de talleres de servicios y estaciones de gasolina.

Hasta antes de 1947 existía amplia libertad para la importación de vehículos totalmente terminados, o bien partes de los mismos.

Aunque existía un gran número de plantas en ensambladoras en México las importaciones eran considerables. Por tal motivo el gobierno mexicano limitó la importación de vehículos armados, prohibiéndola transitoriamente. En 1951 el mercado de vehículos era mayor, por lo que se regularon las restricciones de importación de automóviles totalmente armados.

En 1948 se pone en práctica un reglamento para las plantas de montaje de vehículos en el que se estableció que sólo con permiso de la Srfa. de Hacienda y Crédito Público se pueden importar materiales, maquinaria, y equipo de ensamble.

Por esta fecha también empezó a desarrollarse la industria de fabricación de partes de automovil. Con ese motivo se fijaron, por primera vez, disposiciones legales tendientes a que las plantas de ensamble para vehículos tuvieran una integración de tipo horizontal. Es decir, se obligó a las plantas a consumir algunas partes de automóviles que se elaboraban en el país.

En este reglamento también se facultó a la Srfa. de Hacienda y Crédito Público para fijar cantidades máximas y mínimas que deben ensamblar las empresas. (cuotas)
(10)

La industria de partes es pequeña debido a la fuerte oposición por parte de las empresas armadoras para consumir los productos nacionales y al débil apoyo que el gobierno le ha brindado.

La industria auxiliar estaba formada por pequeñas industrias que fabricaban principalmente vestiduras, volteo, llantas, carrocerías para camiones tipo pickup, bo-

cinas, acumuladores, estacas muelles, cables del sistema — eléctrico, pintura, etc.

El gobierno mexicano se vió en la necesidad de acelerar el desarrollo económico, teniendo como objetivos proporcionar empleo a la creciente demanda, como resultado del crecimiento demográfico. Trató de equilibrar la balanza de pagos por medio de la substitución de importaciones por productos nacionales, y decidió acelerar la integración de la industria automotriz.

El 25 de Agosto de 1962 se publicó en el — Diario Oficial el Decreto Presidencial en el que se fijaron los lineamientos generales de la integración nacional, señalando como objetivos principales la incorporación de partes nacionales en la fabricación de vehículos, con el fin de lograr por lo menos el 60% del costo directo y lograr en el país la fabricación de motores y conjuntos mecánicos para — automóviles y camiones. Todo esto debería llevarse a cabo antes del primero de septiembre de 1964 en que concluyó el — período de ensamble. (11)

Como base en el decreto de 1962 y en la política general que aplicó el gobierno para determinar los — lineamientos básicos de la fabricación de vehículos automotores en México, muchas empresas tuvieron que abandonar el país definitivamente, como la Mercedes Benz, Automóviles In — gleses S.A., Automotriz Internacional S.A., Equipos Superio — res S.A., Industrial Automotriz S.A., Planta Reo de México — S.A., etc. forma que solo continuaron sus labores cerca de — la mitad de las empresas que existían en 1960.

La reducción de 9 empresas, 22 marcas de au —

tomóviles y 4 camiones logró nivelar en cierto modo la situación de saturación por lo que atravesaba la industria.

La industria en general empezó a tener cierta importancia, sobre todo la industria de partes. Esta importancia se debió al volumen de su producción.

Con base en la política del 60% a que hacemos mención en líneas atrás, las inversiones aumentaron 12 veces de 1960 a 1976, aumentando por consiguiente el número de personas ocupadas en la industria automotriz de 7,072 personas en 1960 a 36,105 personas ocupadas en 1976. En 16 años aumentó en 5 veces.

Las compras al extranjero en 1976 alcanzaron el 38,7% de vehículos totalmente acabados en el extranjero. (12)

Me parece conveniente hacer mención de las ventajas que ha obtenido la economía nacional gracias a la política que se adoptó del período de ensamble a la etapa de fabricación.

1.- Ahorro notable de divisas para el país.

2.- Contribución al desarrollo de otras industrias como la hulera, siderúrgica, petroquímica, eléctrica, del vidrio, etc.

3.- Notable incremento en el desarrollo de la industria en general siendo el eje de este desarrollo la industria automotriz.

4.- Considerable incremento en la ocupación

de mano de obra y capacitación técnica a empleados y obreros mexicanos.

5.- Importante impulso para substituir la importación con productos nacionales. (13)

En 1976 las compañías que se dedicaban a producir partes automotrices generaron empleo para 70,000 mexicanos.

La industria automotriz estuvo reglamentada hasta hace poco por el decreto de 24 de octubre de 1972. Dicho decreto presidencial fijó las bases para el desarrollo de la industria productora de automóviles. Esa ley tuvo como objetivo estimular la participación del capital mexicano en la fabricación de autopartes, con el fin de lograr un mayor grado de integración nacional, en la producción de automóviles; disminuir las importaciones e incrementar las exportaciones de este mismo producto y nivelar la balanza de pagos. Para lograr todas estas metas que se había propuesto el gobierno federal estableció una serie de medidas, entre ellas la integración nacional mínimo del 60% del costo directo de producción. Se hizo forzosa la incorporación nacional de los principales conjuntos mecánicos como son: - clutch, caja de velocidades, motor, masas, ejes, tambores, flecha cordónica, frenos, así como un gran número de partes específicas de incorporación común.

Otra medida que tomó el gobierno fué la de establecer cuotas a la importación y a la exportación.

A partir del primer semestre de 1972 la economía nacional entró en la etapa inflacionaria. Esta no

solo operó en México sino en el mundo en general, de tal manera que los materiales que importamos de Europa y del Japón se encarecieron haciendo imposible continuar con los precios congelados. Los nuevos precios de los automóviles fueron previamente estudiados por las autoridades correspondientes. El precio de los vehículos automotores se determinó en forma proporcional tanto al costo general como al ingreso de las empresas. (14)

De 1967 a 1973 las exportaciones se incrementaron en forma considerable. En 1972 la exportación de vehículos tiene una gran importancia y se acentúa en 1973. El crecimiento acelerado que se había venido llevando a cabo se frenó en 1974.

Entre las exportaciones de mayor importancia que se realizaron en 1974 cabe mencionar la de motores, transmisiones, partes para carrocería, muelles y partes de chasis. Respecto a las exportaciones más importantes sobre vehículos han sido los de la Volkswagen de México, siguiéndole Nissan Mexicana (camionetas pic up). (15)

Desde un principio se deseó que la industria de auto-partes estuviera constituida por capital mexicano o por lo menos, la mayor parte de éste. En la actualidad la gran mayoría de las industrias de autopartes son de capital mixto.

El mercado de automóviles populares ha ido aumentando en virtud de que el gobierno deliberadamente a través de su política ha apoyado esta clase de vehículos porque su costo en divisas es inferior y causa los menores impuestos, tanto de uso como de tenencia, lo que hace que estos automóviles sean más buscados, además, este tamaño de

vehículos es apoyado por la población mexicana, especialmente por la clase media. Tal sector de la población, a base de grandes esfuerzos, adquiere dicho producto ya que se ve impulsado por los problemas que se presentan a diario en el transporte urbano, sobre todo en el Distrito Federal.

Las exportaciones mexicanas sobre productos automotrices se ha visto últimamente muy afectadas, con motivo de la retracción de la industria automotriz mundial y principalmente la de los Estados Unidos de Norteamérica. En 1973 se exportaron 20,195 vehículos, en 1974 la cifra disminuyó a 19,117 y en 1975 se destinaron 20,000 automóviles para exportación mismos que fueron detenidos indefinidamente. (16) Esto también vino a perjudicar a la industria de autopartes.

La República Mexicana, prácticamente está saturada con productos de la industria automotriz del país, salvo la parte fronteriza con los Estados Unidos de Norteamérica. Se puede cubrir esta parte del territorio con productos mexicanos, pero el gobierno ha aceptado que adquieran productos americanos por tener facilidades naturales para ello. Estas unidades son nuevas, más baratas, de mayor variedad y si son usadas tienen precios muy reducidos, motivos por los que son preferidos a los mexicanos. Para tratar de terminar con este problema, el gobierno mexicano da facilidades para que se importe un determinado número de vehículos, los que deben ser de las mismas marcas y modelos que se producen en la república. Con este sistema se han disminuido las importaciones de automóviles populares, camiones de carga y de pasaje, pero el problema, a la fecha, está latente. Me parece que no debe descuidarse este renglón ya que puede dañar seriamente a la industria automotriz mexicana.

De las ocho plantas terminales que existen en México, sin tomar en consideración las que fabrican trac tocamiones y autobuses integrales, el gobierno mexicano es propietario de una de estas: Diesel Nacional y Vehículos Automotores Mexicanos. El gobierno participa con el 60% de su capital. La primera planta ha tenido una serie de tro- piezos, aunque se ha colaborado con fuertes apoyos. La segunda planta se ha ido desarrollando más o menos igual que las constituidas por capital extranjero.

La industria automotriz está regulada con mayor detenimiento, a través de normas fiscales y administrativas, con el fin de regular todos los aspectos de la industria, tales como clases de vehículos que se pueden fabricar, precios, monto de producción, integración nacional de los vehículos y sus componentes y lo que la industria terminal debe adquirir de producción nacional, etc.

Me parece muy atinada la actitud antes mencionada del gobierno ante la industria automotriz ya que ésta es auxiliar de otras industrias nacionales (la del vi- drio, siderúrgica, hule, petroquímica, etc.) y en conjunto vendrían a dañar gravemente la economía del país en caso de verse éstas afectadas en forma negativa.

III.- Integración Nacional de la Industria Automotriz.

Si se pretende impulsar el desarrollo económico de un país, es forzoso encausar los capitales hacia las industrias en general y tratar de relacionarlas entre sí desde un principio. La forma de integración de la industria automotriz mexicana es de tipo horizontal, que consis-

te en la labor conjunta de diversas empresas autónomas — (cada una realiza una fase distinta) para la producción de automóviles.

Roberto Flores Rodríguez en su obra " La Integración de la Industria y el Desarrollo Económico " define lo que entiende por integración adecuada, como una relación de crecimiento coherente y proporcional, de las partes de una estructura con respecto así mismas y en relación al conjunto. (17)

México ha optado por la integración horizontal, adaptándola a nuestras condiciones especiales de economía por ser un país en desarrollo. Por tanto, es necesario que existan diferentes empresas autónomas, las cuales realizan cada una de las fases productivas del proceso industrial que conduce a la producción de automóviles.

El gobierno mexicano aceleró la integración nacional de la industria automotriz como hicimos notar en hojas anteriores al substituir las importaciones por productos locales, generar empleos para tratar de satisfacer la creciente demanda.

Por lo que el 25 de agosto de 1962 se publicó en el Diario Oficial el decreto que fijó los lineamientos generales para la integración nacional y ordenó la incorporación de partes nacionales en los productos automotrices hasta alcanzar el 60% del costo de la unidad y la fabricación de motores y conjuntos mecánicos para automóviles y camionetas. Todo esto debía ser terminado antes del primero de septiembre. Con tal política, adoptada por el gobierno, varias empresas se retiraron del país de tal suerte que de-

17 empresas que existían en 1960, sólo continuaron sus labores 8, las marcas disminuyeron de 41 a 19 en lo que respecta a automóviles y de 13 camiones a 10 en 1965 porque en 1970 una más se retiró del país. Esto vino a beneficiarnos ya que el mercado estaba completamente saturado de vehículos, pero con el 60% de integración de productos locales y la nueva política las inversiones aumentaron 12 veces de 1960 a 1976 y con ello el personal ocupado en esta industria.

Se redujeron las importaciones, lo que trajo como consecuencia un mayor grado de integración de la industria de autopartes y un mejor desarrollo de la industria terminal y de la industria en general, lo que se ha prolongado hasta la fecha.

Si tomamos en cuenta los estudios de Gerardo M. Bueno Zirión, el 60% de integración nacional mínima que tanto hemos enunciado, en realidad sólo es el 36% a precios internacionales, y será más bajo si consideramos las importaciones que contienen las autopartes de elaboración nacional. (18)

Cuando Brasil y Argentina integraron su industria automotriz lo hicieron con una integración nacional muy alta que trajo como consecuencia elevados precios en los vehículos y la congelación de los modelos. Esto lo tuvo muy en cuenta nuestro gobierno al llevar a cabo la integración en México, por lo que decidió que sólo fuera el 60%, con una gran variedad de modelos. Lo hizo pensando que el precio de la mercancía sería más lógico por lo que su crecimiento sería más rápido y sus costos podrían competir más tarde, al llevarse a cabo las exportaciones. Sin embargo, las cosas no resultaron como el gobierno lo tenía

previsto. En 1975 el mercado sólo fué de 2.5 veces mayor — respecto al de 1965. (19)

El Banco Mexicano S.A. es la institución en cargada de realizar los estudios correspondientes para de- terminar, año con año, el grado de integración nacional que alcanzan las diferentes plantas terminales que existen en la República Mexicana.

Globalmente, la industria automotriz no ha mostrado tendencia alguna al aumento en cuanto a la integra ción nacional, su integración es del 64%.

Las integraciones más altas corresponden a Nissan Mexicana y General Motors de México.

La integración en 1968, de la Volkswagen - de México, era de 71.5% y en 1970 y 1973 fué de 62%, es de cir, disminuyó.

El motivo de tal disminución se atribuye a que los vehículos de tal período, tuvieron un menor conte nido nacional y por el aumento de precio de las importa ciones así como la inflación en Alemania.

Notas de pie del Capítulo I

- 9.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre Industria Automotriz" Editorial Tecnos México 1975 pag. 6
10. Datos obtenidos por la Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C.
11. Ob. Cit.
- 12.- Ob. Cit.
- 13.- Ob. Cit.
- 14.- Ob. Cit.
- 15.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre - Industria Automotriz "Editorial Tecnos México 1975 pag. 44.
- 16.- Ob. Cit.
- 17.- Flores Aguez Roberto "La Integración de la Industria y el Desarrollo Económico" Investigación Económica pag. 657 México 1958.
- 18.- Datos proporcionados por la Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C.
- 19.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre - Industria Automotriz "Editorial Tecnos México 1975 pag. 29

CAPITULO SEGUNDO.

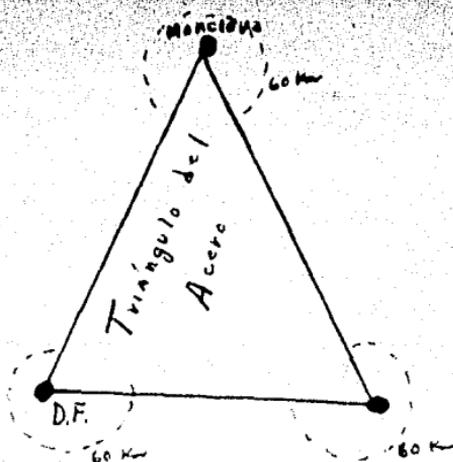
Estado actual de la Industria Automotriz de México.

I.- Localización de la industria.

En México las zonas industriales se localizan en poblaciones de mediano tamaño como Torreón, Querétaro, Irapuato, San Luis Potosí Salamanca, etc. pero en mayor cantidad en el Distrito Federal y en el Estado de México.

Sin embargo, la industria automotriz la encontremos situada en determinadas regiones de la República, principalmente en el Distrito Federal, en las zonas circunvecinas como Toluca, Cuautitlán, Santiago Tlaxiaco, — Edo. de México, Puebla, Puebla, Tejalpa, Morelos, Cd. Sahagún, Hidalgo, otras las encontremos un poco retiradas del Distrito Federal como en Saltillo, Coahuila, Monterrey, Nuevo León, Mazatlán, Sinaloa, Mexicali, Baja California. La ubicación de las plantas se debe a que el flete es de menor costo tomando en consideración.

"El Triángulo de Acero" formado por Monclova, Monterrey, Distrito Federal, y el derredor de cada ciudad en un radio de 60. Km.



En la Cd. de Fray Bernardino de Sahagún se estableció, desde los años cincuentas, Diesel Nacional S.A. Siderúrgica Nacional S.A. y Cía. Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S.A. de C.V. En un principio se pensó que el establecimiento de estas industrias atraería la atención de otros, las cuales, más tarde operarían en Cd. Sahagún y se establecieron, para contribuir el desarrollo local.

A la fecha dicha región ha experimentado — cierto desarrollo efectivamente pero la llegada de nuevas — industrias no se ha logrado.

El cuadro que a continuación anotamos nos — indica las zonas donde se encuentran las distintas empresas de la industria terminal en la República Mexicana, proporcionándonos algunos otros datos de interés entre ellos origen de la tecnología, estructura del capital, etc.

**CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE LAS EMPRESAS DE LAS
EMPRESAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL AUTOMOTRIZ**

	<u>Localización de las plantas.</u>		<u>Estruc. del cap.</u>	<u>Origen de la tec.</u>
Primero grupo	Motores	Ensamble		
Chrysler de México	Toluca, Méx.	D.F. y To- Méx.	100% E.U.	E.U.
Ford Motor Company	Quauti- tlán -	D.F. y - Quauti-	100% 51% Mex.	E.U. E.U.
General Motors de Méx.	Toluca Méx.			
Internacional Harvester México.	Saltillo Coah.	Saltillo Coah.	49% E.U.	
Nissan Mexicana	Tejalpa	Tejalpa	100%	
Vehículos Automotores Mexicanos	Mor.	Mor.	Japón	Japón.
Volkswagen de México	Toluca Mex.	D.F.	60% Mex. Gob.	E.U.
Diesel Nacional	Puebla Pue.	Puebla Pue.	100%	Alemania Francia
	Cd. Sahagún	Cd. Sahagún	Méx. (Gob)	Inglaterra E.U. Méx.
Segundo Grupo Diesel Nacional	Cd. Sahagún	Hgo. Monterrey	100% Mex.	E.U.
Fábricas Automóvil Mexicana	Hgo.	N.L. Cd. Sahagún Hgo. Santiago Tlanquistengo		Mex.

Segundo grupo	Localización de las plantas		Estructuras del cap.	Origen de la tec.
	Motores	Ensamble		
Kenworth Mexicana	Mexicali		51% Mex.	E.U.
	B.C.		49% E.U.	
Mexicana de Autobuses		D.F.	100% Mex.	Mex.
Trailers de Monterrey	Monterrey		100% Mex.	Mex.
	N.L.			
Otras 3 empresas	Monterrey		100% Mex.	Mex.
	N.L.		(gob)	
	Mazatlán			
	Sin. Puebla Pue.			

Nota.

Gob. Gobierno Federal

Primer grupo- Fabricantes de automóviles de pasajeros y camiones de carga y pasaje hasta 13,5-Tons. de cap.

Segundo grupo Fabricantes de tractocamiones y autobuses integrales (camiones de carga y pasaje de más de 13,5 Tons. de capacidad) (20)

La industria terminal automotriz sólo es una parte de la industria automotriz como veremos en líneas adelante.

La industria automotriz está integrada por la industria terminal y la industria de autopartes. En la primera clasificación quedan comprendidos los fabricantes de automóviles y camiones encargándose también del ensamble final, a partir de los componentes de elaboración local complementados con componentes importados. Al segundo grupo corresponden las empresas que producen componentes y materiales para equipo original es decir, los productores de refacciones.

Tomando en consideración que México es un país en desarrollo no debemos preocuparnos por la localización de las industrias ya existentes, por lo contrario, debemos impulsar el establecimiento de nuevas industrias y la ampliación de las primeras. También debemos tratar de canalizar el capital a producir aquello que el país le conviene para lograr así una mejor economía para el mismo.

II.- Situación actual de la industria.

La industria automotriz es una de las actividades más dinámicas de la economía nacional. En corto lapso ha logrado un acelerado ritmo de crecimiento y de integración. Recordemos que esta industria es la base de muchas otras establecidas en el país las cuales toman cada día mayor importancia y esta es la razón del dinamismo de la industria automotriz.

En la actualidad la industria automotriz genera empleo calificado y por lo tanto promueve el adiestramiento de obreros y técnicos en plantas terminales y productora de refacciones. Estos obreros y técnicos calificados más tarde son empleados en otras ramas industriales lo cual viene indudablemente a favorecernos.

En un principio la industria de autopartes estaba constituida por pequeñas empresas que en la actualidad se han convertido en cientos de empresas serias que dan cabida a un gran número de empleados y en las que se invierte una fuerte suma de dinero. Dichas empresas pertenecen a ramas distintas. Algunas son huleras, y fabrican llantas, tapetes, mangueras, etc.; química si elaboran pinturas solventes, etc.; metálica si produce tornillos, resortes etc.; fundición de acero y fierro que fabrica cajas pic-up, de volteo, de recil, etc.; la de partes automotrices cuya fabricación es de ejes diferenciales, transmisiones, frenos, etc.; si su rama es eléctrica fabrica acumuladores. (21)

Tanto la industria terminal automotriz como la industria de autopartes a la fecha han continuado creciendo positivamente aunque no en la misma escala como se venía haciendo, ya que el país entró desde 1972 a la etapa inflacionaria.

El automóvil Volkswagen es el vehículo popular por excelencia, su venta es rotunda con relación a los demás. En el mercado se tiene cierta inclinación por el automóvil compacto, los automóviles de lujo y deportivos tienen una venta modesta, el estandar se ha estancado por completo.

Nuestra industria terminal provee de unidades a la gran mayoría de los estados de la república, salvo a la zona fronteriza con los Estados Unidos de Norteamérica. A la fecha esta zona representa un problema para el gobierno mexicano, en virtud de tener facilidades para adquirir vehículos en el país vecino. El gobierno continúa controlando la importación a través de una serie de medidas admi-

nistrativas y fiscales.

Entre las empresas que se han distinguido en la exportación está la Volkswagen de México, seguido por Ford Motor Company, Chrysler de México, General Motors de México, Nissan Mexicana; de estas dos últimas sus exportaciones han sido en pequeña escala.

En el impuesto del uso o tenencia de vehículos establecido en 1962 no hubo cambios sino hasta 1970, cuando se elevó ligeramente. A partir de 1971 ha sufrido una serie de modificaciones principalmente en 1974, año en que se duplicó el monto del impuesto establecido con anterioridad para los vehículos de lujo y deportivos. Estos últimos de \$1,500.00 a \$3,000.00; los estandard de \$750 a \$1300; los compactos de \$500 a \$800; los populares de \$250 a \$300. Por lo que hace a los camiones, conservan un precio bajo y casi sin cambios. La gasolina que por mucho tiempo se mantuvo en un precio bajo; a la fecha ha sufrido cambios considerables, su aumento total es del 200%. La industria en general y principalmente la automotriz, ha alcanzado un desarrollo bastante satisfactorio; no por ello descuidemos este renglón. (22)

A pesar de todo tenemos ciertas limitaciones que hacen difícil el desarrollo de la industria automotriz en México como: 1).- Disposiciones del gobierno. 2).- Alto costo de la tecnología. 3).- Altos costos de operación. 4).- Ideas del mexicano.

1).- Recordemos que en 1925 los automóviles eran importados en su mayoría de los Estados Unidos de Norteamérica. En este año se establece la primer planta ensam

bladora, la Ford Motor Company S.A. Diez años más tarde se establece General Motors de México S.A. de C.V. y cuatro años después se establece la Fábrica Automex S.A. Todas estas empresas no tenían un precio fijo para vender sus productos de tal suerte que lo hacían al precio que ellos imponían. Hasta hace poco tiempo el precio del automóvil producido en México era establecido por la Sra. de Comercio. En la actualidad esta Sra. sólo impone el precio de los camiones.

Poco a poco el gobierno fué haciendo participar a la producción nacional en unión con la extranjera dentro de los productos automotores. En la actualidad, las armadoras deben incorporar obligatoriamente determinado número de partes, siendo dicha lista elaborada por el propio gobierno que con ello da apoyo e incremento a la industria auxiliar automotriz llantas, conjuntos, de frenos, lubricantes, ejes bujías, monoblock, etc. de tal manera que la incorporación de los productos nacionales logre un 60% del costo de la unidad.

Las armadoras hasta hace poco tiempo sometían a aprobación el número de unidades a producir el año próximo (cuota básica de producción), lo cual era controlado por la Sra. de Comercio ésta, para tal decisión, toma en consideración las exportaciones de dicha empresa y el grado de integración nacional que existe en ella.

2).- Si podemos incorporar el 60% de productos locales en cada vehículo fabricado en México, podríamos integrar el 100% de tales productos aunque a elevadísimo costo. Lo que no es posible por ahora es fabricar en México el equipo y aparatos adecuados para la fabricación local o-

nacional de todas las partes que integran en vehículo, más a elevados costos.

Tomando en consideración que el elevado costo repercutiría en todos los vehículos producidos, cuyo número es muy bajo debido a que no existe un mercado atractivo -- para ello.

Hay que tomar en cuenta que habría que traer del extranjero patentes, asistencia técnica, etc.

Los altos costos de operación en México hacen difícil la manufactura de algunas partes automotrices relacionando esto con el bajo número de unidades producidas y -- con el mercado tan pequeño que es la República Mexicana. Un caso más nos hará ver la situación con más claridad. Algunas partes automotrices requieren la fabricación de volúmenes -- mayores a 100,000 unidades de un sólo tipo, los cuales no -- se consumirían en México sino en varios años o no se usa-- rían si se cambiara de modelo.

Las partes automotrices importadas son de mayor costo que las nacionales. Ya que los pedidos deben hacerse con bastante anticipación, en virtud de la distancia del proveedor y el transporte que se utilice, que debe ser el más económico con el fin de que tales partes sean adquiridas por el comprador mexicano al menor precio posible ya que debe agregarse a la mercancía fletes en territorio ex-- tranjero, empaques, transporte marítimo, gastos aduanales, -- fletes en el territorio mexicano e impuestos de importación.

El mexicano tiene ideas propias que por dis-- tintos motivos analizarlas equivaldría a salirnos del tema--

(23). Los distintos problemas psicológicos que enfrenta, - entorpecen el desarrollo de la industria y en especial a la automotriz. En virtud de la falta de técnicos lo que es difícil substituir.

Otro aspecto que dificulta el desarrollo de la industria es el poco sentido de cooperación por la preferencia de algunos productos de origen extranjero.

Otra causa es la falta de patriotismo en algunos inventores mexicanos, que prefieren vender sus patentes a otros países a los cuales más tarde tenemos que pagar - fuertes regalías que perjudican la economía nacional. En ocasiones el gobierno provoca esta situación pues no apoya al inventor. (24)

Otra causa más es la labor del obrero mexicano ya que es peroso en su trabajo. Esto es consecuencia de su impreparación, aunque hay empresas como Diesel Nacional que constantemente les imparten clases a sus obreros.

Sin lugar a dudas, el factor preponderante en la industria es el capital que en su mayoría en México es extranjero o mixto.

Aunque las gráficas nos indiquen la participación de capital mexicano en forma considerable, no olvidemos que en México existen los hombres de paja o prestanombres que lejos de ayudar al país lo perjudican.

Una empresa totalmente mexicana era la Fábrica Nacional de Automóviles S.A. incluyendo el diseño. Pero en 1969 dejó de producir.

De las plantas terminales existentes, el gobierno mexicano es propietario único de Diesel Nacional y en vehículos Automotores mexicanos participa con el 60% del capital.

El diseño de los automóviles es extranjero. Este es uno de los motivos por el que nuestra industria depende del exterior, también por el capital invertido, patentes, tecnología, diseño, refacciones, etc. Dependemos de los Estados Unidos de Norteamérica, Alemania Occidental, Japón y Francia.

A pesar de lo anteriormente enunciado, nuestro panorama es alentador.

El mexicano necesita comprar o adquirir un automóvil y además existe el deseo de comprarlo, pero no existe en él la capacidad económica para lograr su deseo, sin embargo sufre privaciones dentro de su economía familiar con el fin de adquirir un vehículo automotriz (el caso de la clase media) o en otras ocasiones se endeuda para conseguir la mercancía.

Para lograr la venta de los productos automotrices en México se han valido de una serie de artimañas, sistemas de publicidad y ventas, utilizando en sus modelos colores de actualidad, artículos opcionales para el vehículo, mayores facilidades económicas para adquirirlos, mayores garantías.

No cabe duda que la naturaleza del mexicano ha sido estudiada atinadamente en favor de las plantas automotrices.

A continuación enumeramos las distintas empresas que fabrican vehículos automotrices en México.

Empresas Fabricantes de Vehículos.

" A "

- 1.- Chrysler de México S.A.
- 2.- Ford Motors Company S.A.
- 3.- General Motors de México S.A. de C.V.
- 4.- Internacional Harvester Mexicano S.A.
- 5.- Nissan Mexicana S.A. de C.V.
- 6.- Vehículos Automotores Mexicanos S.A. de C.V.
- 7.- Volkswagen de México S.A. de C.V.
- 8.- Diesel Nacional S.A.

" B "

Fabricantes de Tracto camiones.

- I.- Fábricas Autocar Mexicana S.A.
- II.- Kenworth Mexicana S.A. de C.V.
- III.- Trailers del Norte S.A.
- IV.- Victor Patrón S.A.
- V.- Trailers de Monterrey S.A.
- VI.- Diesel Nacional S.A.

Fabricantes de Autobuses Integrales.

- I.- Diesel Nacional S.A.
- II.- Mexicana de Autobuses S.A.
- III.- Trailers de Monterrey S.A.

" D "

Fabricantes de tractores agrícolas

- I.- Ford Motor Company S.A.
- II.- Internacional Harvester México S.A.
- III.- John Deere S.A.
- IV.- Masey Ferguson de México S.A. (25)

Para los años ochentas, la General Motors pretende sacar al mercado un automóvil pequeño eléctrico con el fin de regular la economía de combustible y para elaborar mercancía con mayor facilidad en virtud de que las normas son cada vez más rígidas. Este vehículo sería empleado por aquellas familias que contaron con dos o tres automóviles, para que el nuevo automóvil eléctrico lo utilizaran para ir de compras, es decir, sería un lujo el gozar de la novedad que nos proporcionarían los adelantos de la ciencia en materia automotriz. (26)

a).- Inversiones.

México en la actualidad es un país en desarrollo, sus inversiones son mínimas las cuales no se encausan por completo a actividades que ayuden a un mejor desenvolvimiento económico del país. Por lo tanto requiere de inversiones extranjeras ya sean directas o indirectas. Estas úl-

tinas provienen de organismos internacionales y pueden cumplir sus fines con intervención del gobierno mexicano en obras de tipo colectivo y encausarlas de tal suerte que favorezcan al desarrollo del país, mientras que las inversiones directas solo tratan de obtener mayores ganancias por lo que no nos benefician en nada. Lo anterior nos conduce a tener preferencia por las inversiones indirectas. (27)

Practicamente la industria terminal está integrada por capital extranjero, esta es una de las causas por las que nuestra industria depende del exterior. Se ha luchado por todos los medios para que el capital sea originario de diversas naciones. Ya una vez descuidamos este punto a tal grado que la mayoría del capital provenía de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que no nos beneficia. El capital que opera en las empresas automotrices es de origen alemán, Japonés y norteamericano.

El gobierno mexicano es propietario de Diesel Nacional en Vehículos Automotores Mexicanos participa con el 60% de su capital. La primera empresa se ha desarrollado más o menos igual en relación con las demás empresas de capital extranjero, el gobierno la ha apoyado fuertemente en varias ocasiones. Esto me hace pensar que no estamos preparados para guiar una empresa de ésta clase ni conocemos lo que es el mercado nacional menos el extranjero. Sin embargo no por ello vamos a desanimarnos sino que con mayor fuerza debemos proseguir ya que somos humanos.

En el cuadro siguiente podemos apreciar la estructura del capital invertido en la industria terminal.

Estructura del Capital.

- 1.- Chrysler de México 100% E.U.
- 2.- Ford Motor Company 100% E.U.
- 3.- General Motors de México 100% E.U.
- 4.- Internacional Harvester México. 51% Méx. 49% E.U.
- 5.- Nissan Mexicana 100% Japón.
- 6.- Vehículos Automotores Mexicanos. 60% Méx. (Gob.) 40% E.U.
- 7.- Volkswagen de México. 100% alemán.
- 8.- Diesel Nacional. 100% Mexicano (Gob.)
- 9.- Fábrica Autocar Mexicana 100% Mexicano.
- 10.- Kenworth Mexicana. 51% Méx. 49% E.U.
- 11.- Mexicana de Autobuses. 100% Méx. (Gob.)
- 12.- Trailers de Monterrey 100% Méx.
- 13.- Otras tres empresas. 100% Méx. (28)

Aunque en repetidas ocasiones en el cuadro anterior se hace referencia a capital mexicano, no puedo aceptar tal cosa recordemos la presencia de las nombradas personas de paja o prestanombres, es decir personas que prestan su nombre para aparentar inversionistas mexicanos de tal o cual empresa y que a cambio de ello reciben cómodamente - cierta cantidad de dinero.

El capital invertido en la industria de autopartes es de capital mixto y en varias ocasiones predomina-

el mexicano.

b).- Ocupación.

A partir del Decreto Presidencial de 1962 el Gobierno Mexicano adoptó una nueva política, y la producción de vehículos se ve aumentada de inmediato. Esto hace que el personal ocupado en esta industria aumente de 7,072 personas en 1960 a 16,800 en 1965 y 36,105 ocupados en 1976, es decir que en 16 años aumentó 5 veces el personal empleado en la industria automotriz. (29)

El año pasado, es decir en 1976 la industria automotriz terminal generó ocupación total para 44,259 mexicanos. En esta cantidad quedan comprendidos 36,105 empleados de las empresas que producen automóviles y camiones, — 5,389 personas ocupadas en las fábricas que producen tracto camiones y autobuses integrales y por último las fábricas de tractores agrícolas dieron ocupación laboral a 2,765 empleados mexicanos.

Los distribuidores autorizados establecidos en la república mexicana ocuparon 48,000 trabajadores. En cuanto al sector fabricante de partes automotrices generó empleo para 70,000 mexicanos. Si sumamos todas las cifras antes mencionadas obtendremos el número de personas ocupadas en la industria automotriz es decir 162,259 personas. A ello hay que agregar las personas ocupadas en empresas que lógicamente tienen conexión con las antes mencionadas, Ejem. — distribución de gasolina y diesel, empresas llanteras, sectores de servicios como el autotransporte, industria carrocería nacional, etc. (30)

Indiscutiblemente desde 1962 la ocupación del-

obrero mexicano y no sólo del obrero, sino también del empleado y técnico ha venido ha ser favorecida con el aumento de mercancía en el mercado nacional ya que nuestras exportaciones son insignificantes.

La industria automotriz genera hoy empleo calificado para los mexicanos y por lo tanto promueve el adiestramiento de empleados, obreros y técnicos los que más tarde ingresan a nuestras industrias lo que favorece a ellos mismos y a la nación.

La industria automotriz en la actualidad es una de las principales fuentes de trabajo. La inflación ha puesto en peligro la economía del país, pues sabemos de sobra que si la industria automotriz decae, nuestra industria en general también se desmorona. Es por ello que debemos encaminar nuestros pasos en forma cuidadosa y eficiente. Tal vez no sea necesario llevar a cabo una gran variedad de mecanismos complejos; es posible que sólo se requiera de mañobras sencillas y oportunas.

c).- Valor de la Producción.

El valor de la producción es un aspecto muy importante, no es fácil determinar, mejor dicho predecir el precio de un vehículo para el año próximo. Pensemos en los obstáculos que se nos presentan; entre ellos sabemos bien que importamos material propio para elaborar la mercancía; en muchas ocasiones no conocemos los costos futuros y menos el aumento que puede sufrir el material importado; lo que si podemos asegurarse que las importaciones son de mayor costo que las locales o nacionales.

Como ya habíamos señalado en hojas anteriores son varias las causas tales como, la lejanía de la mercancía; fletes en territorio extranjero y en México impuestos de importación, etc. (35)

En virtud de que las plantas automotrices producen una gran variedad de vehículos la industria automotriz opera con costos y precios muy elevados lo que viene a repercutir en los intereses de los consumidores y de los autotransportes. Además entorpece el desarrollo de la industria. (36)

d).- Sueldos y Salarios.

Para las industrias de gran dinamismo en la actualidad el aumento salarial se traduce en una alza del costo de mano de obra. La mayoría de los servicios de que gozan los trabajadores son aprovechados por los que están al servicio de industria nuevas y de empresas cuyo propietario es el gobierno.

Hay varios sindicatos que han logrado un aumento en el salario de sus miembros. Estos sindicatos han sido muy pocos por lo que la mayor parte del sector industrial continúa con el mismo sueldo o bien mejorado en forma mínima.

Los salarios están relacionados íntimamente con el grado de instrucción y educación de los trabajadores.

La mayor parte de ellos son de preparación muy pobre. Apenas con instrucción primaria. Por ello los salarios son muy bajos. Encontramos también otro tipo de

empleados que con una instrucción de más alto grado, perciben salarios aparentemente buenos, comparados con los del resto de los trabajadores, pero muy bajos en proporción a las enormes ganancias que obtiene la empresa. (33)

En este supuesto podría establecerse que los trabajadores ocupados en la industria automotriz, se encuentran en una situación privilegiada, con relación a la totalidad de los trabajadores, lo que de ninguna manera es verdad, ya que en la investigación realizada se encontró que los funcionarios de varias empresas existentes, absorben el 60% de la derrama total de sueldos y salarios. Esto indica que la situación real del resto de los que laboran en esta rama industrial, es tan precaria como la de toda la clase trabajadora del país.

Se ha hecho muy difícil el ingreso como trabajador a una fábrica automotriz. Piden requisitos que hacen difícil la entrada. La exigencia es de tipo educativo. En los lugares donde la instrucción secundaria va en aumento o bien donde la zona es propicia para escoger trabajadores, es más fácil. De tal manera que las empresas escogen los mejores trabajadores disponibles. También las industrias tienden a reducir el número de solicitudes para un trabajo determinado.

En el cuadro que a continuación anotamos se nos presenta el número de obreros y empleados que ha laborado desde 1965, 1966, 1967 y así sucesivamente hasta 1976 en las fábricas de automóviles y camiones hasta de 13,500 Kgs. de Peso Bruto Vehicular, y el sueldo, salarios y prestaciones que obtuvieron en los años antes citados. (34)

**FUERZA DE TRABAJO OCUPADA Y RETRIBUCIONES EN
LAS FABRICAS DE AUTOMOVILES Y CAMIONES
HASTA DE 13 000 Kgr. DE P.V.***

OCUPACION	OSEROS	EMPLADOS	SUELDOS, SALARIOS Y PRESTACIONES EN MILLONES DE PESOS	INGRESO MEDIO ANUAL POR HOMBRE OCUPADO	INGRESO MEDIO MENSUAL POR HOMBRE OCUPADO
16 800	11 400	6 330	642	32 262	2 689
19 087	12 952	6 119	769	36 164	3 014
21 530	14 460	7 670	915	37 664	3 138
21 904	14 909	7 685	999	43 662	3 639
22 383	14 304	7 669	1 066	47 348	3 946
23 825	16 567	8 238	1 174	49 276	4 106
25 909	17 028	8 781	1 465	56 763	4 729
26 042	19 266	8 757	1 768	62 662	5 221
26 661	26 812	9 729	2 438	68 236	5 686
37 115	27 175	9 969	2 719	73 269	6 106
35 731	25 846	9 997	3 364	94 768	7 898
36 105	26 446	10 669	4 162	112 636	9 386

RENDE: Chrysler de Mexico, S.A. Daimler Nacional, S.A. Ford Motor Company, S.A., General Motors de Mexico, S.A. de C.V., International Harvester Mexico, S.A. Nissan Mexicana, S.A. de C.V., Vehiculos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V. Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.

e).- Capacidad de Producción.

Las empresas de la industria automotriz están catalogadas en México como empresas grandes. (35)

A continuación detallaremos la capacidad de producción de algunas empresas automotrices. (datos proporcionados por la Asociación Mexicana de Industria Automotriz, A.C.) siendo tales datos de los últimos años.

General Motors de México S.A.

Capacidad de producción y condiciones de operación para las plantas y automóviles, camiones, motores y fundición.

<u>Automóviles</u>	<u>Camiones</u>	<u>Motores</u>	<u>Fundición</u>
Máxima capacidad de producción instalada.	Automóviles y camiones salen en la misma línea. 12 coches/hora	28.5% motores hora.	5 toneladas métricas/hora.

Vehículos Automotores Mexicanos S.A. de C.V.

Capacidad de condiciones de operación para las plantas de automóviles, camiones y motores.

Automóviles Camiones Motores Observaciones

México
Capacidad de producción instalada

90 diarios en pintura durante un turno

20 días

Ding.

	Automóviles	Camiones	Motores	Autobuses	Observaciones
México capacidad de producción instalada.	50,000 unidades en 2 turnos diarios.	7-8/hora camiones medianos usados	4-5/hora V-6-V3 N.H.N.T.	3.5 turno	
		4-6/hora.			

Nissan Mexicana S.A.

Capacidad de producción de operación para las plantas de automóviles y camiones.

	Automóviles	Camiones	Motores	Fundición	Observaciones
Máxima capacidad de producción instalada.	12 unidades hora.	6 unidades hora.	12.2 mono-blocks	no existe	
			Maquinas por hora.		

Ford Motor Company S.A.

Capacidad de producción y condiciones de operación para las plantas de automóviles, camiones, motores y fundición.

Automóviles Camiones Motores fundición Observaciones

Mexicana	9 unidades	9 unidades	12-21/	13-16 jug
capaci-	hora en -	dades/por	hora	gos equi-
dad ing	pintura.	hora en-	en ca-	valentes/
talada.		pintura	bezas.	hora en -
				hornos a
				254 tone-
				ledas mé-
				tricas -
				hora.

En 1971 se elaboraron ciertos proyectos para 1980 en los cuales se consideró que el mercado de vehículos aumentará con relación a 1971. Esto permitirá emplear la capacidad productiva no utilizada en 1971.

Las empresas extranjeras podrán hacer uso de su capacidad ociosa pero no así las empresas de capital mexicano (empresas del estado mexicano) por no contar con capacidad productiva no utilizada, como la DINA, VAM, y - - MASA. Lo anterior favorece a la industria extranjera pero no a la industria automotriz mexicana. (36)

f).- Importaciones.

Las importaciones hechas hasta la actualidad son de material complementario para fabricar camiones y automóviles pero principalmente automóviles.

De 1964 a 1966 las importaciones son menores que las efectuadas en años posteriores de 1967 a 1974 y es lógico por que en ese tiempo aumentó el mercado nacional -- acentuándose más en los automóviles. El costo unitario de material de ensamble a partir de 1966 a 1972 es de 10 millones de pesos, para continuar subiendo en los siguientes -- años hasta 1974 lo que se explica porque el automóvil popular en este tiempo empezó a tener mayor número de ventas entre los consumidores mexicanos.

Importación de Bienes de la Industria Automotriz, 1965 a 1974.

En millones de pesos.

Importación total de - mercancías.		Importaciones de bienes de la indus- tria automotriz.			
		Total Material de ensamble	Vehículos armados	Partes y - refacciones	
1965	19495	2413.8	1546.7	315.7	551.4
1966	20065	2134.5	1272.4	254.9	607.2
1967	21853	2201.4	1332.6	326.1	542.7
1968	24501	2785.4	1812.8	397.8	574.8
1969	25975	2752.6	1789.8	337.2	625.6
1970	30760	2960.1	1913.3	360.3	686.8
1971	28175	3216.0	2095.1	410.3	710.9
1972	33973	3586.5	2401.8	363.2	821.5
1973	47659	4513.7	2899.2	504.3	1110.5
1974 p	74336	6221.3	4109.0	752.8	1359.5

Aumento:

anual %

1966-1970	8.9	6.8	8.5	7.2	2.5
1970-1974	24.7	20.44	20.8	20.2	18.7
1966-1974	17.8	14.3	15.8	14.5	10.6
1966-1972	9.1	9.0	11.2	6.0	5.2

a No incluye importaciones de empresas maquiladoras

p Cifras preliminares

Fuente: Dirección Oral de Estadísticas. S.I.C. (37)

En el cuadro anterior podemos apreciar cómo lo que más ha aumentado es el material de ensamble, también — captamos que los vehículos de importación sobre todo norteamericana han aumentado en forma moderada y la importación de partes y refacciones se ha reducido en virtud de la substitución de las importaciones.

Lo anterior pone de manifiesto nuestra incapacidad y deficiencia en la industria automotriz. A mi juicio por lo menos debemos compensar las importaciones que realizamos con exportaciones.

g).- Exportaciones:

Una vez integrada la industria automotriz, el gobierno puso en práctica como medida política el premiar — con aumentos de cuotas de producción a las empresas exportadoras de vehículos. Incluso hay varias empresas que dependen en exeso de este mecanismo para aumentar su producción. Conforme a su importancia encontramos en primer término a — la Volkswagen de México, en seguida, Ford Motor Co., Chrysler de México, General Motors de México y Nissan Mexicana.— En cuanto a las empresas movidas por capital del gobierno — mexicano, es decir Diesel Nacional y Vehículos Automotores — Mexicanos no han hecho esfuerzo alguno al respecto.

En la industria terminal las exportaciones de mayor relieve son: las de la Volkswagen de México siguiéndole la Nissan Mexicana.

Con motivo de la retracción de la industria automotriz mundial nuestro mercado de exportaciones es más difícil, tanto en la industria terminal como en la de auto—

partes 20,000 unidades destinadas a exportación en --
1975 fueron dadas en forma indefinida.

"En 1972 se hicieron algunas exportaciones --
por parte de la industria automotriz terminal mexicana. Es-
tas exportaciones fueron destinadas a Chile, Argentina, Ve-
nezuela y a países extra-zonales será más fácil apreciarlo-
en el siguiente esquema.(38)

"Exportaciones realizadas en Julio de 1972
por la industria automotriz terminal
mexicana.

Valor	Valor en millones.
1967	113
1968	134
1969	261
1970	456
1971	628

El valor de las exportaciones comprende básicamente; motores herramental, partes de motor, acumuladores, bujía, muelles, cristales, partes de carrocería de automóvil, defensas, partes sueltas para chasis. Dichas exportaciones fueron básicamente a Argentina Chile, Venezuela y a países extra-zonales.'

Entre las exportaciones hechas en 1974 por la industria de partes destacan la de motores, muelles, transmisiones, partes de chasis, y la de partes para carrocería.

La exportación de vehículos en el primer semestre de 1976 fué de 1856 vehículos y en el mismo semestre pero de 1977 la exportación subió a 3199 vehículos repartidos de la siguiente forma: Chrysler exportó 389 vehículos, Nissan mexicana 2,511 unidades y Volkswagen de México 299 - (39)

En cuanto a las exportaciones hechas al extranjero de enero a julio de 1977 fueron 3.916 unidades, - siendo la mayor parte de la mercancía de la Datsun que exportó 3.172 (40)

El panorama en nuestra industria no es precisamente muy alentador. Solo podemos exportar a países no industrializados. Además existen dos países de América del sur que cuentan con industria propia (Argentina y Brasil) cuya integración nacional casi es el 100%, otro obstáculo es el que los vehículos de otros países tienen diferencias con los nuestros por ser modelos distintos o correspondientes a otros años aún cuando sean de la misma marca o de un mismo productor. Por si fuera poco, a esto hay que agregar la inestabilidad del peso mexicano, es decir de nuestra moneda, la diferencia de precios y la distancia que existe entre México y los países desarrollados. Nuestras exportaciones aumentan por milímetros, mientras que otras naciones lo hacen por metros, nuestro avance está sujeto a voluntades ajenas a los mexicanos.

h).- Tecnología.

En la gran mayoría de los casos la tecnología proviene de aquellas naciones que son eminentemente industriales por lo que es muy posible que países como México - conservaremos esta situación por tiempo indefinido, y siempre será a favor del país que nos tramite la técnica.

Son varios los motivos por las cuales la industria automotriz mexicana necesita una constante asistencia técnica como son mantener la calidad del producto frente a las modificaciones en la calidad de los componentes, estudiar el mercado, valuar las disposiciones emanadas de la política del gobierno, y preveer consecuencias que pudieran repercutir en las empresas.

La Sra. de Hacienda y Crédito Público paga grandes cantidades de dinero por asistencia técnica. La misma secretaria nos explica lo anterior diciendo que la industria automotriz ocupa el segundo lugar en cuanto a los pagos que hace por conceptos tecnológicos. Tales pagos varían de acuerdo con la participación del capital nacional en las empresas automotrices. La participación del capital extranjero determina la importancia personal extranjero en la dirección de las empresas de industria automotriz. Es obvio que en las empresas de capital mexicano su personal directivo sea también de nacionalidad mexicana.

A partir del decreto de 1962 el diseño que emplearon las plantas automotrices era de origen extranjero.- Provenía de empresas extranjeras, al igual que el personal, lo mismo ocurría con las empresas cuyo capital era mexicano, predominaba también el personal mexicano.

Por lo general el diseño fué traído desde la casa matriz para nuestra industria mexicana. Esta misma suerte corrió la selección de la maquinaria que había de emplearse. En la mayoría de los casos se instaló maquinaria nueva, salvo dos empresas. En una de ellas se argumentó que la maquinaria no servía para las nuevas técnicas de producción empleadas en la planta matriz y por lo tanto sería mejor que ésta se habilitara para el caso de México cuyo mercado era de menor importancia y más reducido que del que disponía la casa matriz. Una segunda empresa dió a conocer como motivo el economizar a través de la maquinaria. (41)

La tecnología proviene de Japón, Alemania, Francia, Inglaterra y de los Estados Unidos de Norteamérica, principalmente de este último país es lógico en virtud de que la mayor parte de las marcas provienen de nuestro vecino del norte.

El siguiente cuadro nos indica el origen de la tecnología que hemos estado utilizando.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA TERMINAL AUT MOTRIZ.

	<u>Localización de las plantas</u>		estruc. del cap. de la tec.	Origen
	Motores	Ensemble		
Chrysler de México.	Toluca, Mex	D.F. y Toluca (Méx.)	100% E.U.	E.U.
Ford Motor Company	Quautitlán (Méx)	D.F. y Quautitlán (Méx)	100% E.U.	E.U.
General Motors de México.	Toluca Méx	D.F.	100% E.U.	E.U.
Internacional Harvester México	Saltillo (Coah.	Saltillo Coah.)	51% Méx 49% E.U.	E.U.
Nissan Mexicana.	Tejalpa (Mor)	Tejalpa (Mor)	100% Japón	Japón
Vehículos Automotores Mexicanos.	Toluca Méx.	D.F.	60% Méx. (Gov.) 40% E.U.	E.U.
Volkswagen de México	Puebla Pue	Puebla (Pue)	100% Alemania	Alemania

Primer grupo	Motores	Ensamble	Estruc. del cap.	Origen de la tec.
Diesel Na- cional	C. Saha- gón (Hgo)	C. Saha- gón (Hgo) Monterrey N.L.)	100% Méx. (Gob)	Francia Inglaterra E.U.
Diesel Na- cional	C. Saha- gón (Hgo)	C. Sahagún (Hgo)		Inglaterra E.U. Méx.
Fábricas - Autocar Me- xicana.		Santiago Tianqui- tenco (Méx)	100% Méx.	E.U.
Kenworth Mexicana		Maxicali (B.C.)	51% Méx 49% E.U.	E.U.
Mexicana de Autobuses	D.F.	100% Méx. (Gob)	Méx.	
Trailers de Monterrey	Monterrey (N.L.)	100% Méx.	Méx.	
Otras tres empresas	Monterrey (N.L.) Mazatlán (Sin) Puebla (Pue)	100% Méx.	Méx.	E.U.

Con el anterior cuadro nos percatamos claramente de que la tecnología que predomina en nuestra industria automotriz en orden a su intervención, es variada pero tiene mayor relevancia la Norteamericana. (42). A pesar de todos los esfuerzos que el gobierno ha desplegado para sacudirnos su dependencia, una vez más comprobamos la fuerza de este país.

Al parecer en la actualidad la política de nuestro gobierno tiende a dar más importancia a la tecnología.

i).- Mercado.

La República Mexicana se abastece prácticamente de vehículos nacionales con excepción de la zona fronteriza norte del país que adquiere vehículos automotores de fabricación norteamericana (es el primer mercado del mundo y la mayoría de las importaciones son de vehículos usados a precios muy reducidos).

De 1965 a 1975 el crecimiento del mercado nacional fué sorprendente, aumentó en forma tal que alcanzó porcentaje de 13.5%; en los automóviles fué de 13.2% en los camiones de 14.0% en los camiones de carga fué el 14.2% y en los de pasajeros, de 11.4%.

Son varios los motivos por los cuales el mercado nacional ha crecido en forma considerable, según nos señala Héctor Vázquez Tercero y estos factores son:

1.- El aumento de familias mexicanas que alcanzan económicamente a cubrir el costo de los vehículos.

2.- Un aumento cada vez mayor en el mercado mexicano de vehículos automotores populares y de menor precio.

3.- La excesiva fabricación de automóviles por iniciativa de las plantas para compensar los bajos rendimientos unitarios a que los obliga la política del gobierno.

4.- El bajo costo de la gasolina que se mantuvo durante muchos años y que constituyó un subsidio para el pueblo mexicano que gozaba de automóvil.

5.- Los problemas de transporte urbano que se presentan día con día y cada vez mayores en el Distrito Federal con motivo de la llegada de provincianos de todas las clases sociales.

Dentro de los automóviles populares el que ha tenido mayor aceptación en el medio mexicano es el Volkswagen.

Los vehículos compactos también son preferidos aunque en menor escala que los anteriores en el mercado nacional. En cuanto a los de lujo y deportivos su venta es mínima.

Podemos darnos una idea del número de vehículos que circulan en el país a través del cuadro que a continuación se detalla:

Vehículos de motor en circulación en circulación en los Estados Unidos Mexicanos en 1971 (43)

Año	Total	Automóviles	Autobuses para pasajeros	Camiones de Carga
1971	1927381	1338404	34480	554497

Prácticamente no podemos hablar de un mercado-internacional ya que nuestras exportaciones son insignificantes (ver exportaciones actuales en el tema de Exportaciones) y son a países como Venezuela, Chile, etc; es decir naciones que cuentan con un desarrollo similar al nuestro.

j).- Ganancias.

Si una empresa automotriz internacional realiza operaciones en el extranjero, lo hace de distintas formas y la aportación de recursos también es variable. Las formas dependen de la cesión de licencias o patentes, la propiedad etc. La aportación de recursos comprende la cesión de un pequeño grupo de técnicos hasta las grandes inversiones de recursos financieros. (44)

Para aportar recursos la empresa internacional toma en consideración varios puntos como son:

- a).- Perspectivas futuras para obtener un buen rendimiento.
- b).- Las disponibilidades de recursos financieros o de otro tipo.
- c).- Los riesgos a que puede estar sujeta la empresa.

d).- Otras oportunidades que existen para poder obtener beneficios (45)

El rendimiento o ganancias que las empresas internacionales obtienen en sus operaciones en el extranjero se deben a varias causas:

1.- Derechos de patentes o licencias.

2.- Beneficios de la inversión en el capital.

3.- Venta de materiales de equipo y partes montadas del producto final. (46)

Algunas empresas comparten la idea de participar en el capital social de la afiliada extranjera con el fin de conseguir el mayor rendimiento y controlar la dirección de la industria. Otras prefieren ceder sus licencias de fabricación, lo cual con frecuencia les reporta ganancias bastante aceptables por concepto de derechos de patentes y venta de partes montadas del producto final. (47)

Una buena porción de ganancias se logra gracias a las ventas de piezas y componentes a los fabricantes concesionarios y al mercado de repuestos.

La Renault y Fiat obtienen jugosas ganancias por la prestación de servicios técnicos y la venta de máquinas, herramienta para la fabricación de piezas.

k).- Modelos.

En el decreto presidencial de 1962 no existe -

límite alguno al número de marcas y modelos de vehículos automotores. Son varios los argumentos que explican este comportamiento:

1o.- No se quiso tener problemas con los países que en ese tiempo vinieron a iniciar la industria automotriz en México.

2o.- Se pensó que por medio de la competencia entre las distintas plantas se reduciría el número de marcas, al mismo tiempo que disminuiría el precio de la mercancía.

En 1965 de las 8 fábricas de vehículos que operaban en México se obtuvieron 19 marcas de automóviles y al rededor de 40 modelos. En cuanto a camiones y vehículos comerciales eran 10 marcas y un número mayor de modelos. El mercado en México es de 150,000 unidades por año, y en los países altamente industrializados es de 500,000 vehículos o más por año lo que nos da una idea del exceso de modelos y marcas que existe en la República Mexicana. Son varios los argumentos que hemos de mencionar por lo que existe este sobrado número de marcas y modelos en México siendo su mercado tan pequeño. Una de estas razones ya se mencionó líneas atrás y consiste en que se procuró no tener problemas con las naciones que se hacían presentes en México mediante una planta automotriz instalada en la república. Pero me parece que el gobierno aún así no debió darles oportunidad de producir las marcas y modelos que a cada industria se le antojaba. Tal vez hubiera sido preferible que desde un principio el gobierno determinara un límite. Una segunda razón es la que se refiere al consumidor mexicano, diciendo que en virtud de que éste está acostumbrado a disponer de un —

gran surtido de marcas y modelos, no se le podría reducir -- sin que resultara perjudicada la venta de la mercancía y -- por consiguiente daríamos cabida al contrabando ya que el -- mexicano trataría de satisfacerse comprando el vehículo a -- países de mayor industrialización algunos autores aconsejan -- tomar en consideración varios puntos al respecto. El prime -- ro consiste en que se tomen muy en serio las preferencias -- del consumidor mexicano y sea difícil sustituirlas, sin em -- bargo tenemos una experiencia con el decreto presidencial -- de 1962 por medio del cual se redujo la oferta de vehículos -- en forma drástica y a pesar de ello la venta total de los -- automóviles no disminuyó.

Otro punto sería el preguntarnos si el compra -- dor mexicano no preferiría un número menor de vehículos con -- precios mucho más bajos que los actuales o si le interesa -- ría que el precio del vehículo fuera el actual o tal vez va -- riará pero la integración nacional fuera mayor que la ac -- tual. (48)

El decreto presidencial del 22 de octubre de -- 1972 estableció una barrera en número de líneas y modelos -- en los vehículos diciendo que: Los fabricantes de automóvi -- les populares sólo pueden producir vehículos populares y -- las plantas productoras de vehículos compactos standard y -- deportivos no podrán ser de tipo popular (artículo 17).

L).- Precios comparados.

Tanto el costo de los camiones como el de los -- automóviles es mayor en la República Mexicana que en el -- país donde se encuentra la planta matriz v.g. Los productos -- automotores fabricados por la Ford Motor Co. Su costo es --

menor en los Estados Unidos de Norteamérica, incluso tienen un mejor acabado y en términos generales la mercancía es superior que la fabricada en México y es explicable, porque en México no contamos con una tecnología propia, y la que obtenemos es evidente que es varios años atrasada que la utilizada en los Estados Unidos de Norteamérica es la que emplean las naciones altamente industrializadas etc.

En cuanto a los vehículos "compactos" en 1971 su precio fué de un 53% superior en 3 de las marcas que existen en México. En los vehículos automotores denominados "intermedios" es un 70% mayor que en los países de origen, en el "standard" su precio es un 85% superior. Tratándose de los vehículos deportivos es menor que el de los "standard" pues el 79% en 3 de las marcas que se fabrican en México y en las "camionetas" el porcentaje es de 76%.

(49)

Ahora pasemos analizar a los camiones cuyo porcentaje es menor en todos los casos que el que opera en los vehículos antes mencionados, empezando por las de tipo "popular" que es el 32% superior en el país de su origen, a pesar de ser el mismo vehículo. En los camiones en la categoría de vehículos comerciales el precio es un 24% más alto que en el de su país correspondiente. El 36% corresponde a los camiones hasta de seis mil libras de peso bruto vehicular, en los de 6001 a 10,000 tuvieron un precio de 47% mayor y para terminar las de 10 001 a 20,000 libras, su costo es de 40% mayor en los vehículos producidos en México que en su país de origen, 50

Los camiones semi-pesados gozan de diseño mexicano y están dotados de motor diesel, en virtud de tener-

diseño mexicano no se producen en forma igual en otro país.

III.- Intervención del Estado en la Industria Automotriz.

Sin duda alguna el Gobierno Federal juega un papel muy importante dentro de la industria automotriz, -- puesto que a juicio de él una industria debe instalarse en la República Mexicana o no, cuando, en qué lugar, cómo debe estar constituida etc. Además el gobierno fija las reglas y normas a que debe sujetarse toda empresa automotriz.

La protección que se le brinda a la industria automotriz brota de normas de carácter administrativo y fiscal. Por todo esto el gobierno mexicano debe estar siempre alerta para cualquier problema relacionado con esta industria aunque no debe descuidar las demás industrias.

La intervención del estado en la industria automotriz es legal puesto que existe un fundamento legal, es decir, una serie de artículos que emanan de la constitución y de otras leyes que otorgan al estado dicha categoría y -- que serán tratados en el siguiente subtema, también nos detendremos a examinar las autoridades que toman participación en la industria así como las facultades de las mismas. Entre las distintas disposiciones legales aplicables en la industria que nos ocupa, cabe mencionar las siguientes:

- 1.- Tarifa de Importación y la Industria Automotriz.
- 2.- Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de mercancías sujetas a restricciones.

- 3.- Decreto de 23 de agosto de 1962.
- 4.- Decreto de Octubre de 1972.
- 5.- Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias.
- 6.- Decretos del 23 de Noviembre de 1971 y 19 de Julio de 1972.
- 7.- Decreto de 20 de Julio de 1977.
- 8.- Reglamento.

3.1.- Fundamento Legal.

El gobierno mexicano cuenta con fundamento legal para intervenir en las distintas actividades económicas e industriales del país, tomando en consideración varios artículos contenidos en nuestra constitución de 1917.- Cabe mencionar el artículo 27.

El artículo 27 contiene los principios y normas fundamentales que rigen la propiedad territorial. La propiedad originaria de todas las tierras y aguas correspondientes a la nación, que tiene el dominio directo y eminente sobre el territorio nacional. La Nación tiene en todo momento el derecho imprescriptible de imponerle modalidades a la propiedad privada, que podrá ser expropiada por causas de utilidad pública. (51)

Con lo anterior nos damos cuenta de la clase de poder que nuestra carta magna le otorga al Estado en su-

calidad de persona jurídica y política. En las 28 Fracciones que forman el artículo 27 protegen la intervención del estado en forma muy completa.

El artículo 28 Constitucional prohíbe los monopolios que perjudican al público o a determinada clase social, tiende a proteger la libre concurrencia ya que de lo contrario perjudicaría a los consumidores. El monopolio queda prohibido con excepción de telégrafos, radiotelegrafía, correos, el Banco de México que monopoliza la acuñación de moneda y la emisión de billetes. Así también protege las asociaciones de trabajadores formados para proteger sus propios intereses.

El artículo 28 de la Carta Magna se complementa con otras disposiciones contenidas en el mismo ordenamiento el So. 89 Fracción XV, 117 Fracción III, y el artículo 131.

En el So. se consagra la libertad de trabajo. Industria y Comercio; el artículo 89 Fracción XV faculta al Presidente de la República para otorgar privilegios a los inventores, descubridores o a los perfeccionadores de alguna mejora; en el ramo industrial.

El artículo 131 prevé el caso de facultades al Ejecutivo concedida por el Congreso de la Unión para prohibir o restringir la circulación de productos en la República Mexicana.

Armando Herrerías en su obra titulada "Fundamentos para la Historia del pensamiento económico" nos indica que el artículo 29 de la Constitución concede facultades

legislativas al ejecutivo en caso de emergencia nacional, - que vienen a completar el conjunto de instrumentos que le - otorgan al Estado las disposiciones anteriormente menciona- das.

La ley sobre atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica es uno de los medios en los que se basa el estado para intervenir en la vida económica del - - país, sobre todo en el artículo primero porque se señalan - una amplia gama de casos en los que el gobierno debe inter- venir.

El Gobierno Federal está facultado para con- trolar los precios de algunos satisfactores considerados de primera necesidad con el fin de no dañar el consumo de la - clase popular en el medio mexicano.

Tomando en consideración todo lo anteriormen- te dicho es fácil darnos cuenta de que el estado mexicano - posee una serie de disposiciones legales que lo facultan - para orientar y estimular la actividad económica del país - con el objeto de orientar al mismo hacia un futuro mejor en provecho de sus habitantes.

3.II.- Autoridades.

Tanto la Secretaría de Hacienda y Crédito Pú- blico como la de Industria y Comercio (hoy dividida en Se- cretaría del Patrimonio y Fomento Industrial y Secretaría de Comercio) podemos considerar que en los últimos 25 años- se han propuesto la regulación y control a las importacio- nes tanto de vehículos terminados como de las partes y re- facciones que vienen a dañar tanto a las plantas terminales como a la industria auxiliar automotriz para ello se crea-

ron comités intersecretariales como el Registro Federal de Automóviles, Comités de Opinión (S.I.C.) que procuraron - siempre el control regulatorio y buen funcionamiento de las necesidades reales de la industria automotriz. (52)

Las autoridades básicas que intervienen en el desarrollo de la industria que nos ocupa han sido la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Industria y Comercio sin olvidar que la Constitución crea estas secretarías a través del artículo 90, también intervienen la ley Orgánica de la Administración Pública Federal, - cabe mencionar la excelente intervención dentro del Comité-Intersecretarial al Banco de México, institución que tiene a su cargo la vigilancia, apoyo y fomento a la industria automotriz en todos sus niveles.

Otra Secretaría que interviene en la rama automotriz es la de Comunicaciones y Transportes.

Hay una inter-relación de funciones entre las distintas dependencias de gobierno que anteriormente mencionamos para regular, fomentar y controlar a la industria automotriz ya que cada una de ellas permite el buen funcionamiento de dicha industria.

3.III.- Facultades.

Al instalarse las empresas ensambladoras en la República y hasta la fecha el gobierno federal crea a base de decretos, circulares de legislaciones, reglamentos-etc. Semiproteccionistas que tienden a controlar, regular y fomentar la industria automotriz, a través de sus distintas dependencias gubernamentales las cuales cuentan con una - -

base legal para operar, de ellas nos ocuparemos en renglones posteriores.

El capítulo III de nuestra Constitución Política en vigor está dedicado al poder ejecutivo. En su artículo 90 establece:

Artículo 90.- Para el despacho de los negocios del orden administrativo de la federación, habrá un número de secretarios que establezca el Congreso por una ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada secretaría.

Con lo anterior nos damos cuenta que este artículo constituye la base de la creación de las distintas secretarías las cuales son detalladas en la ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su capítulo II, artículo 26.

El artículo 70 del capítulo II de la Constitución se refiere a las resoluciones del Congreso las cuales tienen carácter de ley o decreto. Es aquí donde el decreto de 20 de Junio de 1977 tiene su fundamento, no solo este sino todos aquellos que son expedidos de la misma manera.

Artículo 70.- Toda resolución del Congreso tendrá el carácter de ley o decreto. Las leyes o decretos se comunicarán al ejecutivo firmados por los presidentes de ambas cámaras y por un secretario de cada una de ellas, se promulgarán en esta forma: "El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta": (texto de la ley o decreto).

El artículo 26 del capítulo II de la ley Orgánica de la Administración Pública Federal nos da a conocer

las diversas secretarías y departamentos que existen a la fecha.

En dicho artículo podemos apreciar dentro de las secretarías la de Hacienda y Crédito Público, Patrimonio y Fomento Industrial, la de Comercio y la de Comunicaciones y Transportes. Todas ellas intervienen en el desarrollo de la rama automotriz.

Pero como señalamos en el punto anterior las autoridades que fundamentalmente intervienen para el desarrollo de la industria automotriz son la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la de Industria y Comercio. Esta última se ha dividido en la actualidad en secretaría del Patrimonio y Fomento Industrial y secretaría de Comercio.

Las facultades otorgadas a cada secretaría en materia automotriz están determinadas en cada uno de los reglamentos interiores de estas secretarías y en forma más concreta en la ley Orgánica de la Administración Pública Federal. El artículo 31 de dicha ley nos enumera los asuntos que se le confieren a la secretaría de Hacienda y Crédito Público conforme a la rama automotriz:

Por lo que hace al inciso I le compete estudiar y formular los proyectos de leyes y disposiciones impositivas y las leyes de ingresos federales y del Departamento del Distrito Federal así como cobrar los impuestos, derechos, productos y aprovechamientos federales, según la fracción II. También realiza los cobros de derechos, impuestos, productos y aprovechamientos del distrito federal conforme a la ley de Ingresos del Departamento del Distrito Federal y las leyes fiscales (fracción III).

Es competente conforme al inciso IV para determinar los criterios y montos globales de los estímulos fiscales, estudiar y proyectar sus efectos en los ingresos de la federación salvo lo previsto en el artículo 34 fracción IV; es decir, resolver en los casos concretos su aplicación, vigilar y evaluar sus resultados.

Por lo que toca a la fracción V corresponde a la Secretaría de Hacienda dirigir los servicios aduanales y de inspección así como la policía fiscal de la federación. También se le ha encomendado por medio de la fracción VI proyectar y calcular los ingresos tanto de la federación como del departamento del distrito federal. Otra tarea es el mantener al corriente el avalúo de los bienes muebles de la nación y reunir, revisar, determinar las normas y procedimientos para los inventarios de los bienes muebles que deban llevar otras dependencias gubernamentales (fracción VII).

Respecto a la fracción VIII la facultad para fabricar inspecciones y reconocimientos en almacenes.

La Secretaría de Hacienda tiene competencia necesaria (fracción IX) para intervenir en todas las operaciones en que se haga uso del crédito público.

Atañe a la Secretaría el manejo de la deuda pública de la federación y del Departamento del Distrito Federal como el dirigir la política monetaria y crediticia, al igual que la administración de las cosas de moneda y ensaye: Fracción X, XI, XII respectivamente.

Otra de las cosas que está a su cuidado es el ejercer las atribuciones que le señalan las leyes de insti-

tuciones de crédito, seguros y fianzas.

Tiene ingerencia para intervenir en la representación del interés de la federación y del Departamento del Distrito Federal en controversia de tipo fiscal. De igual forma puede intervenir en los asuntos que le atribuyan expresamente las leyes y reglamento conforme a las fracciones XIV y XV respectivamente.

Los asuntos encomendados a la Secretaría de Comercio están detallados en el artículo 34 de la ley Orgánica de la Administración Pública, capítulo II.

Está facultada para formular y conducir las políticas generales de comercio del país, para intervenir en la distribución y consumo, cuando afecten a la economía del país, fomentar el comercio exterior, estudiar, proyectar y determinar los aranceles y fijar precios oficiales haciendo participar la opinión de la Secretaría de Hacienda; estudiar y determinar las restricciones para los artículos de importación y exportación así como fijar los criterios generales para establecer los estímulos al comercio exterior (fracciones I, II, IV, V.)

Conforme a la fracción VI también le compete a la Secretaría de Comercio al estudiar, promover y determinar, escuchando la opinión de la Secretaría de Hacienda, los estímulos fiscales necesarios para el fomento de las exportaciones y participar en el estudio y proposición de los subsidios a las importaciones.

Por lo que toca a la fracción VIII y X le atañe orientar y estimular los mecanismos de protección al consumidor e intervenir en las ventas cuando los productores -

nacionales los hagan directamente a compradores radicados en el extranjero.

Por último la fracción XIV se refiere a establecer y vigilar las normas de calidad, pesas y medidas necesarias para la actividad comercial.

Las facultades otorgadas en el artículo 33 a la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial son las siguientes:

Fracción VIII Intervenir en la producción industrial cuando afecte a la economía del país.

Asesorar en forma técnica a la iniciativa privada para crear nuevas industrias, intervenir en la industria de la transformación y con la industria eléctrica proteger y fomentar la industria nacional; el desarrollo de la industria pequeña y rural; fomentar y regular la organización de productores industriales; promover y llevar a cabo la investigación técnica industrial; intervenir en las industrias extractivas fomentar la organización de sociedades cooperativas de producción industrial. Todas estas facultades son otorgadas a la Secretaría a través de las fracciones IX, X, XII, XIII, XIV, XV y XVII.

Dicha Secretaría también está obligada a intervenir en las sociedades, cámaras y asociaciones industriales al igual que en materia de propiedad industrial y regular la inversión extranjera y la transferencia de tecnología (fracciones XVIII y XIX).

Otra de sus tareas es establecer y vigilar las normas y especificaciones industriales.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes también interviene aunque en forma indirecta tomando en consideración el inciso XIV del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

XIV.- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y transportes terrestres, aéreos y marítimos además otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos, relacionados con los transportes o las comunicaciones.

Cabe hacer mención a la excelente intervención del Banco de México en virtud de ser una institución de vigilancia, apoyo y fomento a la rama automotriz en todos sus aspectos.

3.IV.- Disposiciones legales aplicables.

En cuanto a las disposiciones legales aplicables a la rama automotriz que se desarrolla en México hemos de mencionar varias. Algunas de estas rigieron alguna vez a tal industria y otras legislaciones aún están vigentes. Desde luego que cada una de ellas reviste gran importancia para nuestro estudio puesto que ellas han contribuido para dar forma a la industria automotriz que existe en nuestros días.

El fundamento legal primordialmente lo encontramos en la Constitución como acabamos de verlo. Además, - ha sido necesario recurrir a la creación de leyes de jerarquía inferior que complementen o expliquen aquéllas de jerarquía superior. Estas leyes inferiores se han creado y - modificado tomando en cuenta los vaivenes a que está sujeta la rama automotriz debido a los factores que en ella intervienen. Esas leyes de jerarquía inferior son:

- 1.- Tarifa de Importación a la Industria Automotriz.
 - 2.- Reglamento para la Exportación de Permisos de Importación de Mercancías sujetas a restricciones.
 - 3.- Decreto de Agosto 23 de 1962.
 - 4.- Decreto de Octubre de 1972.
 - 5.- Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias.
 - 6.- Decretos del 23 de Noviembre de 1971 y 19 de Julio de 1972.
 - 7.- Decreto de Junio de 1977.
 - 8.- Reglamento.
 - 1.- Tarifa de Importación a la Industria Automotriz.
- La Tarifa de Importación a la Industria Auto-

motriz queda comprendida en la Tarifa del Impuesto General de Importación y Exportación. Dicha tarifa está vigente desde 1964 y su nomenclatura es de Bruselas. En ellas se fijaron una serie de aranceles y proteges a la rama automotriz nacional en la forma como se van haciendo posteriormente. Esta protección es directa e indirecta. (33)

A).- Protección directa.

Se dice que existe protección directa cuando se fija aranceles muy bajos a la importación de materiales empleados para armar vehículos automotores tanto camiones como automóviles.

a).- Automóviles.

El impuesto correspondiente a la importación de materiales para armar vehículos en México se basa en el precio que ordena la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

b).- Camiones.

En cuanto al impuesto de material importado para armar camiones éste se determina tomando como base el costo del material traído del extranjero. Se hacen algunas reducciones en el precio cuando se emplean partes fabricadas en México.

B).- Protección Indirecta.

En la protección indirecta se fijan aranceles muy altos para importar automóviles y camiones armados, de-

tal suerte que hagan incoasteables tales vehiculos.

Las solicitudes presentadas ante la Secretaria de Industria y Comercio (en la actualidad está dividida en Secretaria de Patrimonio y Fomento Industrial y Secretaria de Comercio) en su mayoría eran rechazadas salvo casos en que se comprobara que eran inmigrantes, diplomáticos, etc.

La tarifa vigente a la fecha ha experimentado una serie de reformas por no acoplarse por entero a la política.

2.- Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de Mercancías sujetas a Restricciones.

El Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de Mercancías sujetas a Restricciones de fecha 28 de Noviembre de 1966 y vigente hasta hace poco, trató de impedir lo más posible la importación de partes de vehiculos automotrices.

a).- Objetivo.

El reglamento que vino a substituir el de noviembre de 1966 es el Reglamento sobre Permisos de Importación o Exportación de Mercancías sujetas a Restricciones, publicado en el diario oficial de fecha 14 de Septiembre de 1977 cuyas normas tienen como finalidad regular las importaciones y exportaciones de ciertas mercancías incluyendo la industria automotriz. (54)

b).- Situación actual.

Dado el corto tiempo que tiene de estar en -

vigor el reglamento que nos ocupa no podemos apreciar su buena o mala elaboración lo cierto es que se pretende importar la menor cantidad posible de partes de vehículos automotrices. Aunque quien trata de importar mercancía actúa de mala fé para lograr satisfacer su deseo como vemos en el caso de una persona que solicita y se le concede permiso para importar pequeños hueveritos de animales desconocidos para el país, diciendo que tiene como fin el estudio de ellos en las escuelas y para investigación. Más tarde lo vemos localizados en establecimientos comerciales como "Samborns" estando tales huevos convertidos en pequeños animales llamativos para el público. (55)

Es importante hacer mención respecto a la rama automotriz.

En muchas ocasiones, países de mayor fuerza que el nuestro nos presionan para que aceptemos la importación de un determinado número de motores o partes de vehículos, maquinaria de la industria automotriz, etc. a través de gestiones directas ante las autoridades superiores.

Tal es el caso de Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Alemania, Inglaterra, etc. (56)

La fábrica que producía en Alemania los automóviles Volkswagen (datos proporcionados por la Secretaría de Hacienda y Crédito) dejó de operar hace poco, motivo por el cual buscó la forma de importarlos de Argentina o de México, decidiéndose finalmente por la importación mexicana. (57)

c).- Resultados.

Como anotábamos en líneas atrás no podemos determinar con precisión los resultados obtenidos del reglamento por ser tan breve el lapso que existe entre el 12 de septiembre de 1977, día en que se expidió y la fecha actual.

La ley que nos ocupa como la anterior establece una serie de Sanciones para aquellas personas que importen o pretendan importar mercancías restringidas, sin permiso previo o bien que importen mayores cantidades de las establecidas o de diferente clase de las permitidas. Si nos vamos directamente a la práctica observamos que con frecuencia se violan las normas antes mencionadas cuyos motivos son: Mala vigilancia en las fronteras de la República Mexicana, por personal sobornable e incompetente que labora en las aduanas, etc.

3.- Decreto de agosto 23 de 1962.

a).- Objetivo.

Ante la necesidad de acelerar el desarrollo económico del país el gobierno mexicano y teniendo como objetivos:

- 1.- Crear fuentes de trabajo para tratar de satisfacer la creciente demanda de empleo originada por el elevado crecimiento demográfico.
- 2.- Tratar de nivelar la balanza de pagos - - substituyendo las importaciones con productos de fabricación mexicana. (58)

b).- Características.

Tomando en consideración lo antes mencionado se aceleró la integración de la industria automotriz mediante el decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial con fecha de 25 de agosto de 1962 que se caracterizó porque fijó las bases y lineamientos para llevar a cabo la fabricación de vehículos automotores en México con el fin de que se incorporaran partes de elaboración nacional hasta alcanzar el 60% del costo directo de producción del automóvil y lograr la fabricación de motores y conjuntos mecánicos para camiones y automóviles dando como plazo hasta septiembre de 1964. (59)

c) Resultados

Los resultados del decreto de 1962 no se hicieron esperar y son los siguientes:

Con este decreto como ya habíamos hecho notar en hojas anteriores se disminuyó el número de empresas extranjeras establecidas en México. Más de la mitad de ellas dejaron de operar en el país definitivamente. Es decir en 1960 laboraban 17 empresas y para 1965 sólo 8 continuaban trabajando tales fábricas producían automóviles y camiones. Las marcas también se redujeron de 41 a 19 en los automóviles y en lo que respecta a los camiones fue de 13 a 10.

Las personas ocupadas en la industria automotriz aumentaron, en 1960 eran 7,072 trabajadores y para 1976 ya eran 36,105.

Los sueldos, salarios y prestaciones se incre

mentaron de 186 millones en 1960 a 4,179 millones en 1976.

Las inversiones aumentaron doce veces de 1960 a 1976 es decir de 1,356 millones a 17,023 millones.

En 1960 las compras de vehículos automotores eran prácticamente extranjeras (80%) y para 1976 estas compras alcanzaron el 38.7% (60)

Otro aspecto positivo que se desprende del decreto y del que también ya hemos hablado es el notable incremento en el desarrollo industrial propiciado por la industria automotriz, contribución al desarrollo de otras industrias como la petroquímica, hulera del vidrio, la siderúrgica etc. ahorro de divisas para el país.

Entre los resultados negativos podemos mencionar el de no haber establecido límite alguno al número de marcas y modelos de vehículos.

Otro problema fué que con excepción de los motores no se indicaba que otro tipo de componentes debía fabricarse en México. Tampoco se determinaba control alguno sobre precios en los productos de la industria de partes ni se precisaron normas que tipificaran los componentes de la mercancía.

A pesar de estos problemas originados por el decreto sí se obtuvieron resultados bastantes aceptables. - Para comprobarlo sólo basta recordar los aspectos positivos que obtuvo el país.

4.- Decreto de Octubre de 1972.

a) Objetivos.

El Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial del 24 de octubre de 1972, fijó las nuevas bases para el desarrollo de la industria automotriz en la República Mexicana. Este decreto tuvo como objetivo estimular la participación del capital mexicano en el sector que fabricaba partes de automóvil; lograr un mayor grado de integración nacional en los vehículos, incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones para continuar nivelando la balanza de pagos. (61)

b).- Características

El decreto de 1972 confirmó lo que el legislador trató de proteger en el decreto de 1962. Recordemos — que se estableció el 60% de la integración nacional en cada vehículo y para asegurarse de ello se hizo uso de los "conjuntos mecánicos", se ordenó la intervención de estos conjuntos en las unidades las cuales serían siempre de elaboración nacional. Además en el decreto Presidencial de 1972 — se señalan cuales son los sistemas y conjuntos mecánicos, — de tipo forzoso en los automóviles y camiones de fabricación local.

El decreto que nos ocupa también menciona la "lista común" que consiste en una serie de componentes de fabricación nacional que obligatoriamente debe incorporarse en los vehículos de fabricación mexicana. También menciona que para incorporar los componentes de la lista común no — deben tener un sobre precio respecto al precio de origen de más del 60% (62).

Otras de las cosas que se fijan en el decreto de 1972 es que tendrán el carácter de obligatoria todas las partes fabricadas por la industria de autopartes mexicanas siempre y cuando:

1.- Sus precios de ventas no sean superiores a 25% en relación con los precios de origen.

2.- Tengan la calidad y funcionamiento requerido por las normas respectivas.

3.- La mercancía sea entregada en el plazo fijado para su entrega, o bien cuando, a juicio de la Secretaría de Industria y Comercio sea necesario que se incorpore obligatoriamente.

En cuanto a la extracota de producción el decreto presidencial de 1972 la acrecentó en virtud de que las plantas terminales se quejaban de que no era suficiente quinientas unidades por cada punto potencial como estímulo, ni se podía compensar el aumento del costo derivado del aumento de la integración nacional. De tal suerte se llevaron las cosas que se acrecentó el premio de las cuotas de producción como se detallan a continuación:

1).- Por cada punto potencial de integración nacional por arriba del 60% corresponde una cuota de producción de 550, 600, 650 unidades de tal forma que se agregan 50 unidades por cada punto hasta llegar al 70% de integración en que se reciben 1000 unidades por el punto y un total acumulado de 7,750 unidades.

2).- A partir del 71% de integración, cada --

punto porcentual tiene un incentivo de 100 unidades más en relación con el anteriormente enunciado. (63)

Dicho decreto también establece un límite en el número de líneas y modelos en los vehículos automotores de fabricación nacional. Si la empresa produce vehículos populares, sólo de ese tipo podrá elaborar, y los que fabriquen compactos, standard y deportivos, no podrán ser de tipo popular. Las plantas que fabrican automóviles populares pueden fabricar hasta 4 líneas de vehículos con 3 modelos en cada línea y a las plantas que elaboran otra clase de vehículos se les permite hasta 3 líneas con 3 modelos en cada línea de automóviles y en ninguno de los 2 casos ni por ningún motivo la producción total de modelos será mayor de 7 (64).

Las exportaciones de vehículos automotrices se han premiado con aumentos de cuotas de producción y el Decreto de 1972 contempla este aspecto de la siguiente forma:

" Las empresas de la industria terminal que exporten productos automotrices, podrán importar material complementario para la fabricación de unidades automotrices adicionales a su cuenta básica. El valor de las importaciones será igual al de las divisas netas generadas. Las exportaciones podrán comprender productos generados tanto por la propia empresa terminal como por empresas de autopartes, si en este último caso se hubiesen realizado por conducto de gestiones de la primera ".

Con el fin de brindarle apoyo a la industria automotriz el decreto de 1972 estableció lo siguiente:

"A partir del año de 1974, las empresas de la industria terminal deberán generar, por lo menos, el 40% de las divisas netas necesarias para cubrir la compensación de cuotas y extracuotas, mediante la exportación de productos-automotrices fabricados por las empresas de la industria de autopartes que cumplan con los requisitos de mayoría de capital social..... "

c).- Resultados.

Los resultados que se obtuvieron de las decisiones tomadas por el Decreto Presidencial de 1972 son detallados a continuación tanto los positivos como los negativos.

En cuanto al primer párrafo que se refiere a las características debemos afirmar que se ha cumplido en forma general con lo dispuesto en el decreto.

" La lista común " fué elaborada con el objeto de ampliar el número de componentes que deben ser incorporados en cada unidad, pero en la práctica esta lista es incompleta e imprecisa y por lo tanto es insuficiente para conseguir nuestros propósitos.

Las disposiciones enunciadas a continuación de " La lista común " no se han llevado a cabo en la práctica. Tal vez sea por que no ha habido oportunidad o bien porque no se ha deseado.

En ocasiones en el decreto se habla de un 60% de integración y en otras ocasiones es el 25% y no se explica cual fué el motivo por el que se estableció esta diferencia.

El incremento de la extracota de producción por aumento de integración hecha en 1972 no es suficiente - a juicio de las plantas y últimamente se ha luchado por parte de las empresas por un nuevo incremento en este punto. - Aunque el premiar con cuotas extras de producción a las empresas automotrices, no ha servido de mucho para aumentar - nuestra integración nacional.

No obstante la reducción de líneas y modelos establecidos en este Decreto es necesario reducir aún más - las líneas y modelos dado el mercado tan pequeño que constituye la República Mexicana.

Las extracotas de producción han sido el premio otorgado a las empresas automotrices por las exportaciones que realizan y algunas compañías han dado gran importancia a este procedimiento. En este aspecto se ha distinguido varias empresas las cuales serán mencionadas conforme a su importancia: en primer término encontramos a la Volkswagen, en seguida a la Ford Motor Company, después la Chrysler de México, General Motors de México y Nissan Mexicana. - (65)

Por último se trató de apoyar a la industria de autopartes haciéndola intervenir en las exportaciones - que debe realizar la industria terminal para compensar sus cuotas de producción. Otra finalidad de esta disposición - legal fué la de evitar que la industria terminal domine a través de la industria de autopartes, ya que ésta contiene al sector y por lo tanto nos perjudicaría directamente. .

El decreto de 22 de octubre de 1972 está derogado en la actualidad al igual que el reglamento de esta -

misma fecha ya que el decreto de 20 de Junio de 1977 así lo establece en su artículo 5o. dentro de los transitorios el cual dice:

ARTICULO QUINTO. Se deroga el Decreto que fija las Bases para el desarrollo de la Industria Automotriz y el Acuerdo que reglamenta las disposiciones del mismo, publicadas en el " Diario Oficial " de la Federación del 25 de Octubre de 1972, así como las demás disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

5.- Ley de Fomento de Industrias Nuevas y necesarias.

a).- Finalidad.

Esta ley está considerada como un instrumento adecuado para la promoción de nuevas industrias.

Una vez instaladas las empresas ensambladoras en el país el gobierno federal crea a base de decretos y circulares una legislación semiproteccionista dedicada exclusivamente a la regulación del control fiscal para las empresas productoras de vehículos pesados para el transporte de carga, la protección consistió en acoger a algunas de estas empresas al amparo de la ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias como son: Diesel Nacional, Trailera de Monterrey, Shepard Hnos hoy Mexicana de Autobuses, equipos Hobbs S.A. Cía. Manufacturera S.A. Industrias Metálicas Monterrey S.A. y Trailmobil de México S.A. Todas estas empresas gozaron de una serie de exenciones fiscales algunas su pieron aprovecharlos y por consecuencia a la fecha perten otras por el contrario pronto dejaron de operar. (66)

b).- Características.

Esta ley quedó vigente a partir del día 3 de febrero de 1955 la cual señala los requisitos que debe cumplir una industria, para ser considerada como nueva y necesaria y establece las condiciones (67), para disfrutar de los beneficios fiscales que esta ley concede a través de las exenciones y reducciones a los impuestos de importación, del timbre, ingresos mercantiles.

También clasifica a las industrias en básica y secundarias así se determina el lapso de duración de las franquicias que es de 10 y 5 años respectivamente (artículo 15) señalando las condiciones que deben llenar las industrias para ser consideradas dentro de alguna de estas clases (artículos 8,9, y 10)

c).- Resultados.

Son varios los artículos que gozan de las exenciones y reducciones de impuestos concedidos por medio de la ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias, pero muchos otros artículos carecen de este beneficio. Las causas pueden ser varias entre ellas porque no se cumple con los requisitos que establece la ley, etc.

Una serie de personas estaban desorientadas en cuanto a la industria automotriz en virtud de que los departamentos de promoción que atendían tales asuntos no eran capaces de satisfacer las dudas que les presentaban. Aunque la Secretaría de Industria y Comercio realizará sus actividades en forma coordinada era necesario que se atendiera a esta clase de personas puesto que eran los posibles indus-

triales mexicanos en un futuro próximo. (68)

A pesar de las deficiencias de la ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias representó para las empresas un ahorro de importancia en las primeras operaciones de las nuevas empresas gracias a que concede franquicias a la importación de maquinaria y equipo de materias primas que no sobrepasen el 40 % del costo directo; en el impuesto de Ingresos Mercantiles y del Impuesto Sobre la Renta Cédula II sólo un 40%. (69)

6.- Decretos del 23 de noviembre de 1971 y 19 de julio de 1972.

a).- Motivos.

Son varios los motivos que originaron el que se expidieran el decreto de 23 de noviembre de 1971 (70) a saber:

El que la actividad industrial constituye uno de los factores más dinámicos para acelerar el desarrollo económico y propiciar la utilización de los recursos humanos y naturales de que disponemos.

Es necesario que el desarrollo industrial beneficie a todas las regiones del país contribuyendo a la generación de empleos adecuadamente remunerados y a la elevación del nivel de vida del pueblo, al fortalecimiento del mercado interno, al aumento de exportaciones y a la sustitución de importaciones.

La industria se ha concentrado en ciertas - -

areas, provocando serias presiones sobre los servicios públicos, contaminación ambiental y tensiones de diversa índole que contrarían los fines del desarrollo e implican un elevado costo social.

El gobierno federal debe orientar las inversiones hacia las regiones o actividades que sean de interés nacional, promover, mediante la concesión de estímulos que compensen las ventajas que ofrecen las zonas de elevada concentración industrial, sin perjuicio de estimular y apoyar a la industria ya establecida para que racionalice su producción y aumente su eficiencia y productividad en beneficio del consumidor nacional o de sus exportaciones.

Es vital que al otorgar los estímulos a que este decreto se refiere, se tomen en cuenta, entre otros factores, que generen empleos las empresas beneficiarias; contribuyan a la producción, a la integración industrial y al desarrollo regional; la estructura de su capital, los precios y calidades de los artículos que pretendan producir, el contenido nacional que incorporaran en sus productos; los efectos de sus operaciones sobre la balanza de pagos, además de las circunstancias que en cada caso concurren y que sean adecuados para la consecución de los fines del decreto que nos ocupa.

El decreto de 19 de julio de 1972 y el de 23 de noviembre de 1971 están íntimamente ligados. Este último declara de utilidad nacional el establecer y ampliar empresas, también se señaló la necesidad de que el gobierno federal oriente las inversiones hacia actividades que sean de interés nacional con el fin de lograr que el desarrollo industrial beneficie a todas las regiones del país. También

en este decreto de 1971 se da a conocer el motivo por el cual se expidió el decreto de 1971 se da a conocer el motivo por el cual se expidió el decreto de 19 de julio de 1972 (71), el cual señala que para lograr el fin antes mencionado el Poder Ejecutivo expediría disposiciones de carácter general, por medio de las cuales se determinarían los estímulos, ayudas y facilidades, que en cada zona o región habría de otorgarse para promover el establecimiento y ampliación de las empresas que fuere necesario fomentar.

Otro motivo es el de impulsar especialmente a las empresas industriales que aprovechen en forma importante los productos agropecuarios, pesqueros y en general, las materias primas de la zona o región donde se localicen así como aquellos cuyo establecimiento o ampliación contribuya a la generación de empleos y al fortalecimiento de la economía de las entidades municipales y del país. Es conveniente que el gobierno federal estimule a la industria ya establecida para que racionalice su producción y aumente su eficiencia y productividad en provecho del consumidor nacional o de sus exportaciones.

Con el fin de propiciar un desarrollo regional más equilibrado y compensar las desigualdades que existen entre las distintas regiones del país, el otorgamiento de los estímulos, ayudas y facilidades debe hacerse tomando en consideración el grado de concentración industrial, la proximidad de los mercados y la infraestructura disponible en cada una de ellas.

Además de los estímulos fiscales y de crédito, las ayudas técnicas para la investigación de mercados, el abastecimiento de materias primas, la adquisición y selec—

ción de maquinaria, equipos y procesos de fabricación, así como las ayudas y facilidades administrativas para la obtención de créditos y para la constitución y organización de las empresas, pueden ser un importante factor de ayuda y decisión en el empresario sobre todo si se proporcionan en forma preferente a las empresas de pequeña y mediana capacidad económica.

b).- Situación de estos decretos en la actualidad.

En la actualidad los decretos de 19 de julio de 1972 y el de 23 de noviembre de 1971 están vigentes. Este último vino a substituir la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias. Con ellos en términos generales se ha beneficiado a la industria en general y en especial a la pequeña y mediana. (72)

Uno de los logros que se ha obtenido hacia nuestros días, es el de ampliar la capacidad de las empresas que ya funcionaban con anterioridad a los decretos que nos ocupan en los distintos estados de la República.

Las empresas mayormente beneficiadas en la actualidad con aquellas que están establecidas en el Distrito Federal y en Monterrey, siguiéndole en importancia Guadalajara, Querétaro, Aguascalientes, etc. (73)

Las empresas que cambien de lugar para operar se ven obligadas a transportar su personal capacitado incluyendo obreros calificados.

Debemos impulsar la industria en toda su gran

variedad pero sobre todo la industria automotriz dada la importancia que tiene esta industria en el país y la que guarda en los distintos países altamente industrializados. Ya que aún no podemos hablar de una industria automotriz mexicana sino de industria automotriz extranjera.

Anteriormente las empresas que solicitaban apoyo, estímulos etc. Se le otorgaba sin hacer detalladamente un estudio sobre ella. En la actualidad se hacen estudios y posteriormente a juicio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se le concede o no tal solicitud. (74)

Si una empresa automotriz desea obtener estímulos fiscales a que se refiere el decreto de 20 de junio de 1977 debe cubrir las solicitudes correspondientes y presentarlas ante la Dirección de Estímulos Fiscales de la Dirección General de Promoción Fiscal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de acuerdo con la forma P F-1 que deberán entregar anualmente. Cada solicitud va acompañada de varios anexos según se trate de industria terminal o de industria de autopartes. (75).

1.- Industria Terminal

a).- Relación de los grados de integración nacional por modelo y en su caso copia del programa de integración autorizado por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

b).- Saldo entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas, autorizado por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

c).- En su caso, copia del convenio con la -
Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial para importar
componentes clasificados como de incorporación obligatoria:

2.- Industria de Autopartes.

a).- Copia de los certificados de clasificac—
ción expedidos por la Secretaría de Patrimonio y Fomento In—
dustrial.

b).- Informe del grado de integración nacio—
nal incluyendo exportaciones propias no transferidas a la -
industria terminal.

Tanto la industria terminal como la de auto—
partes, deben presentar además copia del o de los permisos—
de importación de la Secretaría de Comercio y copia de la -
constancia definitiva de inscripción en el Registro Nacio—
nal de Inversiones Extranjeras.

Igualmente deberán exhibir constancia de ha—
ber cubierto los requisitos y obligaciones que señalan las—
leyes impositivas.

La presentación de las solicitudes, sus ane—
xos e información complementaria, se hará por cuadruplicado,
señalando en forma separada la maquinaria y equipo, así - -
como los componentes y refacciones de acuerdo a la clasi—
ficación que tengan (incorporación obligatoria, fabricación -
nacional y complementaria de importación).

En el caso de maquinaria y equipo deberán ane—
jar catálogos, folletos y fotografías que ilustren o permii—

tan identificarlos.

Las empresas deberán presentar también en su caso, la forma P F -2 para la calificación de las importaciones ante la Dirección General de Promoción Fiscal de esta Secretaría.

7.- Decreto de junio 20 de 1977.

a).- Origen.

Para conocer el origen o motivo que tuvo el Poder Ejecutivo para expedir el decreto de 20 de junio de 1977 es necesario señalar varios puntos de gran importancia.

Se ha seguido una política durante 15 años -- que ha tenido a proteger, fomentar y estimular a la industria automotriz y que por medio de ésta se ha logrado en términos generales el desarrollo que se fijaron las disposiciones legales anteriores a la vigente. Para consolidar los logros alcanzados hasta ahora en la industria automotriz es forzoso lograr que los vehículos automotores mexicanos sean colocados en el mercado internacional. (7)

Es vital que la industria automotriz racionen el uso de divisas conforme a la prioridad de la industria automotriz y las exportaciones que lleven a cabo; también es necesario que en mediano plazo la industria automotriz se convierta en generadora neta de divisas para tratar de equilibrar la balanza de pagos. (7)

El grado de integración nacional de los vehículos se ha visto afectado por el cambio de paridad de nuestra moneda.

Es importante aprovechar nuestro mercado interno y las máximas posibilidades de fabricar artículos manufacturados para general mayor empleo.

En la zona fronteriza y en el perímetro y zonas libres del país se acentúa la necesidad de sustituir importaciones por bienes fabricados en el país, con los beneficios económicos de ocupación de recursos humanos y materiales de la nación. (78)

Es necesario racionalizar, aún, más, la fabricación de automóviles, camiones y tractores agrícolas - para aprovechar eficientemente nuestros recursos y aumentar la productividad de esta rama.

Es vital conocer, apoyar y fortalecer los esfuerzos realizados por las empresas mayoritarias mexicanas.

Es conveniente dictar las disposiciones que aprovechen las coyunturas nacionales e internacionales, previendo el sano desarrollo de las actividades industriales y de la economía en su conjunto. (79)

B).- Análisis.

El decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de fecha 20 de junio de 1977 está formado de 51 artículos, 5 preceptos transitorios, está dividido en 6 capítulos correspondientes a Disposiciones Generales, Industria Terminal Industria de Autopartes, Estímulos Fiscales, Comisión Intersecretarial y Sanciones.

En el primer capítulo el Presidente actual -

(Lic. José López Portillo), nos da a conocer el objetivo - del decreto cuya finalidad es fomentar la industria automotriz nacional para acelerar su crecimiento, consolidar los avances logrados y convertirla en mediano plazo en generadora neta de divisas. Esto parece correcto puesto que como ya hemos dicho en varias ocasiones esta industria es muy importante para el país por contribuir considerablemente al desarrollo de otras industrias ya instaladas en la República Mexicana como la siderúrgica, la hulera, etc. y en la economía en general.

Es obvio que se pretenda consolidar los avances logrados hasta ahora, después de haber superado una serie de obstáculos que se nos presentaron desde que la industria se estableció en México, sería tonto dejar en el olvido todos estos esfuerzos. En cuanto a que se pretende convertir (a la industria automotriz) en mediano plazo en generadora, de divisas; este es uno de los principales finalidades del poder ejecutivo para lograr en el menor tiempo posible el equilibrio de nuestra balanza de pagos; precisamente el inciso IX del decreto nos deja ver que sólo una determinada cantidad de dinero de cada planta terminal podrá ser empleado en la forma como cada empresa lo desea pero con el fin de destinarlo en la importación de material de ensamble y de repuesto, de vehículos nuevos y de herramientas para ensamble, así como para los pagos del contenido importado de los componentes nacionales de regalfas al extranjero por uso de patentes y marcas, conocimientos técnicos y administrativos, ingeniería básica y de detalle y cualquier otro gasto en divisas.

Aquí podemos apreciar que el gobierno federal pone en libertad a las empresas terminales para adminis-

trarse en la forma como mejor les parezca siempre y cuando se limiten a cierta cantidad total fijado por el gobierno.

El capítulo segundo de este decreto está destinado a una de las industrias beneficiadas, se trata de la industria terminal.

Aquí se determina que la Secretaría del Patrimonio y Fomento Industrial fijará, con base en las resoluciones de la Comisión Intersecretarial de la industria automotriz un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz tomando en cuenta;

a).- Los objetivos fijados para la industria automotriz.

b).- La situación de la balanza de pagos.

Este presupuesto es asignado a cada una de las empresas la industria automotriz tomando en cuenta:

A).- La cuota inicial autorizada que se calculará con base en:

a).- Balance histórico de divisas.

b).- Participación mexicana en el capital de la empresa.

c).- Grado de integración nacional en los vehículos fabricados según la fórmula que establezca la Comisión (80).

B).- Exportaciones netas que realicen las empresas.

Tal es la necesidad del país de substituir los vehículos de importación por vehículos de fabricación nacional que el presidente ha considerado en el artículo quinto las ventas de automotores nuevos en las zonas fronterizas del país y en las zonas libres como exportaciones para fines del presupuesto de divisas. Lo anterior me parece prudente tomando en consideración la situación económica por la que atraviesa el país actualmente.

El 50% de las divisas netas para la industria terminal se deberá generar con la exportación de vehículos ensamblados con componentes fabricados por empresas de autopartes que cumplan con un programa de fabricación aprobado previamente por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

El otro 50% podrá ser obtenido por medio de:

a).- Exportación de vehículos y componentes automotrices fabricados en planta propia de industria terminal.

b).- Componentes fabricados por empresas que no cuenten con programa de fabricación, aprobado por la Secretaría.

Se determina que los vehículos automotores deberán tener un grado mínimo de integración nacional, calculado por modelo y con base en la fórmula costo-partes, atribuyéndose a las unidades el siguiente grado mínimo:

a).- Automóviles 50%

- b).- Camiones 65 %
- c).- Tracto camiones
y autobuses integra-
les 70 %
- d).- Tractores agríco-
las 65 %

Sólo procederán los estímulos fiscales para aquellas empresas que conserven por modelo, el grado mínimo de integración nacional, sin embargo para el modelo 1978, - la Comisión está facultada para reglamentar los estímulos - fiscales que pueden otorgarse a las empresas terminales, -- aún cuando no cumplan con dicho grado mínimo. (81)

Para determinar el contenido nacional de los vehículos fabricados por la industria terminal, sólo se tomarán en cuenta los componentes automotrices producidos con forme a programa de fabricación aprobado por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Existe también el grado de integración nacional recomendado que es aquel que la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial considera que las plantas terminales pueden llegar a alcanzar en sus modelos, afectándose en consecuencia el presupuesto de divisas de las empresas terminales por su contenido de partes importadas, por la diferencia existente entre los grados de integración nacional recomendado y el grado de integración nacional real de conformidad con las reglas que para ellos expida la comisión.

El decreto considera como integración reco--

mendada según el tipo de vehículo y los años modelo de que se trate, conforme al siguiente cuadro:

a)	Automóviles	Año	Modelo
		1978	55 %
		1979	65 %
		1980	70 %
		1981 en adelante	75 %
b)	Camiones	1978	70 %
		1979	75 %
		1980	80 %
		1981 en adelante	85 %
		c)	Tracto camiones y autobuses integrales
1979	80 %		
1980	85 %		
1981 en adelante	90 %		
d)	Tractores		
		1979	75 %
		1980	80 %
		1981 en adelante	85 %

El uso de divisas por concepto de transferencia de tecnología y otros gastos indirectos, se determinará con base en los porcentajes que señale la Comisión, aplicados al precio de venta netas de los vehículos.

Las empresas de la industria terminal deberán presentar a la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial para su aprobación, durante el segundo trimestre del año calendario (abril, mayo y junio) los modelos que pretenden producir durante el siguiente año automotriz incluyendo:

- a).- Cómputo del contenido nacional por modelo.
- b).- Equipos opcionales
- c).- Valor del contenido importado.

La solicitud de autorización para la fabricación de vehículos los modelos 1978, deberá ser presentada a la secretaría antes del 31 de agosto de 1977. (82)

A diferencia del decreto de octubre de 1972, con el actual, este último deja en completa libertad legal a las empresas de la industria terminal para que produzcan indistintamente vehículos de tipo popular, compacto, standard, deportivo y de lujo.

Respecto a los motores fabricados por las plantas terminales, las empresas que deseen producir más de un tipo de motor, deberán exportar anualmente como mínimo, el 60% del volumen de la producción del motor adicional, sancionándose la infracción a este precepto con multa hasta del 50% del costo unitario del modelo, sin que exceda de --

\$50,000.00 por cada unidad producida fuera de lo establecido.

La incorporación, fabricación e importación de motores a diesel para camiones, tracto-camiones y autobuses integrales, sólo podrán hacerlo empresas de participación mayoritaria mexicana y que cuenten con un programa de fabricación aprobado por la Secretaría de patrimonio y Fomento Industrial.

Las empresas de la industria terminal tienen prohibido fabricar componentes que produzca la industria de autopartes sancionándose la infracción a esta norma con multa hasta de \$50,000.00 y el cierre de la línea correspondiente.

A pesar de lo anterior, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial podrá autorizar a las empresas terminales la fabricación de componentes adicionales a los que ya producen o estén autorizados para producirlos, cuando:

a).- Que dicha actividad sea benéfica para la economía del país y el desarrollo de la industria nacional.

b).- Que se cumplan los requisitos que fije al respecto la Comisión.

Los equipos con cargo extra se clasifican en:

A).- Opcionales comunes. Son aquellos que --

dan mayor comodidad, mejorar las especificaciones de los vehículos adaptándolos a determinadas condiciones de operación o bien son de consumo generalizado. Su instalación se autoriza hasta un 60% de la producción de vehículos, proporción que deberá cumplirse trimestralmente en la producción de cada uno de los modelos autorizados, y quedando facultada la secretaría para verificar el cumplimiento de esta disposición cuando lo juzgue conveniente. (83)

B).- Opcionales de lujo.- Son los que no proporcionan una ventaja técnica a los vehículos y sólo permiten a los usuarios hacer distintiva la unidad, se autorizan sólo en un 20% de la producción en las mismas condiciones que los equipos opcionales comunes. (84)

La infracción a dichos porcentajes se sancionará con multa equivalente al 20% del precio de venta al público, sin que exceda la multa de 50,000.00 por cada unidad que provoque este incumplimiento.

La Secretaría de Comercio podrá permitir la importación de automóviles, camiones y tractores nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres del país únicamente a las empresas terminales y con cargo a su presupuesto de divisas.

Los vehículos importados deberán ser iguales a los producidos en el país.

Previa resolución favorable de la Comisión, la Secretaría de Comercio podrá autorizar a las empresas de la industria terminal, la importación al interior de la República de automóviles nuevos con equipos no fabricados en el país, importaciones que serán con cargo al presupuesto -

de divisas de dichas empresas.

Las empresas de la industria terminal podrán importar componentes para el ensemble de los modelos autorizados por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, previos permisos abiertos de importación que expida la secretaria de comercio, en los casos que éstos se requieran.

Las partes y materias primas de importación aprobadas por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial en los programas de fabricación de componentes automotrices, podrán ser internados al país previos permisos anuales de importación expedidas por la Secretaría de Comercio en los casos que se requieran.

A través de este capítulo nos percatamos de que el gobierno trata de generar divisas en virtud de su incompetencia para ello la integración nacional no es olvidada y el gobierno tiende aumentarla en la actualidad por medio de las medidas tomadas en el decreto de 20 de junio de 1978.

Las importaciones son materia de preocupación del gobierno motivo por el cual vuelven a ser controladas en el decreto de junio de 1977, de tal suerte que las importaciones cada vez sean más difíciles y así se consuma con mayor facilidad lo fabricado en el país.

En el capítulo III comprende todo lo relacionado con la industria de autopartes.

La estructura de capital de las empresas fabricantes de autopartes se conserva en comparación con el decreto de 1972, en un 60% como mínimo de capital nacional.

de conformidad con el inciso c) del artículo quinto de la ley para promover la inversión extranjera debiéndose de dividir su capital en dos series de acciones la A y la B. La primera será nominativa y deberá cumplir con las reglas que señale la Comisión. (85)

No todas las sociedades mercantiles son por acciones por lo cual se considera que el decreto debió haber hecho alusión a cualquier título o documento que represente la titularidad del capital social de una empresa y no limitarse a las acciones.

Los componentes automotrices se clasifican en:

- a).- Nacionales de incorporación obligatoria.
- b).- De fabricación nacional.
- c).- Complementarios de importación.

Los nacionales de incorporación obligatoria y los de fabricación nacional serán aquellos que aparezcan en las listas que publique la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial con base a las resoluciones de la comisión. (86)

Para que un componente nacional de incorporación obligatoria pueda ser sustituida por una de importación, se requerirá la formulación de un convenio con la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial. (87)

Una vez celebrado el convenio, éste es obligatorio para las partes que en él intervienen, así como - -

para todas aquellas que posteriormente se adhieran al mismo y cumplan con los requisitos establecidos. (88)

El decreto actual varía del de 1972, ya que en éste la industria terminal sólo podían dejar de incorporar los componentes nacionales, si su sobreprecio de venta era superior en 60% respecto al ofrecido por fabricantes o por proveedores extranjeros, o bien si el fabricante de autopartes modificaba sin autorización previa, el precio que tenía autorizada por la Secretaría en aquel entonces de Industria y Comercio. (89)

Para calcular el grado de integración nacional de los vehículos de la industria terminal, los componentes fabricados por la industria de autopartes se clasifican y contabilizan de acuerdo con la siguiente tabla:

Categoría	Grado de Integración nacional más exportaciones	Contabilidad neta.
A	Más de 100 %	100 %
B	de 80 a 99 %	80 %
C	de 60 a 79 %	60 %
D	menos de 60 %	0 %

Conforme a la tabla anterior, el grado mínimo de integración nacional más exportaciones para la industria de autopartes será del 60 % para los años de 1978 a 1979. Para 1980 el mínimo será del 80%, por lo que a par-

tir de ese año, la contabilidad neta para la categoría "C" será cero.

La Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial expedirá certificados de clasificación de los componentes de acuerdo con la tabla arriba transcrita.

El capítulo IV se refiere a los estímulos fiscales los cuales se harán presentes cuando las empresas de la industria terminal mantengan un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas y cumplan con los porcentajes mínimos de integración por modelo.

La Secretaría de Hacienda con base en las resoluciones de la Comisión y en las disposiciones legales, podrá conceder a las empresas de la industria terminal y de autopartes:

a).- Reducción hasta del 100% del impuesto general de importación de la maquinaria y equipo no producidos en el país destinados a la fabricación de vehículos componentes y componentes complementarios de importación, excepto los opcionales de lujo.

b).- Devolución hasta del 100 % de los impuestos indirectos causados por los componentes y vehículos exportados.

A la industria terminal se le podrá conceder la reducción hasta del 100 % de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble.

En el decreto vigente a diferencia del anterior de 1972 se suprime a la Secretaría de Hacienda la facultad de autorizar las depreciaciones en maquinaria y equipo y por lo tanto dicha secretaría sólo podrá hacerlo cuando existan otras disposiciones que la autoricen a ello.

El decreto impone a las empresas terminales, y de autopartes, el pago de una cuota del 4% del valor de las reducciones de impuestos obtenidos por concepto de los servicios de inspección y vigilancia que conjuntamente lleven a cabo la Secretaría de Hacienda y la de Patrimonio y Fomento Industrial. La Comisión señalará la forma y términos de tales pagos.

En el capítulo V el decreto crea a la Comisión intersecretarial de la industria automotriz como un organismo de carácter técnico y consultivo del ejecutivo federal en cuanto a la industria y comercio de vehículos y a la aplicación de este decreto.

La comisión se integra por 2 representantes de las siguientes secretarías:

Patrimonio y Fomento Industrial que la pre
de
Hacienda y Crédito Público
Comercio

La Comisión estará representada por su presi
dente y contará con un secretario técnico que será el subdi
rector de la Industria Automotriz de la Dirección General -
de Fomento Industrial de la Secretaría de Patrimonio y Fo-
mento Industrial.

La Comisión queda facultada para expedir reglas y disposiciones administrativas que considere convenientes para la mejor aplicación e interpretación de este decreto, a pesar de esto la Comisión debe emitir determinadas resoluciones como son:

- 1.- Bases para que la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial fije el presupuesto anual de divisas de la industria terminal.
- 2.- Fórmula para determinar el grado de integración nacional de los vehículos para efectos del presupuesto anual de divisas.
- 3.- Reglas para afectar el presupuesto de divisas de las empresas terminales, en cuanto al contenido de partes importadas de los vehículos por la diferencia entre el grado de integración nacional recomendado y el grado de integración real.
- 4.- Porcentajes autorizados para aplicar divisas o transferencias de tecnología y otros gastos indirectos.
- 5.- Requisitos que deberán cumplir las empresas terminales para que la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial las autorice a fabricar componentes adicionales.
- 6.- Autorización para que la industria terminal importe automóviles nuevos con equipos especiales de fabricación extranjera.
- 7.- Reglas que establezcan los requisitos de

las acciones serie A del capital de las empresas de autopartes.

8.- Bases para que la Secretaría del Patrimonio y Fomento Industrial determine que componentes automotrices son nacionales de incorporación obligatoria y cuales componentes de fabricación nacional.

9.- Bases para que la Secretaría de Hacienda pueda otorgar estímulos fiscales. (90)

La Comisión podrá sesionar con la frecuencia que ella misma determine o bien cuando la convoque su presidente a iniciativa propia o de cualquiera de los integrantes. Para que exista quorum se requiere la asistencia de un representante de cada una de las Secretarías que la integran y sus resoluciones se adoptan por mayoría de votos.

Por último el capítulo VI se refiere a las sanciones.

Las sanciones ya se han analizado en cada una de las hipótesis en que pueden presentarse. Sin embargo el decreto establece que la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial es la autoridad competente para imponerlas, previa audiencia a la persona a la que se pretenda sancionar.

El artículo segundo transitorio del decreto que nos ocupa libera los precios de los automóviles al distribuidor y al público, es decir de aquellos vehículos destinados al transporte hasta de diez personas, estableciéndose por lo tanto, el juego de libre mercado para la determinación de dichos vehículos sin embargo, los automóviles es-

tán comprendidos en la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en materia económica, quedando facultada la Secretaría de Comercio cuando lo estime necesario, por medio de un acuerdo, determinar el régimen de fijación de precios a que deberán sujetarse. (91)

En el decreto vigente podemos apreciar una serie de objetivos básicos para el gobierno entre ellos:

- a).- Lograr un desarrollo internacional para la industria automotriz.
- b).- Nivelar la Balanza de pagos ya que esta ha sido siempre muy variable.
- c).- Generar las divisas necesarias para un mejor desarrollo industrial.
- d).- Que el capital que integre las industrias automotrices sea en su mayoría mexicano.
- e).- Que el grado de integración nacional sea cada vez mayor.
- f).- Compensar las importaciones con exportaciones con reducción de las primeras.

Las medidas señaladas anteriormente me parecen bastante acertadas para ser aplicadas a la situación económica que vivimos.

- c).- Inconvenientes Prácticas.

No es fácil señalar los inconvenientes prácticos que puedan derivarse del decreto de 20 de junio de 1977, en virtud de que no es tiempo aún de palpar su eficacia. Esto se irá notando a medida que se aplique tal decreto. Las empresas automotrices sin lugar a dudas deben conocer una serie de maniobras para soportar las rigurosas normas establecidas para este tipo de industrias. Aquellas que fueron establecidas en la República Mexicana hace muchos años; tienen ya cierta experiencia para adaptarse a las distintas legislaciones.

Sin embargo, debemos hacer cumplir las normas al máximo pues de ello depende en gran parte la economía del país.

Entre los inconvenientes prácticos es necesario señalar:

a).- El decreto en sí es un tanto obscuro en su contenido. Posiblemente sea entendible haciendo uso del reglamento respectivo.

b).- Debía señalarse que los modelos serían reducidos (con el objeto de limitar su número poco a poco, sobre todo en las empresas extranjeras, apoyando a las de capital mexicano).

c).- No dicta las medidas necesarias para lograr que las importaciones se apeguen a las normas legales; no combate la falta de vigilancia en las fronteras del país; no supervisa que el personal sea competente que no sea sobornable, etc.

d).- No todas las sociedades mercantiles que

explotan la industria automotriz son por acciones, motivo - por el cual el decreto en vigor debió hacer alusión a cualquier título o documento que represente la titularidad del capital social de una empresa (industria de autopartes), y no sólo referirse a las acciones.

e).- El juego de libre mercado en forma exclusiva para los automóviles para determinar el precio de los vehículos que se origina en el artículo segundo transitorio del decreto, al permitir al distribuidor y al público fijar el precio.

d).- Aspectos positivos y negativos.

El decreto vigente como cualquier otro encierra aspectos positivos y negativos para el desarrollo de la rama automotriz mexicana.

Los aspectos positivos son los que predominan entre ellos encontramos:

1.- Cambio total por parte del gobierno respecto a la política que había seguido en la industria automotriz.

2.- Apoyar el capital mexicano dentro de la rama automotriz en la industria terminal y en la de partes.

3.- Generar divisas, punto que a la fecha no ha sido posible satisfacer.

4.- Equilibrar la balanza de pagos. Este es otro de los propósitos que no se ha logrado.

5.- Aumentar el grado de integración nacional en cada vehículo procurando que sea en forma constante e ininterrumpida.

6.- Lograr internacionalmente un mejor lugar para nuestra industria.

7.- Fomentar las exportaciones de vehículos.

8.- Compensar las exportaciones con importaciones.

9.- Reducir las importaciones al máximo

10.- Alentar nuevo capital mexicano y encauzarlo hacia la industria automotriz.

11.- Aprovechar nuestro mercado interno al máximo.

Entre los aspectos negativos se detallan los siguientes.

1.- La obscuridad del contenido del decreto.

2.- El no señalar la reducción de marcas y modelos de vehículos.

3.- No logra que la importación se realice en los términos y cantidades que las normas al respecto marcan.

4.- Otro error de nuestros legisladores fue el no mencionar más que a las sociedades mercantiles por acciones, motivo por el cual debieron señalar o cualquier otro título o documento que represente la titularidad del -

capital social de la empresa.

5.- Otro aspecto negativo es el juego de libre mercado para determinar el precio de los vehículos automotrices, que nace al liberar los precios al distribuidor y al público sólo de los automóviles.

6.- El haber permitido que las empresas elaboren coches de tipo popular, compacto, standard, deportivo y de lujo fue un error; precisamente este es uno de los problemas de que adolece la industria pues estamos saturados, - hay una gran variedad de vehículos en comparación con el mercado que constituimos.

7.- Las sanciones a que se hagan acreedoras las empresas deben ser lo más elevadas posibles para procurar que las normas se cumplan en lo sucesivo.

e).- Perspectivas para el futuro.

Las perspectivas para el futuro de la industria automotriz mexicana no son precisamente muy alentadoras, por lo tanto debemos doblar nuestros esfuerzos, estar bien conscientes de la grave situación económica por lo que atravieza el país, tratar de obtener soluciones adecuadas - en práctica lo antes posible.

Por lo que toca al gobierno ya ha expedido un nuevo decreto el cual como acabamos de ver no es muy claro. Este decreto deroga las demás legislaciones respectivas, y al parecer el gobierno trata de equilibrar la balanza de pagos a cualquier precio, no es el único objetivo que se propone.

La situación económica por la que atravieza-

el país no es momentánea, es un fenómeno, mundial de tal manera que no es fácil esperar ayuda del exterior motivo por el cual debemos hacer un mejor uso de los recursos internos que posee el país y obtener una mayor productividad. La devaluación de nuestra moneda perjudicó el desarrollo de la industria automotriz, y al parecer los estudiosos de la materia estiman que es posible una nueva devaluación.

Por lo que las plantas automotrices se verán afectadas nuevamente. El desarrollo de nuestra industria será más difícil si tomamos en consideración los distintos aspectos negativos con que cuenta la misma.

En el pasado la industria automotriz ha sido muy importante y de interés y puede serlo aún más en el futuro si se señala un cauce adecuado. El desarrollo de la industria automotriz se encuentra en un punto clave ya que es el momento de corregir una serie de errores de lo contrario hacerlo en el futuro sería más difícil.

Un aspecto que debemos observar muy de cerca es la creciente preponderancia de las empresas extranjeras en el desarrollo de la industria, ya que merma la economía del país.

Son cuatro las empresas que tienen mayor escala de producción: La Ford, General Motors, Automex, y Volkswagen, los cuales cuentan con mayores escalas de producción y extenso gama de vehículos, lo que les permite mayor número de operaciones y una mejor representación en el mercado. (92). Hasta hace poco era de 30,000 y 50,000 unidades por año. Las empresas de participación estatal cuenta con una escala de 14,000 unidades. Enseguida localizamos una empresa extranjera cuya producción es de 18,200 uni

dades y por último están una serie de productores en pequeño de camiones pesados y de autobuses integrales.(93).

Las empresas extranjeras producen toda clase de vehículos automotrices desde el automóvil popular hasta el camión pesado, con excepción de los autobuses integrales, teniendo una gama más completa que las empresas mexicanas en su conjunto. Comprendo estas empresas con las nacionales nos damos cuenta de que la escala productiva es menor y que la variedad de vehículos es pequeña por la cual competimos en condiciones de desventaja.

Sin embargo debe encontrarse el método para que las empresas nacionales sigan creciendo para que su producción de vehículos sea tan amplia y sus productos tan variados como las de las empresas extranjeras.

Otro punto que no debemos perder de vista es el de coordinar las empresas de capital nacional mayoritario (empresas que tengan intereses y fines similares) para lograr más tarde su fusión. Esto último nos permitirá:

- 1.- Mejorar nuestras reducidas escalas de producción.
- 2.- Aprovechar mejor la capacidad productiva.
- 3.- Mejorar el costo de la producción.
- 4.- Mejorar nuestro equilibrio en la competencia frente a las demás empresas.

Debemos tomar medidas muy serias como:

- a).- No autorizar más plantas productoras de automóviles ni permitir mayor número de modelos.

b).- Que la integración nacional sea cada vez más alta y por ningún concepto se reduzca. (94).

Las medidas que tomen deben ser de tal suerte que nos conduzcan a lograr una industria verdaderamente nacional con el mínimo de dependencia extranjera.

Para un brillante desarrollo de la industria no se requiere de soluciones drásticas complejas y espectaculares etc, sino de soluciones oportunas y sencillas.

f).- Opinión personal.

El objetivo fundamental de la industria automotriz debe ser el crear una industria realmente nacional cuya dependencia exterior es mínima. Los demás objetivos serán secundarios, pero serán dirigidos al objetivo principal. Para obtener lo deseado, es necesario.

a).- Proporcionar el proceso de incorporación de partes nacionales en forma constante y continua.

b).- Alentar la presencia del capital nacional en la industria buscando el capital extranjero sólo como complemento.

c).- Emplear y adoptar tecnología adecuada a las necesidades del país.

d).- Tratar de mantener equilibrada la balanza de pagos (objetivo que se persigue con el decreto de 20 de julio de 1977).

Comparto la idea de que cuando contemos con empresas que tienen intereses y objetivos semejantes. Debemos coordinar tales empresas de capital nacional mayoritario para lograr su fusión más tarde, ya que al fusionarse se esta reforzando la posición competitiva en el mercado — tanto interno como en el extranjero.

Son varios los objetivos que se persiguen a saber:

1.- Lograr economías al disponer de instalaciones y sistemas comunes de producción, distribución y servicios.

2.- Compartir los gastos de trabajos de investigación y aplicación práctica.

3.- Ampliar el acceso a las fuentes de financiación. (95) Son varias las empresas de mercado mundial que se han fusionado en el mundo como:

Rootes de la Gran Bretaña y Simca de Francia que se han fusionado con Crysler, La Fiat italiana posee — actualmente un 15 por 100 del capital social de la Citroen-Francesa y Peugeot Savien y Renault operan en común. En Suecia se han fusionado Saab y Scania Vabis etc. (96).

El tema anterior (perspectivas para el futuro) es de gran importancia y por lo mismo debemos dedicarnos a él con insistencia.

El decreto de 20 de junio de 1977 contiene — varios objetivos que persigue el gobierno.

- 1.- Lograr que el capital que predomine en las plantas automotrices sea mexicano.
- 2.- Nivelar la balanza de pagos.
- 3.- Generar divisas.
- 4.- Lograr un mejor grado de integración nacional en los vehículos.
- 5.- Lograr internacionalmente un mejor lugar para la industria automotriz mexicana.
- 6.- Exportar vehículos automotores.
- 7.- Disminuir las importaciones al máximo — (se importa principalmente de Japón, Alemania, Francia y Estados Unidos de Norteamérica).

Al parecer todos estos objetivos son provechosos para el país solo que será difícil de cumplirlos — por restarnos fuerza la devaluación de nuestra moneda y la situación inflacionaria que existe en países desarrollados y subdesarrollados.

Nuestros problemas en la industria automotriz no se resuelven por la falta de coordinación entre los legisladores ya que cambian una y otra vez las normas que rigen tal industria. Además que debemos de tratar de eliminar la corrupción en todos los niveles.

Nos falta preparación intelectual, económica, política, etc. debemos tomar otras medidas para evitar seguir sufriendo la dependencia que tenemos con otros países.

Las medidas a que me refiero deben aplicarse a empresas de capital nacional como son:

- 1.- Emplear personal capacitado y eficiente.
- 2.- Fomentar la responsabilidad entre el personal.
- 3.- Hacer mayor publicidad de las marcas nacionales, por ejemplo teñir el fondo de la marca con un color primitivo.
- 4.- Emplear en los diseños de cada unidad — formas y colores acordes con el gusto y necesidades del mexicano.
- 5.- Accesorios o detalles que hagan sentir — al mexicano como persona distinta ante la sociedad.
- 6.- Procurar un mejor acabado de cada unidad.

La industria automotriz en México debe ser considerada como una actividad básica y necesaria ya que sus productos constituyen un elemento fundamental para el desarrollo económico, social, político y cultural.

8.- Reglamento.

Necesidades del reglamento.

El reglamento es un conjunto de normas jurídicas que explican otras normas también jurídicas pero de mayor jerarquía. En este caso dichas normas van a explicar los artículos que contiene el Decreto de 20 de junio de 1977 para su mayor claridad, ya que es posible que cada uno

de los mexicanos les daríamos una interpretación distinta— y para evitar confusiones precisamente se ha creado el reglamento. Por lo mismo de aquí desprendemos la gran importancia que tiene.

Sobre el reglamento Gabino Fraga nos dice lo siguiente:

"El reglamento es una norma o conjunto de — normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que ex pide el Poder Ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el Poder Legislativo".

El Poder Ejecutivo en México siempre ha esta do facultado para expedir reglamentos. En la mayoría de — las constituciones expresamente se señala dicha facultad.— (97).

En la Constitución que nos rige es decir — la de 1917, se entiende que no hay motivo alguno por el — cual el presidente no expida reglamentos. El artículo 81— fracción I nos indica lo anterior y textualmente dice:

Artículo 89. Las facultades y obligaciones— del Presidente son las siguientes:

1.— Promulgar y ejecutar las leyes que expi— da el Congreso de la Unión, proveendo en la esfera adminis— trativa a su exacta observancia.(98)

Notas de Pie del Capítulo II

20.- Ob. Cit.

21.- Datos proporcionados por la Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C.

22.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre - Industria Automotriz "Editorial Tecnos México 1975 - - págs. 16 y 17.

23.- Ramos Samuel "El Perfil de Hombre y la Cultura en Mé- xico Editorial Spasa Calpe Mexicana D. F. 1972.

24.- Rangel Palafox Méndez "La importancia de los Presupues- tos en la Industria Automotriz Tesis Profesional Esc.- Ing. I.P.N. México 1971 pag. 95.

25.- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. La Industria Automotriz de México en Cifras México 1976 - pag. 47.

26.- Autonoticias (periódico) Información de la Industria - y del Comercio Automovilísticos Director Gral. Armando Villagrán México 1977 pag. 1.

27.- García Martínez Marcelino "La Industria Auxiliar a la- Automotriz Tesis Profesional Esc. Economía UNAM Méxi- co 1963 pag. 28.

28.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre - Industria Automotriz "Editorial Tecnos México 1975 - - Pags. 16 y 17

- 29.- Datos obtenidos de la Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C.
- 30.- Ob. Cit.
- 31.- Rangel Palafox Méndez "La Importancia de los Presupuestos en la Industria Automotriz Tesis Profesional Esc.- Ing. I.P.N. México 1971 pag. 45
- 32.- Datos obtenidos de Diesel Nacional
- 33.- Miguel S. Wionczek "La Sociedad Mexicana Presente y Futuro" Editorial Fondo de Cultura Económica México 1974 pag. 194.
- 34.- Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C. La Industria Automotriz de México en Cifras México 1976 - pag. 171.
- 35.- Datos obtenidos de la Sria de Hda. y Crédito Público
- 36.- Datos proporcionados por Diesel Nacional
- 37.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre la Industria Automotriz Editorial Tecos México 1975 - pag. 49
- 38.- Información proporcionada por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.
- 39.- Organó Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. Boletín 139, julio de 1977 pag. 12

- 40.- Organo Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. Boletín 140, agosto México - - 1977 pag. 12
- 41.- Miguel S.Wionczek, Gerardo M. Bueno, Eduardo Navarrete "La Transferencia Internacional de Tecnología "El caso de México Editorial Fdo. de Cultura Económica México - de 1974 pag. 88
- 42.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre - Industria Automotriz "Editorial Tecnos. México 1975 - - pags. 16 y 17
- 43.- Datos obtenidos de la Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C.
- 44.- Baranson Jack "La Industria Automotriz en los Países - en Desarrollo Editorial Tecnos Madrid 1971 pag. 29
- 45.- Ob. Cit. pag. 30
- 46.- " " " "
- 47.- " " " "
- 48.- Bravo Jiménez y otros "El Perfil de México en 1980 tomo 2 México 1974 pag. 97
- 49.- Miguel S.Wionczek, Gerardo M. Bueno, J. Eduardo Navarrete "La Transferencia Internacional de la Tecnología" - El caso de México Editorial Fondo de Cultura Económica - México 1974 pag. 83

50.- Ob. Cit.

51.- Fraga Gabino "Derecho Administrativo "Editorial Porrúa
1975 pag. 18

52.- Datos obtenidos de la Sria. de Hda. y Crédito Público

53.- Ob. Cit.

54.- Ob. Cit.

55.- Ob. Cit.

56.- Ob. Cit.

57.- Obc. Cit.

58.- Datos obtenidos de la Asociación Mexicana de Industria
Automotriz A.C.

59.- Ob. Cit.

60.- Ob. Cit.

61.- Ob. Cit.

62.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre -
Industria Automotriz Editorial Tecnos México 1975 pag.
31

63.- Ob. Cit. pag. 32

64.- Ob. Cit. pag. 34

65.- Ob. Cit. pag. 40

66.- Bco. Nacional de México "Bibliografía Industrial de -
México 1970 pag. 125.

- 67.- Rangel Palafox Méndez "La Importancia de los Presupuestos en la Industria Automotriz Tesis Profesional Esc.- Ing. I.P.N. México 1971 pag. 54
- 68.- Datos obtenidos de la Sría. de Industria
- 69.- Ob. Cit.
- 70.- Decreto de fecha 23 de noviembre de 1971
- 71.- Decreto de fecha 19 de julio de 1972
- 72.- Datos obtenidos de la Sría. de Hda. y Crédito Público
- 73.- Ob. Cit.
- 74.- Ob. Cit.
- 75.- Ob. Cit.
- 76.- Diario Oficial de la Federación de 20 de junio de 1977
- 77.- Ob. Cit.
- 78.- Ob. Cit.
- 79.- Ob. Cit.
- 80.- Datos obtenidos de Diesel Nacional
- 81.- Ob. Cit.
- 82.- Ob. Cit.
- 83.- Ob. Cit.
- 84.- Ob. Cit.
- 85.- Ob. Cit.
- 86.- Ob. Cit.
- 87.- Ob. Cit.
- 88.- Ob. Cit.
- 89.- Ob. Cit.
- 90.- Ob. Cit.

- 91.- Ob. Cit.
- 92.- Ob. Cit.
- 93.- Ob. Cit.
- 94.- Ob. Cit.
- 95.- Ob. Cit.

96.- Berenson Jack "La Industria Automotriz en los Países -
en Desarrollo Editorial Madrid 1971 pag. 51

97.- Gabino Fraga "Derecho Administrativo Editorial Porrúa
México 1968 pag. 110

98.- Ob. Cit.

CAPITULO TERCERO.

La Política Estatal y de Control y Fomento a la Industria Automotriz en el País.

1.- Bases tendientes a la fabricación nacional de vehículos.

Son varios los puntos básicos de los que forzadamente debe partir cualquier programa tendiente a la fabricación nacional de vehículos.

Lo primero que debe hacerse es seleccionar - los tipos de vehículos que mejor se adoptan a las necesidades del país, tales vehículos deben fabricarse en la cantidad de marcas y tipos que el país requiera por el momento y en el futuro que se avecina.

El paso a seguir es el tipificar la mayor -- cantidad posible de los elementos empleados en la construcción de camiones y automóviles, tractores agrícolas, etc. - Esta tipificación implicaría un esfuerzo por parte de las - plantas, por usar los mismos componentes y conjuntos mecánicos hasta el grado que la técnica y las necesidades lo permitan. Al poner en práctica esto las unidades serían en mayor cantidad y por lo tanto su costo sería menor. (99)

Un problema muy notorio en México es la gran variedad de vehículos que existen, ya sea en automóviles -- como en camiones lo cual debemos solucionar a la mayor brevedad posible.

En la actualidad es difícil que un empresa--

rio invierta su capital en una industria automotriz en virtud que los difíciles y distintos obstáculos que se le presentarían. El riesgo del capital sería mucho ya que la situación inflacionaria del país no ha terminado sino al contrario vivimos una situación muy difícil. El costo de la vida es excesiva, el mexicano a base de sacrificios económicos ha podido comprar un vehículo pero a la fecha le es casi prohibido, por otra parte encontremos el riesgo causado por la política del gobierno para tratar de obtener recursos para cubrir las numerosas deudas que tiene nuestro país.

II.- Políticas que adopta el gobierno para incrementar la industria automotriz en el país.

El gobierno dedica mayor tiempo a la industria automotriz que a cualquier otra industria. Todos los aspectos de la misma están sujetos y controlados por el gobierno federal por ejemplo; clase de vehículos que se pueden fabricar, sus precios, monto de producción, lo de la industria terminal debe adquirir de la fabricación nacional, etc.

En ocasiones el gobierno interviene directamente ya como dueño de una planta o bien como socio.

La política del gobierno se hace notoria a partir de la integración nacional de la industria automotriz, la cual recordaremos que ha reportado beneficios a la economía del país.

La política aplicada por el gobierno a la industria automotriz es consecuencia de varios objetivos los que se determinan en las normas administrativas y fiscales-

en forma explícita o implícita vaga o concreta.

Los resultados obtenidos de la política gubernamental los podemos resumir (100) de la siguiente forma:

1.- Logró alcanzar su deseo de fabricar camiones y automóviles integrándoles un contenido nacional mínimo de 60% del costo directo de producción del vehículo.

2.- Desde un principio se trató de no forzar una excesiva integración con el fin de obtener vehículos con precios razonables y con ello dar una buena impresión a los consumidores, de tal manera que con el tiempo se realizaran exportaciones. La anterior no se ha logrado ya que en México ha exportado pero en forma eventual y los vehículos tienen un contenido nacional menor que los producidos para el mercado nacional. Las exportaciones son en pequeña escala y ultimamente han disminuido causando daño a nuestra economía nacional.

3.- Al principio se señalaron algunas partes de fabricación nacional que serían de incorporación obligatoria para los automóviles y camiones, con el fin de que se establecieron las empresas que las producían. Ahora esto ya no tiene caso en virtud de que las empresas ya se han establecido. Otro caso igual es el de "La lista común" - es imprecisa e incompleta.

El hecho de que la industria terminal goce de subsidios de los impuestos de importación de las materias complementarias para el ensemble de vehículos mientras la industria de autopartes cubre personalmente los impuestos de importación de sus materias primas y partes, signifi

ca desestimación por parte de la industria de autopartes -- para continuar su integración nacional. A la fecha las posiciones adoptadas no han sido suficientes para propiciar -- una mayor integración de la industria automotriz.

4.- Con la integración nacional de la industria se disminuyeron al principio las importaciones pero a partir de 1967 estas aumentaron. Hay varios factores que explican el porque de la existencia de las importaciones y son:

1.- Acelerado crecimiento de la demanda nacional de vehículos.

2.- La política no ha sido propicia para favorecer la venta de automóviles populares.

Hay una gran demanda de automóviles populares pero también aumenta las importaciones por la cantidad de material que se adquiere del extranjero y por el avance tecnológico de tal manera que todo esto nos demuestra el -- poco adelanto que se ha logrado sobre la integración nacional.

5.- El gobierno hizo uso de las cuotas de -- producción con el fin de lograr exportaciones de vehículos y estimular a tales empresas por medio del aumento de cuotas de producción lo que ha dado buen resultado, ya que se hacen ciertas exportaciones y se disminuyen las importaciones.

La política adoptada ha tenido un inconveniente, las exportaciones se han realizado por las empresas

pero en distinto grado, de tal forma que los extranjeros reciben subsidio por parte de la matriz, pero las de capital-mexicano carecen de este subsidio. Además el mecanismo ha favorecido a la industria terminal y no así a la de partes (Capital Mexicano) lo que hace cambiar nuestra forma de integración nacional.

6.- Los gravámenes sobre la fabricación, venta y disfrute del automóvil fueron por varios años mínimos con el objeto de compensar el alto costo de ésta y así conservar e incrementar el mercado, pero la situación cambió - por completo una vez que el gobierno aumentó drásticamente el impuesto a la venta de vehículos de precio alto e intermedio, también aumentó el impuesto del uso y tenencia del - automóvil al igual que el precio de la gasolina. A pesar - de todo la venta de los automóviles continúa creciendo.

7.- Durante mucho tiempo el costo de los vehículos estuvo congelado gracias a la política del gobierno lo que impidió el avance de la integración nacional. A partir de 1972 el país entra a la etapa inflacionaria y se rompe por completo los precios congelados al hacer una serie - de aumentos a los camiones y automóviles. Esta forma de proceder del gobierno por ningún motivo ha favorecido a la integración de la industria automotriz.

La política que el gobierno debe aplicar a - la industria automotriz debe estar ligada a las finalidades más importantes de la política general del desarrollo económico del país.

Es vital encontrar los mecanismos que se necesitan para conducir nuestra industria automotriz hacia el

triunfo y una vez encontrados ponerlos en práctica utilizando el momento más oportuno para llevarlos a cabo ya que en muchas ocasiones el problema no estriba en el método que seguimos sino que no es el momento adecuado para desarrollar nuestros planes. El gobierno ha incrementado la industria automotriz desde su nacimiento y como decíamos al principio de este tema, el Gobierno Federal controla todos los aspectos de la industria automotriz principalmente por medio de las normas administrativas al igual que fomenta dicha industria sobre todo, esto se aprecia en forma más acentuada en el Decreto de 20 de junio de 1977. Dicho Decreto tiene -- como finalidad fomentar la industria automotriz nacional -- para acelerar su crecimiento consolidar los avances logrados hasta ahora y convertirla en un plazo mediano en generadora de divisas para el país.

Esperamos que con el actual gobierno del Presidente José López Portillo la industria automotriz vuelva a tener el ritmo que anteriormente tenía en el aspecto económico del país.

Notas de pié del Capítulo III

99.- García Martínez Marcelino "La Industria Auxliar a la Industria Automotriz Tesis Profesional Esc. Economía - U.N.A.M. 1963 pag. 80.

100.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre la Industria Automotriz Editorial Tecnos México 1975- pag. 61.

CONCLUSIONES.

a).- La integración nacional de la industria automotriz que se ha alcanzado a la fecha no es del todo satisfactorio pero pretendemos alcanzar una mejor integración en la actualidad.

b).- El desarrollo de la industria automotriz ha sido muy accidentado sobre todo en su principio. Pero la decisión más acertada del gobierno es la de agosto de 1962 al haber publicado el decreto de tal fecha en el que fijaron los lineamientos generales de la integración nacional, en el cual se ordena el 60% del costo directo de la producción en cada vehículo más tarde este decreto fué complementado con otras disposiciones sucesivas. El decreto de 1972 establece las bases para el desarrollo de la industria automotriz. A la fecha este decreto ha dejado de estar en vigor en virtud de que el decreto de 20 de junio de 1977 lo deja sin efectos. El decreto actualmente vigente es muy distinto a los anteriores y por lo tanto cambia la política y perspectivas que se habían elaborado con anterioridad al decreto.

c).- La industria automotriz a la fecha atraviesa por una situación difícil pero a la vez es el punto clave para corregir todas las tendencias cuyas consecuencias pueden ser costosas.

ch).- La política que el gobierno federal aplica constantemente a la industria automotriz es con el objetivo de fomentar y controlar la industria.

En términos generales la política que el go-

bierno ha seguido es muy diversa y en general ha logrado — sus propósitos. Dicha política está ligada a las finalidades más importantes de la política general de desarrollo — económico del país.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Asociación Mexicana de Industria Automotriz A.C. "La — Industria de México en Cifras".
- 2.- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles — A.C. "La Situación Económica, Financiera y Comercial — del Sector de Distribuidores de Automóviles después de la devaluación".
- 3.- Banco Nacional de México "Bibliografía Industrial de — México".
- 4.- Baranson Jack "La Industria Automotriz en los Países — en Desarrollo.
- 5.- Bravo Jiménez y otros "El Perfil de México en 1980.
- 6.- Flores Rodríguez Roberto "La Integración de la Indus— tria y el Desarrollo Económico.
- 7.- Fraga Gabino "Derecho Administrativo".
- 8.- García Martínez Marcelino "La Industria Auxiliar a la — Automotriz" Tesis Profesional.
- 9.- Herrerías Armando "Fundamentos para la Historia del Pen— samiento Económico".
- 10.- Ramos Samuel "El Perfil del Hombre y la Cultura en Méxi— co.

- 11.- Rangel Palafox Méndez "La Importancia de los Presupuestos en la Industria Automotriz" Tesis Profesional.
- 12.- Vázquez Tercero Hector "Una Década de Política sobre la Industria Automotriz.
- 13.- Wionczek S. Miguel, Gerardo M. Bueno, J. Eduardo Navarrete" La Transferencia Internacional de Tecnología - "El Caso de México.
- 14.- Wionczek S. Miguel "La Sociedad Mexicana Presente y Futuro".

Legislación Consultada

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2.- Decreto de Agosto 23 de 1962.
- 3.- Decreto de Octubre de 1972.
- 4.- Decreto de 23 de Noviembre de 1971 y 12 de Julio de 1972.
- 5.- Decreto de 20 de Junio de 1977.
- 6.- Disposiciones Legales Aplicables en Materia Industrial (Industria y Comercio)
- 7.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- 8.- Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal.

REVISTAS CONSULTADAS

- 1.- **Autonoticias (periódico) Información de la Industria y el Comercio Automovilísticos** Director General Armando-Villagrán.
- 2.- **El Mercado de Valores de 1972** Nacional Financiera.
- 3.- **Organo Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz** Boletín 139.
- 4.- **Organo Informativo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz** Boletín 140.